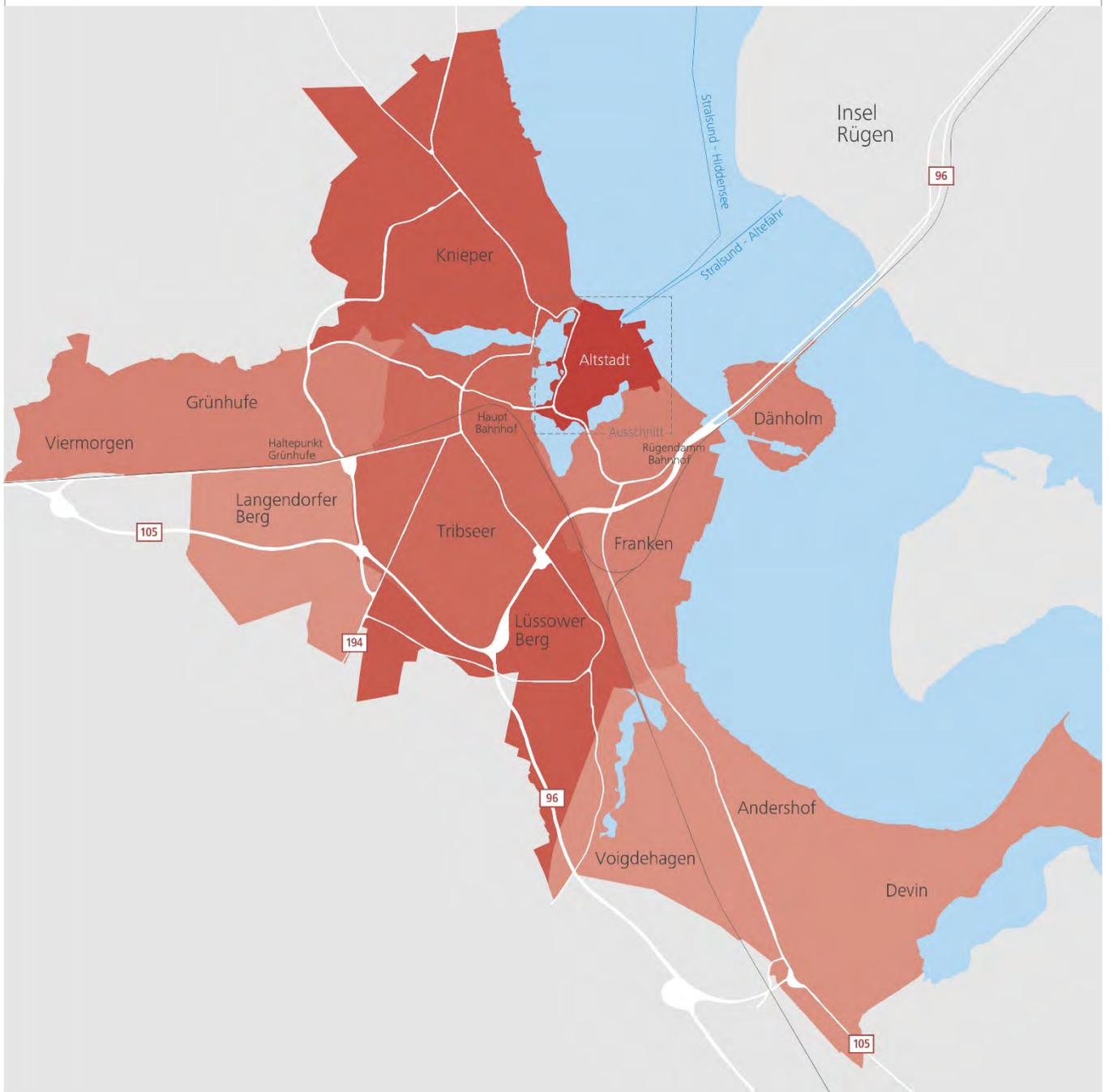


Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

2. Fortschreibung



ISEK der Hansestadt Stralsund

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

2. Fortschreibung

■ Auftraggeber:

Hansestadt Stralsund
Der Oberbürgermeister
Postfach 2145
18408 Stralsund
Telefon: +49 3831 252 110

■ Vertreten durch:

Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH (SES),
Sanierungsträger der Hansestadt Stralsund
Fährstraße 22
18439 Stralsund
Telefon: +49 3831 479 439

■ Bearbeitung:

Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung
Barnstorfer Weg 6
18057 Rostock
Telefon: +49 381 377 069 83

■ Unter Beteiligung von:

Bauamt, Abt. Planung und Denkmalpflege
Bauamt, Abt. Straßen und Stadtgrün
Amt für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing
Amt für Kultur, Schule und Sport
Tourismuszentrale Stralsund
Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH (SES)

Stralsund im Februar 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Anlass und Rahmenbedingungen	5
1.2	Aufgabe und Zielstellung	6
1.3	Methodik	7
2	Bestandsanalyse und Bewertung	8
2.1	Lage im Raum	8
2.1.1	Regionale Einbindung	8
2.1.2	Überregionale Planungen	9
2.1.3	Regionale Planungen	14
2.2	Historische Entwicklung	24
2.3	Städtische Gliederung und Lage der derzeitigen Fördergebiete	26
2.4	Einwohnerentwicklung und Prognose	27
2.4.1	Einwohnerentwicklung	27
2.4.2	Einwohnerentwicklung nach ausgewählten Altersgruppen	31
2.4.3	Gründe für die Veränderung der Einwohnerzahl	36
2.5	Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung	38
2.5.1	Wirtschaftsentwicklungskonzept	38
2.5.2	Arbeitslosigkeit, Erwerbstätigkeit und Pendlerverflechtungen	39
2.5.3	Hafenentwicklung	48
2.5.4	Gewerbeflächenentwicklung	49
2.5.5	Einzelhandelsentwicklung	51
2.5.6	Kaufkraftentwicklung und Entwicklung der Einkommenssteueranteile	55
2.5.7	Prognose der Arbeitsmarktentwicklung	56
2.6	Wohnungsmarktentwicklung	59
2.6.1	Wohnungsbestand und Wohnungsleerstand	59
2.6.2	Prognose der Haushalte und des Wohnungsmarktes	63
2.7	Infrastrukturversorgung	67
2.7.1	Soziale und kulturelle Infrastruktur	67
2.7.2	Verkehrliche Infrastruktur	80
2.7.3	Technische Infrastruktur	86
2.8	Umwelt und Tourismus	88
2.8.1	Grün- und Freiraumstruktur	88
2.8.2	Klimatische Gegebenheiten	94
2.8.3	Tourismus	99
2.8.4	Landwirtschaft und Forstwirtschaft	102
2.9	Gesamtergebnis der indikatorengestützten Stadtgebietsanalysen	103

3	SWOT-Analyse für die festgelegten Schwerpunktgebiete	109
3.1	Sanierungsgebiet mit besonderem Handlungsbedarf – Altstadt	109
3.2	Schwerpunktgebiet mit hohem Handlungsbedarf – Tribseer Vorstadt	117
3.3	Sanierungsgebiet mit hohem Handlungsbedarf – Frankenvorstadt	120
3.4	Schwerpunktgebiet mit Handlungsbedarf – Insel Dänholm im Stadtgebiet Franken	124
3.5	Fördergebiet mit Handlungsbedarf – Knieper West	131
3.6	Fördergebiet mit abnehmendem Handlungsbedarf – Grünhufe	134
3.7	Gebiete mit räumlich-punktuellem Handlungsbedarf	138
3.8	Zusammenfassung – Klassifizierung nach Gebietstypen und Handlungsbedarf	138
4	Lokale und interkommunale Zusammenarbeit	139
4.1	Bürgerbeteiligung	139
4.2	Öffentlichkeitsarbeit	142
4.3	Kooperationen mit Kommunen/Umland	142
5	Leitbild Hansestadt Stralsund	143
5.1	Gesamtstädtische bzw. teilräumliche strategische Entwicklungsziele	143
5.2	Handlungsfelder und Schwerpunkte	143
5.3	Handlungsziele und Projekte zur Zielerreichung	144
6	Maßnahmenkonzept	145
6.1	Geplante Maßnahmen und Projekte	145
6.2	Ex-ante-Bewertung der geplanten Maßnahmen	148
6.3	Fördermittelbündelung	153
7	Umsetzungsstrategien und Städtebauliche Kalkulation	155
7.1	Zusammenfassung Umsetzungsstrategien	155
7.2	Festlegung und Beschreibung der Schwerpunktmaßnahmen	156
8	Organisationsstruktur	183
9	Ausblick	184
	Quellenverzeichnis	185
	Kartenverzeichnis	186
	Abbildungsverzeichnis	187
	Tabellenverzeichnis	189

Anhang:

- Plan mit den Schwerpunktgebieten
- Leitbild der Hansestadt Stralsund
- Plan mit den gesamtstädtischen Maßnahmen nach Handlungsfeldern
- Abwägungsprotokoll

Hinweis: Bestands- und Analysekarten sowie Maßnahmenpläne der Schwerpunktgebiete sind im Dokument integriert.

1 Einleitung

1.1 Anlass und Rahmenbedingungen

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Stralsund ist seit nunmehr 12 Jahren das planerische Steuerungsinstrument für den Stadtumbau und die Stadtentwicklung. Die 2. Fortschreibung ist erforderlich, weil:

- die Einwohnerentwicklung seit der 1. Fortschreibung im Jahr 2005 insgesamt positiver verläuft, als im Vergleich zur Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2005,
- in den vergangenen Jahren die Geburtenzahl, insbesondere in den Großwohnsiedlungen, im Vergleich zum Prognosewert überdurchschnittlich gestiegen ist und dies neue Handlungsansätze für Kita-, Spielplatzplanung etc. erfordert,
- sich die Wanderungsbewegungen in den Fördergebieten der Hansestadt Stralsund deutlich unterscheiden und sich daraus die Notwendigkeit zur Erarbeitung kleinräumiger Bevölkerungsprognosen ergibt,
- die Annahmen der Prognoseberechnung zur Wohnungsnachfrage aus dem Jahr 2005 nicht eingetroffen sind (die Zahl der Singlehaushalte insbesondere in den Großwohnsiedlungen infolge der Hartz IV Reform hat stark zugenommen und somit ist die durchschnittliche Haushaltsgröße stärker gesunken als erwartet), und daher eine Neuausrichtung der wohnungswirtschaftlichen Ziele erforderlich ist,
- Bilanz zum erreichten Entwicklungsstand nach 12 Jahren Stadtentwicklung / Stadtumbau gezogen werden soll und die Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für die kommenden 10 bis 15 Jahre als Planungs- und Entscheidungsgrundlage notwendig ist.

Ein aktuelles Integriertes Stadtentwicklungskonzept ist zudem Voraussetzung für eine weitere Förderfähigkeit der Stadtentwicklungsgebiete mit Finanzhilfen, wie z.B. Städtebauförderungs-mitteln und Mitteln der Europäischen Union.

Von 2014 bis 2020 erhält Mecklenburg-Vorpommern 967,8 Millionen Euro aus dem EFRE. Diese Mittel werden entsprechend dem Operationellen Programm in vier Schwerpunktbereichen (sogenannten Prioritätsachsen) eingesetzt. Die Prioritätenachse 4 enthält die Förderung der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Mittel dienen der Verbesserung der kommunalen Infrastruktur in Ober- und Mittelzentren, um die Städte des Landes bei der Wahrnehmung ihrer zentralörtlichen Funktionen in sozialen sowie umwelt- und ressourcenbezogenen Handlungsfeldern zu stärken. Auf der Grundlage von integrierten Stadtentwicklungskonzepten können vor allem Kindertagesstätten, Bildungseinrichtungen und weitere soziale Infrastrukturen, umweltorientierte Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur und entsprechende Städtebauvorhaben gefördert werden. Dafür sind rund 17 % der EFRE-Mittel vorgesehen.

Das Operationelle Programm des Landes Mecklenburg-Vorpommern für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für die Förderperiode 2014-2020 wurde am 29.10.2014 durch die Europäische Kommission genehmigt.

Voraussetzung für eine Förderung mit EU-Mitteln ist (wie schon in der letzten Förderperiode) ein integriertes Stadtentwicklungskonzept, auf dessen Basis von der Hansestadt Stralsund entsprechende Projektanträge gestellt werden können.

1.2 Aufgabe und Zielstellung

- Städte und Gemeinden stehen vor stetig wachsenden Herausforderungen. Für deren Bewältigung verfügen sie nur über begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen. Zielgerichtetes Handeln der öffentlichen Hand unter intensiver Einbeziehung privater Akteure ist daher zu einem absoluten Muss geworden. Eine integrierte Planung gibt praxiserprobte und erfolgversprechende Antworten auf die Fragen und Anforderungen, denen sich Städte und Gemeinden heute und morgen stellen müssen¹.
- Das ISEK schafft konkrete, langfristig wirksame und vor allem lokal abgestimmte Lösungen für eine Vielzahl von Herausforderungen und Aufgabengebieten wie zum Beispiel städtebauliche, funktionale oder sozialräumliche Defizite und Anpassungserfordernisse. Es zeigt diese Problembereiche für einen konkreten Teilraum auf und bearbeitet sie ergebnisorientiert. Dabei berücksichtigt es regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen.
- Das ISEK der Hansestadt Stralsund soll über den gesamten Erneuerungsprozess hinweg Grundlage des Handelns aller Beteiligten sein und die verschiedenen Fachressorts mit deren Maßnahmen und Fördermöglichkeiten einbinden. Im ISEK werden zeitliche und inhaltliche Prioritäten gesetzt.
- Damit das ISEK auch den Forderungen der Europäischen Kommission entspricht, müssen die notwendigen Maßnahmen zur Bewältigung der wirtschaftlichen, demografischen, ökologischen, klimatischen sowie kulturellen und sozialen Herausforderungen und Problemlagen herausgearbeitet und umfassend dargestellt werden².
- Für die Einreichung von Projektanträgen im Rahmen der EFRE-Förderperiode 2014 bis 2020 (Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung) muss zudem folgendes beachtet werden:
 - Auf Grundlage der Bestandsanalyse für die einzelnen Problemlagen sind die strategischen Entwicklungsziele und Handlungsfelder abzuleiten. Die Handlungsziele sind differenziert nach den Problemlagen in der Stadt darzustellen und mit Fördermaßnahmen zu hinterlegen, die geeignet sind, die festgelegten strategischen Entwicklungsziele zu erreichen. Dabei sind das Ziel 6 „Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“ und das Ziel 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut“ des EFRE-OP zu berücksichtigen.
 - Soweit Planungen zu einzelnen Projekten bereits vorliegen, kann die mögliche Finanzierung, die Projektlaufzeit sowie die Priorität der Projekte dargestellt werden. Im Falle einer angestrebten EFRE-Förderung ist eine kurze Begründung zur Einordnung in ein EFRE-Handlungsfeld vorzunehmen.

Das ISEK verfolgt einen ganzheitlichen, integrierten Planungsansatz unter Beachtung städtebaulicher, sozialer, ökonomischer und ökologischer Handlungsfelder. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die lokalen Akteure und Entscheidungsträger in einem dialogorientierten Verfahren in die Erarbeitung des Integrierten Entwicklungskonzeptes einzubinden.

¹ Arbeitshilfe des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Notwendigkeit und Inhalt Integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung, Oktober 2013

² EFRE Förderperiode 2014 bis 2020 – Integrierte Nachhaltige Stadtentwicklung, Konzeptaufruf, Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, 16.06.2014

1.3 Methodik

Die Fortschreibung des ISEKs der Hansestadt Stralsund bedeutet keinen völligen Planungsneubeginn. Bereits vorhandene Fachplanungen und Konzepte (siehe Quellenverzeichnis) finden Eingang in die ISEK-Fortschreibung. Es erfolgte eine Überprüfung, ob diese Planungen noch aktuell sind oder ggf. aktualisiert werden müssen und welche Vorgaben sich daraus für das ISEK ergeben. Dieser Prozess erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Fachämtern der Hansestadt Stralsund und dem städtischen Sanierungsträger (SES) Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH.

Von besonderer Bedeutung für die ISEK-Fortschreibung sind das Monitoring Stadtentwicklung und die Prognosen.

- Das Monitoring Stadtentwicklung wird jährlich zum Stichtag 31.12. für die Gesamtstadt, die acht Stadtgebiete und die städtebaulichen Gesamtmaßnahmen fortgeschrieben. Städtebauliche Gesamtmaßnahmen (Fördergebiete) sind die Altstadt, Grünhufe, Frankenvorstadt und Knieper West. In Grünhufe ist neben dem Städtebauförderprogramm „Stadtumbau Ost“ das Programm „Die Soziale Stadt“ aufgelegt. Teile der Frankenvorstadt, einem Stadtteil von Franken, wurden als Erweiterung des Sanierungsgebietes „Altstadtinsel“ festgelegt. Zudem erfolgte aufgrund der sozialen Problemlage in der Frankenvorstadt die Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Die Soziale Stadt“. Knieper West ist Stadtumbaugebiet.
- Die Bevölkerungsprognosen für die Gesamtstadt, für ausgewählte Stadtgebiete und für die städtebaulichen Gesamtmaßnahmen sowie die Prognosen der Entwicklung der Haushalte und der Wohnungsnachfrage sowie der Vorausberechnungen zur künftigen Ausstattung der Hansestadt Stralsund mit sozialer Infrastruktur wurden bereits fortgeschrieben. Diese Prognosen wurden als „Teil-ISEK-Fortschreibung“ in 2012/2013 durch das Büro Dr. Hölling und Partner Unternehmensberatung Berlin, Dr. Uwe Hölling, erstellt. Die neuen Prognosen sind auch Bestandteil des Monitoring Stadtentwicklung, hier erfolgt eine jährlicher Abgleich der Realentwicklung mit den Prognosewerten.

Der Inhalt der 2. ISEK-Fortschreibung orientiert sich an der Struktur des ersten ISEKs, das im Rahmen des Bundeswettbewerbes „Stadtumbau Ost“ im Jahr 2002 erstellt wurde. Neben einer gesamtstädtischen Betrachtung lag der Schwerpunkt damals auf den Großwohnsiedlungen. In Folge hoher Einwohnerverluste sind die Wohnungsleerstände stetig gestiegen. Dies erforderte die Erarbeitung von Rückbaukonzepten mit Neuordnungen. Die 1. ISEK-Fortschreibung erfolgte im Jahr 2005.

Neben dem Entwicklungsfortschritt in der Gesamtstadt und in den Großwohnsiedlungen und dem sich daraus ergebenden Handlungsbedarf ist die Altstadtentwicklung wesentlicher Schwerpunkt der 2. Fortschreibung. Diese 2. Fortschreibung beinhaltet zudem die Forderungen, die sich aus dem Konzeptaufruf für „Integrierte Nachhaltige Stadtentwicklung“ im Rahmen der EFRE-Förderung ergeben. Das bedeutet, im Ergebnis der 2. ISEK-Fortschreibung wird eine gesamtstädtische Zielpyramide mit strategischen Zielen, Handlungsfeldern, Entwicklungszielen und Maßnahmen/Projekten zur Zielerreichung erstellt.

Bestands- und Analysekarten werden im laufenden Text integriert. Dabei werden folgende (Ampel)Farben für die thematischen Karten verwendet:

- rot Entwicklung liegt deutlich unter dem städtischen Durchschnitt,
 - hellrot Entwicklung liegt geringfügig unter dem städtischen Durchschnitt,
 - gelb Entwicklung liegt im städtischen Durchschnitt
 - hellgrün Entwicklung liegt geringfügig über dem städtischen Durchschnitt,
 - grün Entwicklung liegt (deutlich) über dem städtischen Durchschnitt.
- Rot-Töne bezeichnen negative und Grün-Töne positive Entwicklungen

Die Entwicklung und Umsetzung der 2. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes erfolgt durch eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit und durch eine kooperative Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren im Stadtentwicklungsprozess. Die lokalen Akteure und Entscheidungsträger wurden in einem dialogorientierten Verfahren in die Erarbeitung der Entwicklungskonzepte eingebunden. Dies ist im Gliederungspunkt 4 dargestellt.

2 Bestandsanalyse und Bewertung

2.1 Lage im Raum

Die Hansestadt Stralsund liegt im Nordosten der Bundesrepublik Deutschland im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern in der Region Vorpommern. Als größte Stadt in Vorpommern ist sie das regionale Zentrum sowie größter Verkehrsknotenpunkt und seit der Kreisreform 2011 Hauptsitz der Verwaltung des Kreises Vorpommern-Rügen. Aufgrund ihrer Lage am Strelasund gegenüber der Insel Rügen mit den beiden einzigen Landverbindungen zur Insel wird sie als Tor nach Rügen bezeichnet. Die Stadt erstreckt sich auf insgesamt 39 km², mit Wasserfläche rund 54 km².

2.1.1 Regionale Einbindung

Die Hansestadt Stralsund ist auf dem Landweg, per Straße und Schiene und auf dem Wasserweg gut erreichbar. Auch eine Anbindung per Flugzeug ist möglich.

In der Stadt treffen drei Bundesstraßen (B 96, B 105 und B 194) aus Westen, Süden, Südosten und Nordosten sowie die Landesstraße L 213 aus Norden zusammen. Die nach Süden führende B96 ist als Ortsumgehung und Zubringer zur Autobahn A 20 ausgewiesen, die in einer Entfernung von ca. 20 km zur Stadt von Lübeck (Autobahn 1) über Rostock (Autobahn 19) bis in die Uckermark an die Autobahn 11 (Berlin-Stettin) führt.

Im Hauptbahnhof der Hansestadt Stralsund treffen die drei Bahnlinien Rostock-Stralsund-Rügen, Berlin-Pasewalk-Greifswald-Stralsund und Berlin-Neubrandenburg-Grimmen-Stralsund zusammen. Alle Strecken sind elektrifiziert, jedoch ist nur die Strecke über Greifswald zweigleisig. Auf der Strecke über Greifswald nach Berlin sowie nach Rostock bzw. in der Gegenrichtung nach Binz verkehren Intercity-Züge, auf der Strecke Richtung Grimmen lediglich Regionalzüge.

Der Stralsunder Hafen ist ein Universalhafen mit einer langjährigen Tradition. Historisch betrachtet war die Lage in der südlichen Ostsee zur Zeit der Stadtgründung im beginnenden 13. Jahrhundert hervorragend – zentral in Bezug auf Nord- und Ostsee und geschützt hinter der Insel Rügen mit zwei Fluchtwegen nach Norden oder nach Südosten - und bewirkte daher eine rasante Entwicklung und eine große Bedeutung zur Zeit der Hanse.

Der globalisierte Welthandel des 20./21. Jahrhunderts mit immer größer werdenden Schiffen hat dem Stralsunder Hafen zunächst eine Randlage beschert. Die fehlende Tiefwasseranbindung begrenzt die Größe der Schiffe, die den Stralsunder Hafen anlaufen können.

Umfangreiche Investitionen in die Anlagen des Hafens und in die Verkehrsinfrastruktur in der Region, wie der Ausbau des Südhafens, der Neubau des Betriebsteiles Frankenhafen, die Anbindung des Hafens an die Autobahn 20 über die Ortsumgehung Stralsund und die im Oktober 2007 in Betrieb genommene neue Rügenbrücke führten zu maßgeblichen Standortverbesserungen. Durch Ansiedlung von Unternehmen der Metallverarbeitung und der Baustoffindustrie ist der Seehafen Stralsund heute anerkanntes Industrie- und Logistikzentrum im Ostseeraum. Hauptumschlaggüter sind Schütt- und Massengüter mit einer Jahresleistung von zuletzt mehr als 1,2 Millionen Tonnen. Davon waren rund 800.000 Tonnen Baustoffe. Weitere geplante Investitionen im Bereich Südhafen/Frankenhafen werden die Möglichkeiten und Umschlagskapazitäten künftig erweitern.

Die Beseitigung der starken Verlandung der Nordansteuerung durch Ausbaggerung der Fahrrinne würde die Erreichbarkeit des Stralsunder Seehafens deutlich verbessern.

Der Stralsunder Hafen besitzt auch eine überregionale Bedeutung für die Fahrgastschifffahrt. Neben den regelmäßig verkehrenden Fahrgastschiffen nach Altefähr auf Rügen und Neuen-dorf/Vitte/Kloster auf der Insel Hiddensee nehmen die touristischen Anläufe von Fluss- und anderen Kreuzfahrtschiffen seit mehreren Jahren deutlich zu. Gründe hierfür sind auch darin zu sehen, dass es durch den Binnenwasseranschluss über die Peene bzw. die Oder und angeschlossene Kanäle möglich ist, bis Berlin und darüber hinaus mit dem Schiff zu fahren.

Die Hansestadt Stralsund beabsichtigt, mehrere touristisch interessante Orte mit kleinen Schiffen miteinander zu verbinden. So könnten das Seebad, der Hafen, der Dänholm, der Hafen Altefähr, der Naherholungsbereich Devin und weitere Stationen mit einer "Minikreuzfahrt" miteinander verbunden werden.

Am nordwestlichen Stadtrand befindet sich der Flugplatz Kedingshagen ohne feste Landebahn. Auf ihm können nur Kleinflugzeuge starten und landen. Die nächsten größeren Flugplätze sind der Ostseeflughafen Stralsund-Barth und der Flugplatz Gütlin auf Rügen. Beide haben eine feste Landebahn. Ein Airport mit überregionaler/internationaler Anbindung ist der Flughafen Rostock-Laage.

2.1.2 Überregionale Planungen

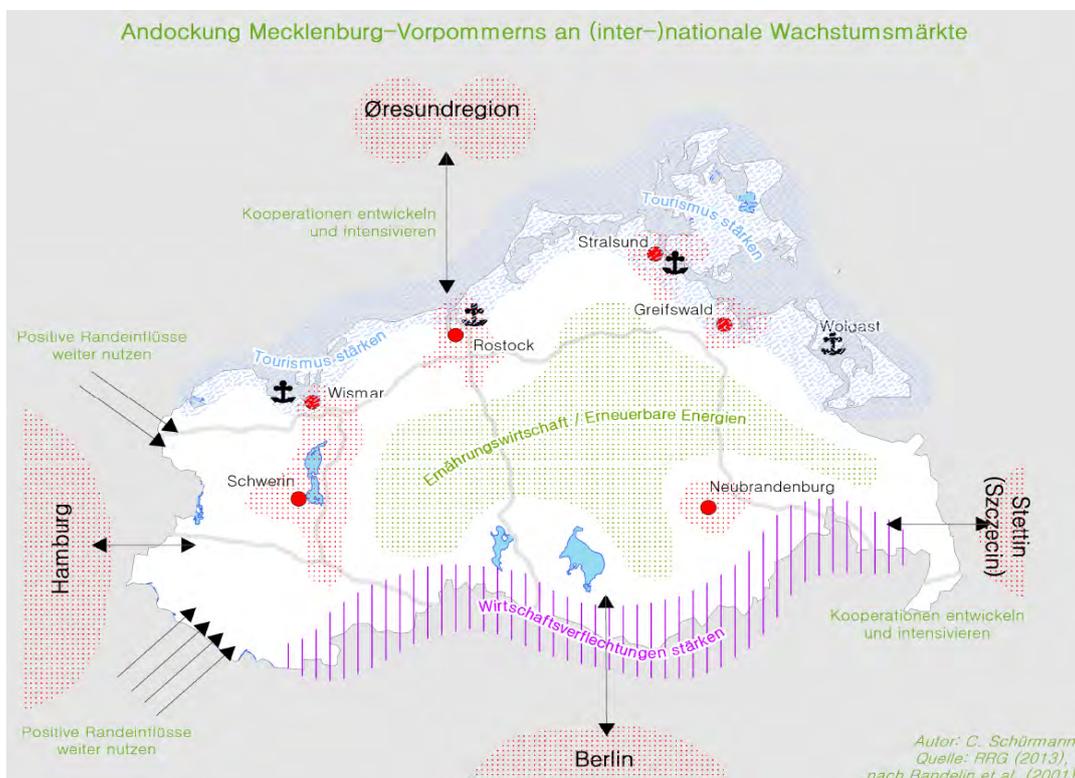
Fortschreibung Landesraumentwicklungsprogramm M-V (LEP) - Entwurf 2014

Das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP) aus dem Jahr 2005 wird gegenwärtig fortgeschrieben. Grundlage hierfür ist das Landesplanungsgesetz. Die Fortschreibung erfolgt in einem komplexen mehrstufigen Verfahren, in das auch die Öffentlichkeit einbezogen wird. Die öffentliche Auslegung des Entwurfs fand in der Zeit vom 7. April 2014 bis zum 4. Juli 2014 statt (1. Beteiligungsstufe). Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Landesraumentwicklungsprogramms erfolgte im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, in den vier Ämtern für Raumordnung und Landesplanung in Schwerin, Rostock, Greifswald und Neubrandenburg sowie in den Behörden der Landkreise und kreisfreien Städte. Gleichzeitig waren die Unterlagen im Internet einzusehen unter beteiligung.lep@em.mv-regierung.de.

Gründe für die Fortschreibung des LEP³

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Landes haben sich seit Inkrafttreten des Landesraumentwicklungsprogramms 2005 deutlich verändert. Herausforderungen haben sich teils zugespitzt, teils abgeschwächt, neue sind hinzugekommen. Insbesondere verlangen die nach wie vor stärker werdenden bilateralen und transnationalen Verflechtungen im Ostseeraum sowie in Europa weiterführende raumordnerische Aussagen zur Zusammenarbeit.

Karte 1: Randbedingungen und Entwicklungspotenziale nach Braun/Schürmann⁴



³ Kurzfassung, 1. Stufe der Beteiligung, Fortschreibung Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

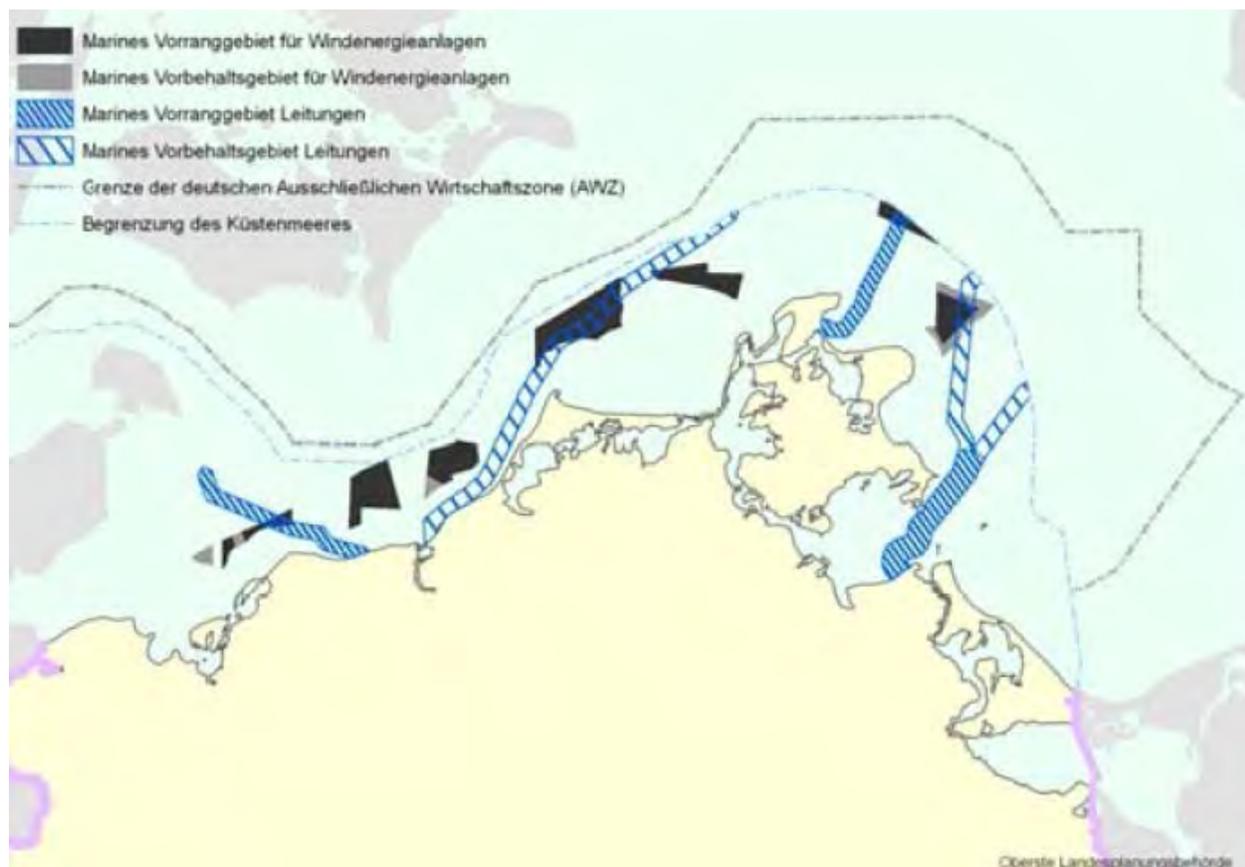
⁴ Braun, G.; Güra, T.; Henn, S.; Lang, Th.; Schürmann, C.; Voß, C.; Warszycki, P. (2013): Atlas der Industrialisierung der Neuen Bundesländer. Studie des Hanseatic Institute for Entrepreneurship and Regional Development (HIE-RO) an der Universität Rostock im Auftrag des Bundesministeriums des Innern (i.E.), Rostock: HIE-RO

Die Alterung der Bevölkerung und der Rückgang der Einwohnerzahl wirken sich auf das Angebot und die Inanspruchnahme infrastruktureller, kultureller und sozialer Leistungen und damit auch auf die Bedeutung der Zentralen Orte aus. Bis auf die Hansestadt Rostock wird von einem Einwohnerrückgang in allen Landkreisen und kreisfreien Städten im Entwurf der Fortschreibung des LEP ausgegangen.

Die Stadt-Umland-Räume entwickeln sich immer stärker zu wirtschaftlichen Kristallisationspunkten des Landes. Die Stadt-Umland-Räume sind wichtige Lebens- und Wirtschaftsräume, deren Leistungsfähigkeit es im Sinne der Landesentwicklung auch in Zukunft weiter zu stärken gilt.

In den ländlich geprägten Räumen entstehen neue Nutzungskonkurrenzen vor allem in Folge der Energiewende. Eine sichere, preiswerte und umweltverträgliche Energieversorgung bildet eine wichtige Entwicklungsvoraussetzung. Mecklenburg-Vorpommern mit seinen im Vergleich der deutschen Bundesländer hohen Potenzialen im Bereich der erneuerbaren Energien muss die Chancen nutzen, die sich aus der Energiewende ergeben. Bedeutende Zuwachsraten sind durch Offshore-Windparks, die energetische Nutzung von Biomasse sowie die Solarenergiegewinnung zu erwarten. Diese Vorhaben sind raumbedeutsam, da sie Flächen benötigen. Trotz der positiven Effekte der Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen sind die Standortentscheidungen hierzu nicht unumstritten. Konflikte gibt es vor allem in den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz, Siedlung und Tourismus.

Karte 2: Vorrang- und Vorhaltegebiete für Windenergieanlagen



Auch in Folge der Energiewende wird die Betrachtung der Nutzungskonkurrenzen unterhalb der Erdoberfläche erforderlich. Der Klimawandel erfordert Strategien zu Klimaschutz und Klimaanpassung sowohl im Küstenraum als auch in städtischen und ländlichen Räumen.

Angesichts klimabedingter Veränderungen gilt es, Raumnutzungen so zu gestalten und anzupassen, dass die wertvolle naturräumliche Ausstattung und die Lebensgrundlagen für künftige Generationen gesichert werden. Eine nachhaltige Entwicklung, die einen umfassenden Klimaschutz zum Ziel hat, kann nicht durch Einzelmaßnahmen umgesetzt werden.

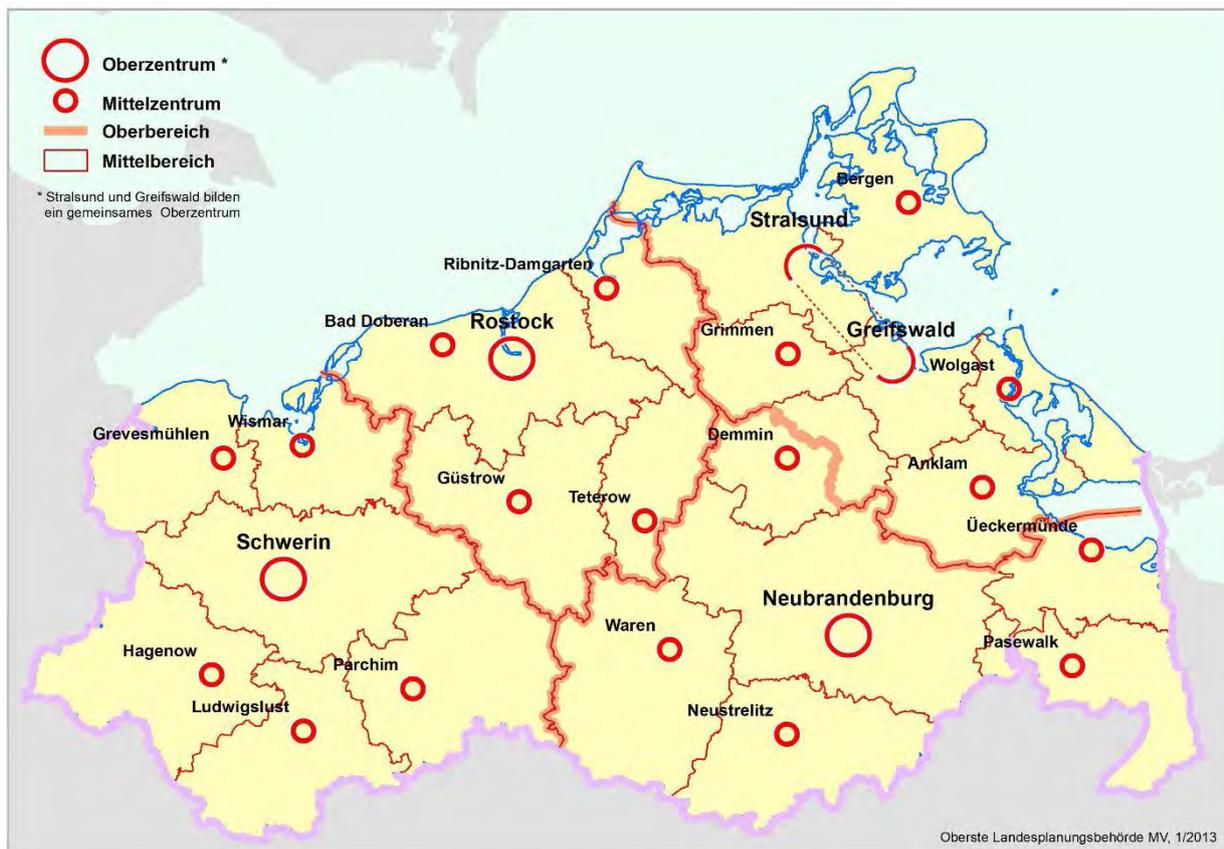
Zentrale Orte⁵

Das Zentrale-Orte-System wird künftig noch stärker als bisher als Garant staatlicher Daseinsvorsorge (Standortkonzentrationen von Infrastruktureinrichtungen) im Mittelpunkt stehen. Die weitere Siedlungsentwicklung wird auf die Zentralen Orte konzentriert. Die Neuausweisung von Bauflächen soll landesweit reduziert werden.

Die Hansestadt Stralsund und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald bilden das gemeinsame Oberzentrum der Planungsregion Vorpommern. Oberzentren sollen als überregional bedeutsame Infrastruktur- und Wirtschaftsstandorte gestärkt und weiterentwickelt werden. Sie sollen in ihrer Funktion als Arbeits-, Forschungs-, Bildungs- und Kulturstandorte gezielt unterstützt werden.

Der Wohnungsbau ist auf die Zentralen Orte zu konzentrieren. Einzelhandelsgroßprojekte sind nur hier zulässig. Ebenso sind die Zentralen Orte Vorrangstandorte für allgemeinbildende Schulen und Zentren insbesondere für Einrichtungen der Weiter- und Erwachsenenbildung.

Karte 3: Zentrale Orte



Flächenversorgung Gewerbe und Industrie

Die „Standortoffensive Gewerbegroßstandorte Mecklenburg-Vorpommern“ soll durch gezielte Ansiedlung fortgesetzt werden und unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen der Ostseehäfen durch Neuausweisung weiterentwickelt werden. Die Ostseehäfen des Landes, von denen die als landesweit bedeutsam eingestuft sind Rostock, Wismar, Sassnitz und Stralsund die Funktion von Universalhäfen übernehmen, entwickeln sich zunehmend zu Gewerbe- und Industriestandorten.

Das erfordert eine verstärkte planerische Flächenbevorratung in den Häfen und deren Hinterland sowie eine barrierefreie Verkehrsanbindung der Flächen an die Häfen.

⁵ Kurzfassung des Entwurfs des Landesraumentwicklungsprogramm (LEP), Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Nachfrageorientiert gilt es die für jeden Hafen identifizierten Flächenbedarfe durch planerische Maßnahmen auf Landes-, regionaler und kommunaler Ebene zu sichern und zu erschließen.

Karte 4: Vorranggebiete für Gewerbe und Industrie



Infrastrukturentwicklung

Leistungsfähige Verkehrswege und -anlagen sind Voraussetzung für eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume für den Güter- und Personenverkehr. Die Zentralen Orte müssen als wichtigste Versorgungs- und Wirtschaftsstandorte gut erreichbar und miteinander verbunden sein. Bei der Verkehrsplanung werden Oberzentren durch das großräumige, Mittelzentren durch das überregionale und Grundzentren durch das regionale Verkehrsnetz miteinander verknüpft.

Kulturlandschaften

Die reiche Kulturlandschaft in Mecklenburg-Vorpommern bestimmt maßgeblich den Charakter des Landes und bildet eine wichtige Grundlage für Freizeit und Erholung. Die Landesentwicklung verfolgt das Ziel, ein Gleichgewicht zwischen dem Erhalt regionaler Werte und dem aktiven Gestalten des künftigen Wandels, z.B. in Folge der Energiewende zu finden. Die UNESCO Welterbe Altstädte von Stralsund und Wismar sollen als kulturelles und historisches Erbe der Hanse mit ihren Werten geschützt werden.

Tourismusräume

Die Hansestadt Stralsund liegt innerhalb eines Vorbehaltsgebietes Tourismus, so dass der Sicherung von touristischer und Erholungsfunktion besonderes Gewicht beizumessen ist. Bei der Tourismusförderung sollen diese Gebiete besondere Berücksichtigung finden. Die Erreichbarkeit der touristischen Vorbehaltsgebiete soll weiter verbessert und genutzte Bereiche der Außenküste und Inseln im Hinblick auf Qualitätsverbesserung und Saisonverlängerung behutsam weiterentwickelt werden. Das kulturhistorische Potenzial des Landes soll verstärkt für die Verbesserung und Erweiterung der touristischen Angebote genutzt werden. Große Bedeutung werden dem Wassersporttourismus, dem Rad- und Wandertourismus sowie dem Städtetourismus beigemessen. In Anpassung an den demographischen Wandel erlangt auch insbesondere der Gesundheits- und Wellnesstourismus zunehmend an Bedeutung.

Karte 5: Vorbehaltsgebiete Tourismus



Freiraumentwicklung⁶

Zu Schutz, Erhalt und zur Entwicklung der wertvollen Naturräume werden im LEP aufgrund definierter Kriterien Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Naturschutz- und Landschaftspflege festgelegt. Die Hansestadt Stralsund zählt zu den Vorranggebieten Naturschutz und Landschaftspflege.

Karte 6: Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Naturschutz und Landschaftspflege



⁶ Kurzfassung des Entwurfs des Landesraumentwicklungsprogramm (LEP), Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Gewässer

Die Wasserqualität soll erhalten und ein guter ökologischer Zustand für die Gewässer erreicht werden. Schad- und Nährstoffbelastungen der Gewässer und des Grundwassers sollen vermieden und bereits bestehende Belastungen vermindert bzw. beseitigt werden. Die Funktion der Gewässer als zentrale Elemente eines landesweiten Biotopverbundes soll gestärkt werden.

Metropolregion Berlin-Stettin

Die Stadt Stettin (Szczecin) ist mit der politischen Wende Anfang der 90er Jahre und insbesondere seit dem Beitritt Polens zur Europäischen Union im Jahr 2004 von einer Randlage in Polen in eine Position zunehmender grenzüberschreitender Verflechtungen gerückt.

Dieser neuen Position der Metropole Stettin (Szczecin) sind sich die polnischen Planer in der Region bewusst. Sie haben auf dieser Basis unter Federführung des Raumplanungsbüros der Wojewodschaft Westpommern vor einigen Jahren eine Initiative gestartet, die sich mit den Chancen und Risiken dieser Verflechtung, die bis nach Vorpommern reicht, auseinandersetzt und diese steuern soll.

Mit der Unterzeichnung eines Kommuniqués durch Regierungsvertreter der Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie durch das Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern erhält das Projekt die notwendige politische Unterstützung.

Folgende Themengebiete sollen dabei im Mittelpunkt stehen:

- Lage am Wasser,
- Funktionen der Städte und Gemeinden,
- Modellregion Erneuerbare Energien sowie
- Menschen-Kultur-Sprache-Arbeit

Die Region Vorpommern und damit auch die Hansestadt Stralsund sind als Partner bei der Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für die grenzüberschreitende Metropolregion eingebunden. Es bleibt zunächst abzuwarten, inwieweit sich Impulse für die Stadtentwicklung der Hansestadt Stralsund aus dieser Initiative ableiten lassen.

2.1.3 Regionale Planungen

Die Hansestadt Stralsund gehört zum Landkreis Vorpommern-Rügen. Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist ein junger Landkreis. Er entstand im Ergebnis der Kreisgebietsreform im September 2011 aus den ehemaligen Landkreisen Rügen und Nordvorpommern sowie der bis dahin kreisfreien Hansestadt Stralsund, die nun den Status einer großen kreisangehörigen Stadt besitzt. Der Landkreis Vorpommern-Rügen und ebenso die Hansestadt Stralsund sind Mitglied des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern. Der Regionale Planungsverband Vorpommern hat u.a. die Aufgabe das Regionale Raumentwicklungsprogramm für seine Planungsregion aufzustellen, zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben.

Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP-Vorpommern) 2010⁷

Die regionalen Raumentwicklungsprogramme werden aus dem Landesraumentwicklungsprogramm entwickelt und enthalten die Ziele und Grundsätze zur langfristigen räumlichen Entwicklung der Region. Sie formen die im Landesraumentwicklungsprogramm festgelegten Vorgaben sachlich aus und konkretisieren diese regionsspezifisch.

Seit dem 20.09.2010 ist das Regionale Raumentwicklungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern rechtskräftig. Es ersetzt das seit 1998 gültige Regionale Raumordnungsprogramm Vorpommern (RROP Vorpommern).

⁷ Regionaler Planungsverband Vorpommern, Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern



Im Leitbild für die Region wird das Selbstverständnis Vorpommerns folgendermaßen verdeutlicht: „Vorpommern nimmt als deutsches »Land am Meer« teil am europäischen Zukunftsraum Ostsee. Lage, Geschichte und kulturelle Tradition, verbunden mit Namen wie Caspar David Friedrich und Otto Lilienthal, bestimmen Vorpommern dazu, Brücke zwischen Mitteleuropa und den Anrainern der Ostsee zu sein.

Leitlinien einer nachhaltigen Regionalentwicklung:

1. Vorpommern ist Teil des sich zukunftsfruchtig entwickelnden Ostseeraums. Die Entwicklung der Region Vorpommern ist auf die Einbindung in die internationale Wirtschaft und Gesellschaft sowie auf die wachsende Bedeutung der Regionen in Europa ausgerichtet.
2. Die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region steht im Mittelpunkt aller Entwicklungsmaßnahmen. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf soll verbessert werden.
3. Für die Schaffung optimaler Raumstrukturen, die Entwicklung Vorpommerns zu einem attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort mit zukunftsfähigen Städten als Kristallisationspunkte soll das zentralörtliche System gestärkt werden; d. h. die Zentralen Orte sollen vorrangig als räumliche Entwicklungsschwerpunkte ausgebaut werden. Dabei kommt der Stärkung der Hansestädte Stralsund und Greifswald als gemeinsames Oberzentrum und als Kernstädte eine herausgehobene Bedeutung zu.
4. Der Tourismus, die Land-, Forst- und Nahrungsgüterwirtschaft, die Energiewirtschaft, das produzierende und verarbeitende Gewerbe, der Dienstleistungssektor und der maritime Wirtschaftssektor sollen als tragende Wirtschaftszweige der Region erhalten und konkurrenzfähig weiterentwickelt werden.
5. Die Hochschulstandorte Greifswald und Stralsund sollen mit ihren universitären und außer-universitären Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen gesichert und entwickelt werden.
6. Durch die Verknüpfung von Wirtschafts- und Wissenschaftspotenzial ist der Ausbau der Region als Hochtechnologiestandort zu forcieren.
7. Die Spezifik und Anziehungskraft der Tourismusregion Vorpommern liegt in ihrer vielfältigen natürlichen Ausstattung und Landschaft und ihren Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen.
8. Die besondere Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft der Region sollen bewahrt und als Potenziale für eine hohe Wohn- und Lebensqualität ihrer Bewohner und Gäste genutzt werden. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes soll erhalten und verbessert werden.
9. Die Verbindungen innerhalb Vorpommerns und die Anbindung Vorpommerns an andere Regionen Deutschlands und andere Länder Europas sollen durch den umweltgerechten Ausbau der Verkehrswege – insbesondere des öffentlichen Verkehrs in sinnvoller Kombination mit dem Individualverkehr – und durch deren leistungsfähige Bedienung zügig verbessert werden. Von großer Bedeutung ist die Schaffung effektiver Nord-Süd-Verbindungen, aber auch der Ausbau der Ost-West-Verbindungen auf Straßen, Schienen und Wasserwegen.
10. Die Erzeugung, Nutzung und Verbreitung regenerativer Energien sollen gestärkt werden. Die Notwendigkeit des sorgsamsten Umgangs mit allen natürlichen Ressourcen soll ins öffentliche Bewusstsein gerückt, das Verständnis für ökologische Zusammenhänge entwickelt werden.
11. Land-, Forst- und Fischwirtschaft sollen zur Förderung von nachhaltiger Landbewirtschaftung, zur Pflege der Kulturlandschaft und zur Erzeugung von Produkten für eine gesunde Ernährung und nachwachsender Rohstoffe sowie zur Erzeugung regenerativer Energie dienen, sie sollen gezielt in die touristische Wertschöpfung und Entwicklung der Region mit einbezogen werden.
12. Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Wohnungs- und Städtebau in Vorpommern sind durch behutsame Stadterneuerung, integrativen Stadtbau und soziale Stadtpolitik zu mildern. Das Hauptaugenmerk einer zukunftsfähigen Stadterneuerung ist auf die Stärkung der Städte zu richten. Für die Stadtbaumaßnahmen bilden integra-

tive Stadtentwicklungskonzepte die Grundlage, die kontinuierlich auf der Basis eines Monitorings Stadtentwicklung fortgeschrieben werden.

13. Innerhalb der Region soll zur Sicherung der kulturellen und sozialen Daseinsvorsorge eine bürgernahe soziale und kulturelle Infrastruktur gesichert und weiterentwickelt werden. Neben der Berücksichtigung der Bedürfnisse einer älter werdenden Gesellschaft sollen die Rahmenbedingungen für eine familien- und kinderfreundliche sowie eine von Chancengleichheit zwischen Frauen und Männern geprägte Gesellschaft verbessert werden.
14. Ein ausreichend dichtes Netz verschiedener Bildungseinrichtungen und ganzheitlicher Bildungsbereiche soll die Voraussetzungen für die Vermittlung eines soliden Allgemein- und Fachwissens in Verbindung mit einer lebensbegleitenden, lebenslangen und allgemein zugänglichen beruflichen, kulturellen, politischen und allgemeinen Bildung und Weiterbildung für alle schaffen.
15. Regional und überregional bedeutende Einrichtungen von Kunst und Kultur, Denkmalstätten und Zeugnisse der Baukultur sollen als attraktive und identitätsstiftende Besonderheiten Vorpommerns erhalten, präsentiert und genutzt werden.
16. Vorpommern soll neben der medizinischen Betreuung insbesondere mit qualitativ hochwertigen Angeboten im Kur- und Rehabilitationsbereich bundesweit wirksam werden.
17. Die räumliche Nähe Vorpommerns zu Skandinavien und Osteuropa soll als Standortvorteil verstanden und nutzbar gemacht werden. Vorpommern soll zu einem aktiven Mitgestalter grenzüberschreitender Wirtschaftsbeziehungen werden.

Gesamträumliche Entwicklung – Ziele für die Hansestadt Stralsund:

- Weiterentwicklung Städte- und Kulturtourismus (UNESCO Welterbestätte Stralsund).
- Der Stadt-Umland-Raum Stralsund soll so gestärkt werden, dass er weiterhin einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leistet. Zum Stadt-Umland-Raum Stralsund gehört die Kernstadt und die Gemeinden Altfähr, Klausdorf, Kramerhof, Lüssow, Pantelitz, Preetz, Prohn, Steinhagen, Wendorf und Zarrendorf. Der Kooperations- und Abstimmungsprozess zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden soll weitergeführt werden. Die Stadt-Umland-Abstimmungen bilden die Grundlage für den gezielten Einsatz von Förderinstrumentarien.
- Zentrale Orte sollen als Schwerpunkte der wirtschaftlichen Entwicklung, der Versorgung, der Siedlungsentwicklung, der sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie als Verwaltungszentren vorrangig gesichert und ausgebaut werden. Stralsund und Greifswald sind gemeinsam das Oberzentrum der Planungsregion Vorpommern.

Siedlungsentwicklung:

- Erhalt und Weiterentwicklung der gewachsenen Siedlungsstruktur.
- Die Siedlungsentwicklung soll die optimale Nutzung der vorhandenen sozialen, kulturellen, sportlichen, wirtschaftlichen und technischen Infrastruktur unterstützen. Die Siedlungsentwicklung soll eine räumliche Zusammenführung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Dienstleistung und Kultur befördern.
- Konzentration der Wohn- und Gewerbebauflächenentwicklung auf die zentralen Orte.
- Interkommunale Zusammenarbeit benachbarter Gemeinden, ausgerichtet auf eine gemeinsame Bauflächenausweisung, insbesondere für Gewerbebetriebe.

Stadt- und Dorfentwicklung:

- Entwicklung der Innenstädte (unterstützt durch Städtebauförderungsprogramme).
- Erhalt und Nutzung Ortsbild prägender, historisch wertvoller Gebäude.
- Verbesserung der Attraktivität der Stadtgebiete (Grundlage integrierte Stadtentwicklungskonzepte mit koordinierten Rückbau- und Aufwertungsstrategien).

- Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum und Schaffung neuer Wohngebiete an städtebaulich integrierten Standorten und auf Rückbauflächen.
- Bereitstellung von seniorengerechten Wohnungsangeboten in zentralen Orten mit attraktiver Wohnlage, sowie an ausgewählten Standorten der Tourismusschwerpunkträume (einschließlich ärztlicher Betreuung und günstigen ÖPNV-Anschluss.)
- Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, Stadtumbau- und Dorferneuerungsmaßnahmen sollen durch den koordinierten Einsatz von Förderprogrammen dauerhaft unterstützt werden. Dabei ist eine hohe baukulturelle Qualität anzustreben.
- Konzentration von Ferienwohnungen und Wochenendhäusern in den Tourismusräumen, keine Umnutzung von Dauerwohnungen.

Wirtschaftliche Entwicklung und Häfen:

Neue Gewerbe- und Industrieansiedlungen bzw. Standortverlagerungen sind vorrangig auf erschlossene Flächen in den bestehenden Gewerbe- und Industriegebieten der Planungsregion zu lenken. Vor allem auf das gemeinsame Oberzentrum Stralsund und Greifswald.

- Ausbau einer land- und seeseitigen Hafenanbindung sowie leistungsfähige Straßen- und Schienenanbindungen.
- Bedarfsgerechte Entwicklung des Hafens Stralsund als Verkehrsknotenpunkt und Ausbau als Anlaufpunkt für Schiffe der Ostsee- bzw. Flusskreuzschifffahrt.

Tourismusedwicklung

Neben dem Kultur- und Städtetourismus liegen weitere Schwerpunkte auf der auf der zielgerichteten Entwicklung des maritimen Tourismus, des barrierefreien Tourismus, der Schaffung attraktiver Angebote für Senioren und dem Gesundheits- und Wellnesstourismus, um die Entwicklung Vorpommerns als Gesundheitsregion zu stärken. Interkommunale Konzepte sollen Grundlage der Entwicklung integrierter touristischer Angebote sein.

Einzelhandelsentwicklung:

- Großflächige Einzelhandelsvorhaben sind nur in den zentralen Orten (Oberzentrum Stralsund-Greifswald und in den Mittelzentren Anklam, Bergen auf Rügen, Grimmen, Passow, Ribnitz-Damgarten, Ueckermünde und Wolgast) zulässig.
- Ausgewogene Zentren stärkende Einzelhandelsstrukturen sollen in zentralen Orten auf der Grundlage von Einzelhandelskonzepten entwickelt werden.

Errichtung größerer Freizeit- und Beherbergungsanlagen:

Größere Freizeit- und Beherbergungsanlagen sollen in der Regel im Zusammenhang mit bebauten Ortslagen errichtet werden. Sie können an Einzelstandorten zugelassen werden, wenn zu erwarten ist, dass von ihnen nachhaltige Entwicklungsimpulse auf das Umland ausgehen und die Raum- und Umweltverträglichkeit gegeben ist.

Freiraumentwicklung:

- Schutz von Natur und Umwelt, Erhaltung des Landschaftsbildes, Aufbau eines Biotopverbundsystems, Verbund von Wander-, Radwander- und Reitwegenetze.
- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden, Klima- und Immissionsschutz.

Infrastrukturentwicklung:

In allen Teilräumen der Planungsregion ist in zumutbarer Entfernung, unter Berücksichtigung der Mobilität, allen Bevölkerungsgruppen der gleichberechtigte und diskriminierungsfreie Zugang zu Leistungen des Bildungs- und Gesundheitswesens, zu kulturellen und sportlichen Angeboten sowie zur sozialen und technischen Infrastruktur zu gewährleisten.

Ziele für die Hansestadt Stralsund sind:

- Kulturdenkmäler erhalten, pflegen und schützen,

- Berufliche Schulen und Einrichtungen der Weiter- und Erwachsenenbildung erhalten,
- das qualitativ hochwertige Angebot der Hochschulausbildung an der Fachhochschule Stralsund sichern und durch neue, zukunftsfähige Ausbildungsgänge ergänzen,
- Gewährleistung stationärer/teilstationärer medizinischer Versorgung (Krankenhäuser),
- die Behindertenbetreuung vorrangig an städtebaulich integrierten Standorten anzusiedeln,
- Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten in Vorpommern barrierefrei zu gestalten, um eine sichere Teilnahme am ÖPNV ermöglichen,
- der Ausbau einer flächendeckenden, modernen Informations- und Kommunikationsinfrastruktur. Ortsnahes Vorhalten von Kinder- und Jugendbetreuungseinrichtungen, Pflegeeinrichtungen und Seniorenwohnungen, flächendeckende Versorgung mit ambulanten Pflegediensten.

Integrierte Verkehrsentwicklung - Dazu sollen:

- das vorhandene Verkehrsnetz qualitativ entwickelt werden, mit Vorrang des Ausbaus vorhandener Verkehrswege vor dem Neubau,
- zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr die Schieneninfrastruktur ausgebaut und die Wettbewerbschancen der Eisenbahn weiter verbessert werden,
- die Verkehrsnetze des ÖPNV weiterentwickelt und miteinander verknüpft werden,
- die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV verbessert werden,
- die ländlichen Räume durch ÖPNV bedarfsgerecht angeschlossen werden,
- das bestehende Wegenetz aus straßenbegleitenden Radwegen, Radfernwegen, regionalen und kommunalen Radwegen erhalten und bedarfsgerecht zu einem attraktiven Gesamtnetz ausgebaut und verknüpft werden,
- die Netze der Verkehrsinfrastruktur (Schienen, Straßen, Rad- und Fußwege) aufeinander abgestimmt werden,
- beim Neubau bzw. der Neuordnung der bestehenden Sportboothäfen auf ein ausgewogenes Verhältnis von Liegeplätzen für Dauerlieger und Gastlieger hingewirkt werden,
- die bestehenden Fährverbindungen erhalten und ausgebaut werden.

Umsetzungsstrategien:

- Wichtiges Instrument zur Umsetzung der regionalplanerischen Ziele und Grundsätze ist das Regionale Entwicklungskonzept Vorpommern. Es wurde im Jahr 2002 erstmalig fertig gestellt und wird regelmäßig fortgeschrieben. Das Regionale Entwicklungskonzept Vorpommern (REK) soll dazu dienen, die vorhandenen Konzepte auf kommunaler Ebene miteinander zu vernetzen, den Prozess des Zusammenwirkens zu vertiefen, einen Wettbewerb in der Region zu fördern, den Arbeitsmarkt durch neue Projektideen zu beleben und die vielfältigen Fördermöglichkeiten auf EU-, Bundes- und Landesebene besser nutzbar zu machen.
- Zur Unterstützung der Regionalentwicklung dient das Regionalmanagement. Es soll dazu beitragen, Hemmnisse der Regionalentwicklung abzubauen und neue Entwicklungsoptionen zu eröffnen.
- Im Rahmen von unterschiedlichsten Projekten beteiligt sich der Regionale Planungsverband aktiv an der Gestaltung der regionalen Entwicklung. Dazu gehören insbesondere die Abstimmungs- und Kooperationsprozesse in der Region.
- Durch eine laufende Raumbewertung wird sichergestellt, dass kontinuierlich Informationen zur Verfügung stehen, die eine Beurteilung des erreichten Standes der Umsetzung von Zielen und Grundsätzen der Regionalplanung ermöglichen. Auf dieser Basis können bestehende Ziele überprüft und neue Entwicklungsvorstellungen diskutiert werden.

Rahmenkonzept für die Gestaltung der Stadt-Umland-Beziehungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund⁸

Den Stadt-Umland-Räumen des Landes Mecklenburg-Vorpommern kommt eine besondere Bedeutung für die Landesentwicklung zu als gemeinsame Wirtschafts- und Lebensräume, die die wirtschaftlichen Kerne des Landes bilden. Die Stadt-Umland-Räume werden auf Landesebene festgelegt.

Zur Gewährleistung künftig abgestimmter Entwicklungen innerhalb der Stadt-Umland-Räume wurde entsprechend dem LEP M-V 2005 ein Kooperations- und Abstimmungsprozess durchgeführt. Das Abstimmungsergebnis ist in Text und Karte dokumentiert und wurde durch Selbstbindung der Gemeinden als Entwicklungsrahmen für einen Zeithorizont von ca. zehn Jahren zur Verbindlichkeit gebracht. In dem beschlossenen Rahmenkonzept wurden die Abstimmungsergebnisse bezüglich der relevanten Handlungsfelder zusammengefasst. Sie sind auch Grundlage für den Einsatz von Förderinstrumentarien des Landes. Mit der Organisation und Moderation der Stadt-Umland-Abstimmung wurden die Ämter für Raumordnung und Landesplanung als zuständige Untere Landesplanungsbehörden beauftragt.

Gemeinsam mit der Hansestadt bilden folgende Gemeinden den Stadt-Umland-Raum Stralsund:

- direkte Nachbargemeinden, mit einer gemeinsamen Gemeindegrenze: Sundhagen (mit den Ortsteilen Brandshagen, Groß Miltzow, Middelhagen, Neuhof, Niederhof, Schönhof und Wüstenfelde), Kramerhof, Lüssow, Pantelitz, Wendorf.
- benachbarte Gemeinden mit einem hohen Bevölkerungszuwachs und einem hohen Anteil an Auspendlern: Klausdorf, Preetz, Prohn, Steinhagen, Zarrendorf
- Gemeinde mit besonderen planerischen Verflechtungen: Altefähr



In die Stadt-Umland-Abstimmungen wurde die gesamte Gemeinde Sundhagen einbezogen.

Im Stadt-Umland-Raum leben derzeit 69.997 Einwohner, davon 57.301 Einwohner in der Hansestadt Stralsund (Fortschreibung Zensus 2011, Basisjahr 2013/ 31.12.).

Es bestehen starke Berufspendlerverflechtungen aus den Umlandgemeinden in die Kernstadt Stralsund, die sich in einem hohen Anteil an Auspendlern nach Stralsund widerspiegeln.

Einem Auspendler aus der Hansestadt Stralsund zu einem auswärtigen Arbeitsort stehen i.d.R. zwei Einpendler zum Arbeitsort Stralsund gegenüber, wovon die Mehrzahl aus dem näheren Umland stammt (siehe Kapitel Arbeitsmarktentwicklung).

Mit Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund vom 14.10.2014 (Beschl.-Nr. 2010-V-08-0354) wurde das Rahmenkonzept für die Gestaltung der Stadt-Umland-Beziehungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund bestätigt.

⁸ Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Dezernat Regionalplanung, Juni 2010

Das Rahmenkonzept sieht die Schwerpunkte in folgenden Handlungsfeldern mit konkreten Zielen und Maßnahmen vor:

- Siedlungsentwicklung
- Einzelhandelsentwicklung
- Verkehr
- Tourismusentwicklung und Naherholung
- Radwegenetz
- Natur und Landschaft mit Erholungsfunktion

So wird im Handlungsfeld „Siedlungsentwicklung“ angestrebt, auf Neuausweisungen von Wohnbau- und Gewerbeflächen innerhalb des Stadt-Umland-Raumes außerhalb der Kernstadt Stralsund in den nächsten 10-15 Jahre zu verzichten, wobei außergewöhnliche Planungserfordernisse bei Bedarf abgestimmt werden sollen.

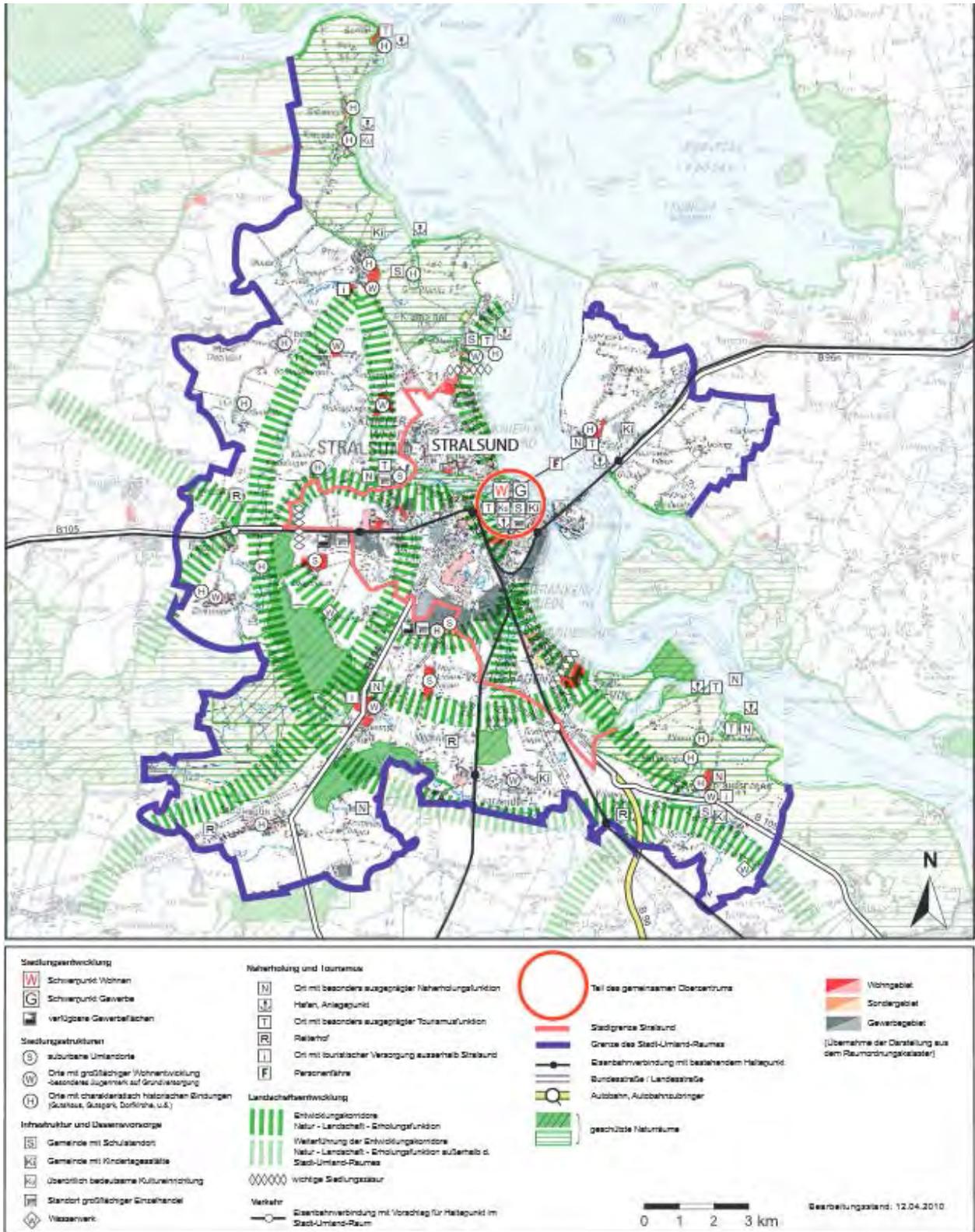
Im Handlungsfeld „Tourismus“ ist ein wesentliches Ziel, im Rahmen der weiteren Stärkung des Städte- und Kulturtourismus auch den Tagungstourismus in der Hansestadt Stralsund auszubauen. Die sich ergänzenden touristischen Angebote und auch die Naherholungsziele in der Kernstadt Stralsund und im Umland sollen gemeinsam erschlossen und stärker miteinander vernetzt werden (Straßen, Fuß- und Wanderwege).

Bezüglich des weiteren Ausbaus des „Radroutennetzes“ ist eine Radroute „Region Stralsund“ geplant zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der touristischen Vernetzung. Der Ostseeküstenradweg wird als nationale Radroute hoher touristischer Attraktivität explizit genannt. Die Lücken in der Trassenführung dieses Fernradweges innerhalb des Stralsunder Stadtgebietes konnten mit Fördermitteln des Landes M-V 2014 nahezu geschlossen werden, so dass eine fast durchgängige, weitgehend ufernahe Trasse mit attraktivem Wasserbezug entstand.

Eine hohe Bedeutung im Handlungsfeld „Natur und Landschaft mit Erholungsfunktion“ kommt den Stralsunder Stadtteichen zu. Die Stadtteiche sind eng mit dem Status der Altstadtinsel als UNESCO-Welterbe verknüpft. Auf Grund ihrer schlechten Wassergüte sollen die Teiche einschließlich ihrer Einzugsgebiete und Zuflüsse saniert werden. Die Einzugsgebiete befinden sich jedoch fast ausschließlich im Umland. Somit ist eine kooperative Zusammenarbeit im Stadt-Umland-Raum an diesem Gesamtvorhaben notwendig.

Die in der Kooperationskarte festgelegten Entwicklungskorridore für Natur und Landschaft mit Erholungsfunktion sollen die Verbindung der Stadtlandschaft Stralsunds mit der Kulturlandschaft des Umlandes und geschützten Naturräumen stärken und die in diesen Korridoren liegenden touristischen und Angebote der Erholungs- und Freizeitnutzung miteinander verbinden. Die geplante Radroute „Region Stralsund“ soll sich in diese Korridore integrieren.

Karte 7: Konzept Stadt-Umland-Raum Stralsund - Kooperationskarte⁹



⁹ Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Dezernat Regionalplanung, Juni 2010

Regionales Energiekonzept Vorpommern¹⁰

Seit Sommer 2008 fördert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) auf Basis der "Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Klimaschutzinitiative" (Kommunalrichtlinie) Klimaschutzprojekte in Kommunen.

Der Regionale Planungsverband Vorpommern ist Projektträger des in diesem Programm geförderten Projektes „Regionales Energiekonzept Vorpommern“. Mit Unterstützung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern konnte im ersten Halbjahr 2013 die 1. Teilaufgabe des Regionalen Energiekonzeptes bearbeitet werden, die Datenerhebung und die Analyse. Inzwischen hat der Regionale Planungsverband Vorpommern auch die 2. Teilaufgabe mit dem Inhalt „Kommunale Potenziale Erneuerbarer Energien“ und „Teilhabe“ abgeschlossen. Im Einzelnen wurden folgende, in der Planungsregion Vorpommern genutzte oder nutzbare Energiequellen, betrachtet:

- Windenergie
- Solarenergie (Photovoltaik, Solarthermie)
- Wasserkraft
- Geothermie (Tiefe Geothermie, Oberflächennahe Geothermie)
- Biogene Energieträger (Biogas, Biomasse, Flüssige Bioenergieträger)
- Weitere Energieträger (Deponiegas, Klärgas)

Ein wesentlicher Beitrag zur Umsetzung dieses Konzeptes ist die Anpassung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern 2010 an die Herausforderungen der Energiewende. Das dazu eingeleitete zweite Änderungsverfahren des RREP beinhaltet die Aktualisierung der raumordnerischen Festlegungen für die Eignungsgebiete für Windenergieanlagen bezüglich der Flächenausweisungen und auch der inhaltlichen Festlegungen zu den Eignungsgebieten für Windenergie in drei großen Themenblöcken:

- Sicherung der Teilhabe der Bürger und Kommunen (Einfügen eines neuen Programmsatzes einschließlich Begründung)
- Festlegung einer Zweckbindung für ausgewählte Eignungsgebiete (Einfügen eines neuen Programmsatzes einschließlich Begründung)
- Ausweisung neuer Eignungsgebiete und Streichung eines bisherigen Eignungsgebietes infolge veränderter Kriterien zur Ausweisung von Eignungsgebieten für Windenergieanlagen (Änderung in der Karte 1: 100.000 sowie Ergänzung der Begründung zu Kapitel 6.5).

Vom 26. Februar bis 3. Juni 2014 fand dazu das 1. Beteiligungsverfahren und in diesem Rahmen auch die öffentliche Auslegung des Entwurfs 2014 der zweiten Änderung des RREP Vorpommern statt.

Das Gemeindegebiet der Hansestadt Stralsund ist von der Ausweisung von Eignungsgebieten für Windenergieanlagen nicht betroffen.

Die Hansestadt Stralsund hat bereits seit 2010 ein eigenes Klimaschutzkonzept (siehe Gliederungspunkt 2.8.2).

Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept für die Region Vorpommern-Rügen

Der Landkreis Vorpommern-Rügen hat im Juni 2014 die Erarbeitung eines Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzeptes (ILEK) für die Region Nordvorpommern ausgeschrieben.

Durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz Mecklenburg-Vorpommern sind die (Mindest-)Inhalte und die im ILEK zu berücksichtigenden Maßnahmen bereits vorgegeben. An diesen Vorgaben sollten im Sinne der Akzeptanz des ILEK von Seiten des Ministeriums keine wesentlichen Änderungen durch die Landkreise vorgenommen werden. Regionale und lokale Spezifika sollten sich in den vorgegebenen Rahmen einpassen.

¹⁰ Regionaler Planungsverband Vorpommern, Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Aufbau und Inhalt eines ILEKs orientiert sich stark an Aufbau und Inhalt eines ISEKs. Wie auch beim ISEK sind Analysen und Prognosen sowie die Entwicklung von strategischen Zielen mit Leitbild, Entwicklungszielen, Handlungsfeldern und Leitprojekten Bestandteil in einem ILEK. Besonderer Wert wird auf eine breite Beteiligung und auf Abstimmungsprozesse mit anderen Planungen, Konzepten etc., gelegt. Dazu gehört auch die Auswahl und Umsetzung von Leitprojekten. Die Hansestadt Stralsund bringt sich aktiv in diesen Dialog ein.

Die Erarbeitung eines Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepts (ILEK) ist Fördervoraussetzung für Maßnahmen der Integrierten Ländlichen Entwicklung im jeweiligen Landkreis.

2.2 Historische Entwicklung

Stralsund entstand in der Nähe eines wendischen Fischerdorfes auf einer kleinen Erhebung, die von Sümpfen umgeben war. 1234 erhielt die Kaufmannssiedlung, deren Einwohner zumeist aus Westfalen und Niedersachsen kamen, vom rügenschon Fürst Witzlaw das Stadtrecht verliehen. Die Jahre nach der Stadtgründung waren für Stralsund eine Zeit ständigen Aufschwungs. Um die Wende zum 14. Jahrhundert erreichte das mittelalterliche Stadtgebiet seine heutige Altstadttausdehnung. Grundlage für den schnellen Aufstieg bildete die rasante wirtschaftliche Entwicklung des Gemeinwesens, wobei der Handel gegenüber der Produktion stets den Vorrang genoss. Stralsund war vom 13. bis 15. Jahrhundert eine typische Zwischenhändlerstadt zwischen den Städten des Westens, insbesondere Flanderns und Englands, und denen des Ostens namentlich Danzig, Riga, Reval und Nowgorod. Sehr intensiv gestaltete sich auch der Handel mit Schonen. Auf der Grundlage wirtschaftlicher Stärke beanspruchte und erhielt Stralsund alsbald einen vorderen Platz in der Reihe jener Städte, die sich durch Auseinandersetzungen mit den landesherrlichen Gewalten zu einem Bündnis, der Hanse, zusammenfanden. In Stralsund wurde im Jahr 1370 der sogenannte Stralsunder Frieden abgeschlossen, der die Vorherrschaft der Hanse im Nord- und Ostseeraum auf lange Zeit besiegelte. Die Zeit von 1370 bis zum Ende des 15. Jahrhunderts gehört zu den Blütezeiten der Hansestadt „thom Sunde“.

Innerstädtische Auseinandersetzungen und die Verlagerung der Handelszentren an die Küste Westeuropas durch die Entdeckung Amerikas schwächten die wirtschaftliche Kraft der Stadt im 16. Jahrhundert. Mit dem am 22.07.1628 abgeschlossenen Allianzvertrag zwischen Stralsund und König Gustav II. Adolf nach der erfolglosen Belagerung durch Wallenstein geriet die Stadt faktisch unter schwedische Herrschaft. Nach dem Westfälischen Frieden 1648 gelangte Stralsund auch per Gesetz zum Königreich Schweden. In den folgenden Jahrzehnten wurde Stralsund wiederholt in die Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft im Ostseeraum hineingezogen. 1678 zerstörte der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg große Teile von Stralsund. Zudem verwüstete 1680 ein Großbrand weitere Gebiete. Während des Nordischen Krieges belagerten im Jahre 1715 Dänen, Russen, Sachsen und Brandenburger die Stadt. Gegen Ende des Jahres musste der schwedische König Karl XII. Stralsund übergeben. Bis 1720 gehörte die Stadt zum Königreich Dänemark, um dann mit dem Frieden von Frederiksborg wieder an die Schweden zu fallen. In dieser Zeit waren lediglich die Stralsunder Fayencen sowie die Spielkarten Produkte mit überregionaler Bedeutung.

1815 gelangte Stralsund in den Herrschaftsbereich des Königreiches Preußen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es Ansätze für eine erneute wirtschaftliche Blüte Stralsunds. Allein 200 Stralsunder Hochseesegler befuhrten die Weltmeere.

Ein besonderer Markstein in der Geschichte der Hansestadt war die Eröffnung des Rügendamms 1936. Ein schwarzes Kapitel auch für die Hansestadt Stralsund war der II. Weltkrieg. Am 6. Oktober 1944 zerstörten US-amerikanische Bomber große Teile der Altstadt und der Frankenvorstadt. 700 Menschen fanden den Tod.

Nach dem II. Weltkrieg entwickelte sich Stralsund zu einer Industriestadt. Hauptträger dieser Entwicklung war die Volkswerft, die allein 8.000 Beschäftigte hatte und vor allem Schiffe für

den Fischfang und die Fischverarbeitung herstellte. Aber auch die lebensmittelverarbeitende Industrie war ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Durch diese wirtschaftliche Entwicklung nahm die Zahl der Stralsunder Einwohner rasch zu. Es mussten neue Wohngebiete auf der grünen Wiese entwickelt werden, die ab den frühen 60er Jahren ausschließlich in industrieller Bauweise (Plattenbauten) errichtet wurden. Diese Methode band nahezu alle Baukapazitäten, so dass die Sanierung, Modernisierung und Instandsetzung von Altbauten viele Jahre vernachlässigt wurde.

Seit der Wende 1989 wird mit sehr viel Engagement privater und öffentlicher Bauherren sowie umfangreichen Fördergeldern verschiedenster Programme die Stadt wieder lebenswert gemacht, um insbesondere die Altstadt, die bereits seit den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts als Flächendenkmal ausgewiesen ist, wieder zu alter Blüte zu führen.

Die Anerkennung der Stralsunder Altstadt gemeinsam mit der Altstadt der Hansestadt Wismar als Welterbestätte der UNESCO im Jahr 2002 wird als Ermutigung und Ansporn zugleich verstanden, die Erhaltung und Vitalisierung der Altstadt fortzuführen.

Aber auch in anderen Stadtteilen bestand und besteht dringender Handlungsbedarf. Seit Anfang der 1990er Jahre vollzog sich in der Hansestadt Stralsund, wie insgesamt in den Neuen Bundesländern, ein tief greifender Strukturwandel. Hohe Einwohnerverluste, steigende Wohnungsleerstände, sinkende Beschäftigungszahlen und eine damit verbundene steigende Arbeitslosigkeit sind Ausdruck des Strukturwandels. Diese Prozesse verlaufen stadtteilbezogen sehr unterschiedlich. Besonders betroffen von der Abwärtsentwicklung sind die großen industriell errichteten Wohnsiedlungen. Die Stadtteile Grünhufe und Knieper West zählen zu den Stadtgebieten, wo Segregationsprozesse besonders deutlich werden.

Das Stadtgebiet Grünhufe liegt etwa 4 km von der Altstadt am westlichen Stadtrand von Stralsund. Es gehört mit Knieper-West zu den zwei großen Stadterweiterungsgebieten Stralsunds, die in industrieller Fertigbauweise als Großwohnsiedlung auf ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen entstanden. In Knieper West war die Grundsteinlegung 1964 und Grünhufe ist ab 1979 entstanden. Die festgestellten Einzelprobleme im Vergleich zur Gesamtstadt sowie die sich überlagernden Problemlagen begründeten die Notwendigkeit der Entwicklung und Aufwertung des Stadtteils Knieper West mit Hilfe von Städtebauförderprogrammen seit 1993. Grünhufe wurde im Jahr 1996 in das Programm zur Förderung der städtebaulichen Weiterentwicklung großer Neubaugebiete (Wohnumfeldverbesserung) und im Jahr 1999 in das Bundesländer-Programm „Die Soziale Stadt“ aufgenommen. Die Städtebauförderung wurde mit der Verwaltungsvereinbarung 2002 in den neuen Ländern durch ein neues Programm „Stadtumbau Ost“ mit den Programmteilen Rückbau und Aufwertung ergänzt.

Auch die Frankenvorstadt zählt zu den Stadtgebieten mit dringendem Handlungsbedarf. Die Frankenvorstadt ist ein innerstädtisches Wohngebiet, das sich südöstlich an die historische Altstadt Stralsund anschließt. Seit der Gründerzeit diente die Frankenvorstadt vorwiegend als Arbeiterquartier. Erweiterungen des Wohnungsbestandes bis in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts fanden durch vergleichsweise einfach ausgestattete Wohnungen statt. Diese entsprechen nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Am Frankenteich findet man Wohnviertel, die hauptsächlich im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts entstanden. Weiter im Süden sind einige der wichtigen Betriebe der Stadt angesiedelt, wie die Volkswerft. Das Gebiet war ebenfalls durch hohe Einwohnerverluste, Wohnungsleerstände und baulich-räumliche, verkehrliche und umweltbezogene Missstände und Missstände von Grün- und Erholungsflächen sowie von Gemeinbedarfseinrichtungen gekennzeichnet.

Die Problemlagen in Grünhufe, Knieper West und in der Frankenvorstadt haben sich durch die Wirkung der realisierten Maßnahmen deutlich abgeschwächt. Zur Verstetigung des Erreichten und Beseitigung noch vorhandener Problemlagen und städtebaulicher Mängel sind weitere Investitionen notwendig.

2.3 Städtische Gliederung und Lage der derzeitigen Fördergebiete

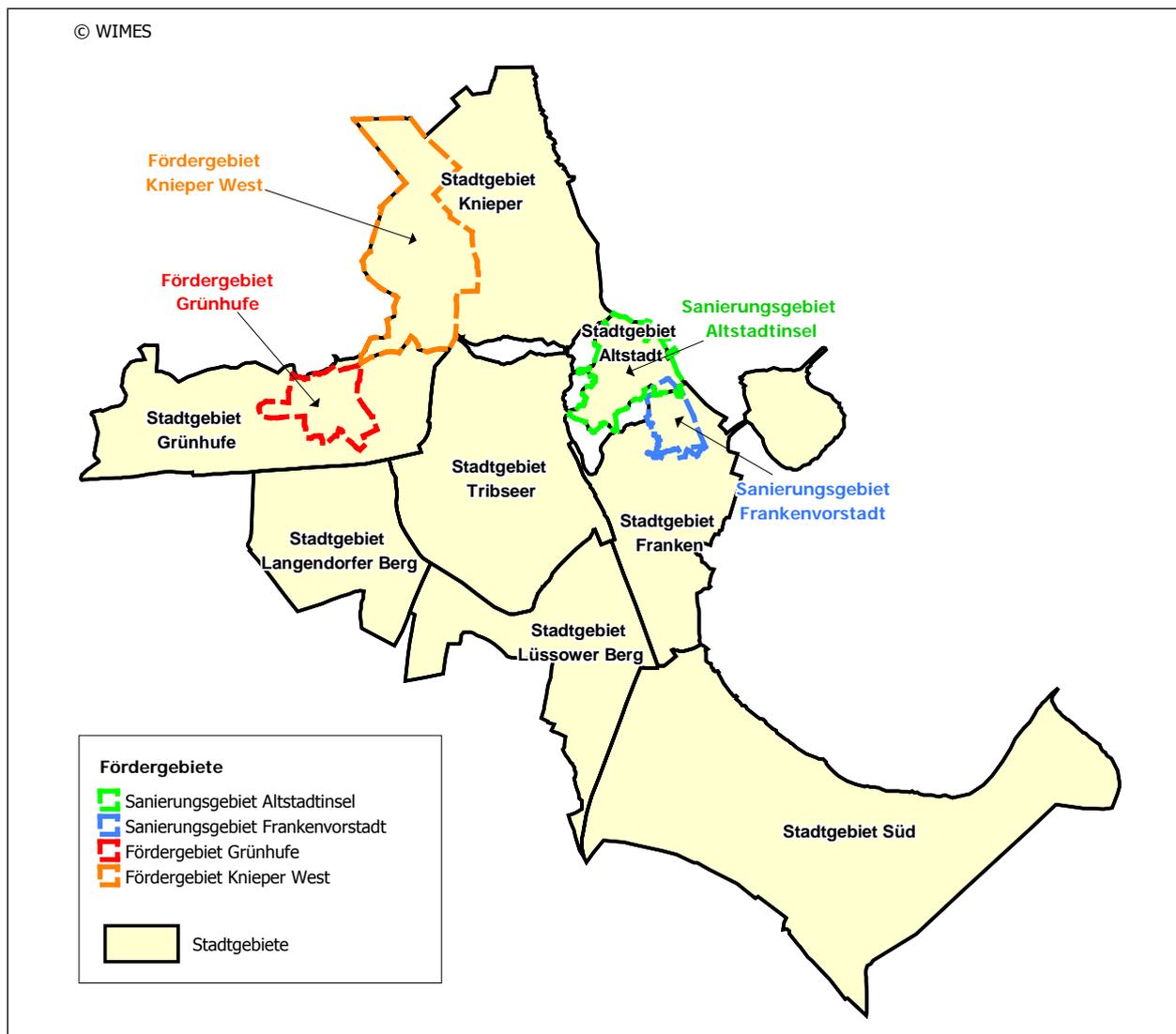
Die Hansestadt Stralsund belegt insgesamt eine Fläche 39 km² und gliedert sich in acht Stadtgebiete, die wiederum in 23 Stadtteile unterteilt sind. Fördergebiete sind das Sanierungsgebiet Altstadtinsel, die Großwohnsiedlung Grünhufe und die Großwohnsiedlung Knieper West.

Das Fördergebiet Frankenvorstadt stellt die Erweiterung des Sanierungsgebietes „Altstadtinsel“ dar. Zudem erfolgte aufgrund der sozialen Problemlage in der Frankenvorstadt die Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Die Soziale Stadt“.

Im Fördergebiete Grünhufe wirken die Städtebauförderungsprogramme „Die Soziale Stadt“ und „Stadtumbau Ost“ mit den Programmteilen Rückbau und Aufwertung.

Im Stadtgebiet Knieper West wirkt das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau Ost“ mit den Programmteilen Aufwertung und Rückbau.

Karte 8: Städtische Gliederung und Lage der derzeitigen Fördergebiete

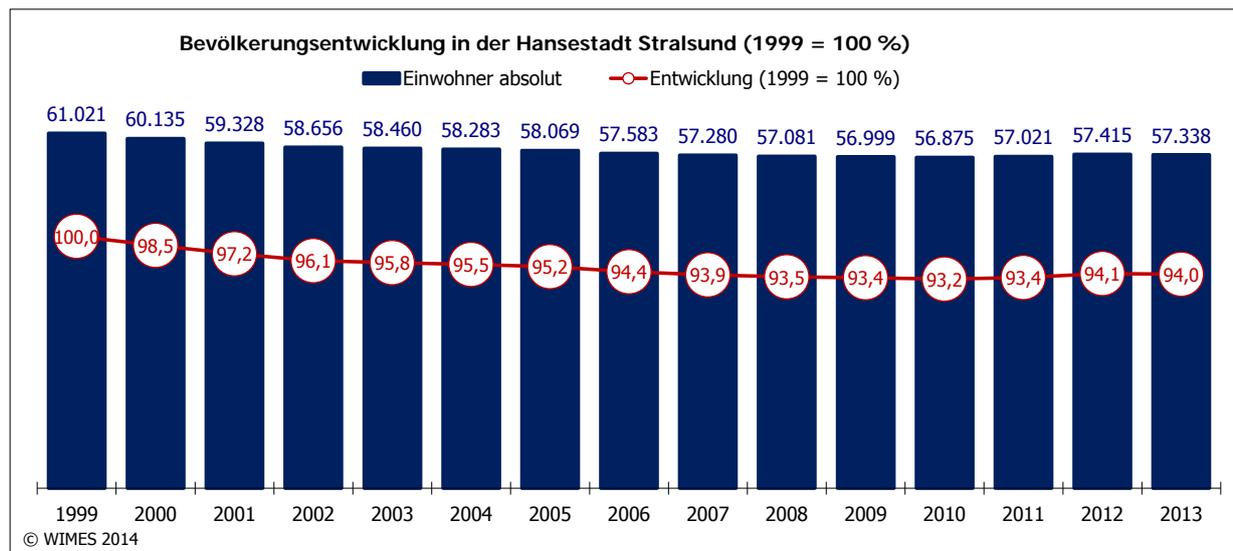


2.4 Einwohnerentwicklung und Prognose

2.4.1 Einwohnerentwicklung

Die Hansestadt Stralsund hat seit dem Basisjahr des Monitoring einen Einwohnerrückgang von 6,0 % zu verzeichnen. Der absolute Bevölkerungsverlust von 1999 zu 2013 beträgt 3.683 Personen. Zum Jahresende 2013 lebten in der Gesamtstadt 57.338 Einwohner mit Hauptwohnsitz. Bis 2010 waren jährliche Einwohnerverluste in Stralsund kennzeichnend, in 2011 und 2012 ergaben sich Einwohnergewinne. Von 2012 zu 2013 ist dann wieder ein leichter Einwohnerverlust eingetreten.

Abbildung 1: Einwohnerentwicklung im Zeitraum von 1999-2013



Karte 9: Einwohnergewinn bzw.-verlust nach Stadtgebieten

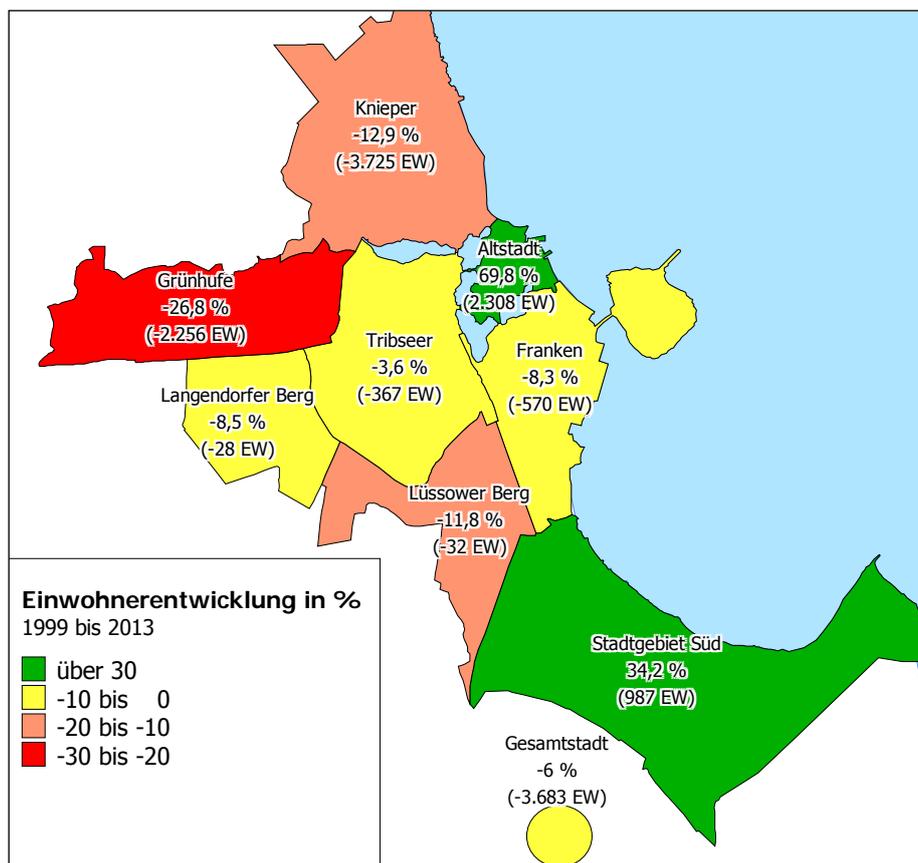


Tabelle 1: Einwohnerentwicklung Stadtgebiete im Vergleich zur Gesamtstadt

	Einwohner		Entwicklung	
	1999	2013	absolut	in %
Altstadt	3.307	5.615	2.308	69,8
Knieper	28.884	25.159	-3.725	-12,9
Tribseer	10.063	9.696	-367	-3,6
Franken	6.870	6.300	-570	-8,3
Stadtgebiet Süd	2.888	3.875	987	34,2
Lüssower Berg	272	240	-32	-11,8
Langendorfer Berg	329	301	-28	-8,5
Grünhufe	8.408	6.152	-2.256	-26,8
Stralsund	61.021	57.338	-3.683	-6,0

Im innerstädtischen Vergleich sind nur in der Altstadt und im Stadtgebiet Süd Einwohnergewinne eingetreten. Die Einwohnergewinne im Stadtgebiet Süd korrelieren mit dem Wohnungsneubau, in der Altstadt mit dem Sanierungsfortschritt. Die übrigen Stadtgebiete sind durch Einwohnerverluste gekennzeichnet.

Prognose der Bevölkerungsentwicklung

Im Jahr 2012 wurde durch das Büro Dr. Hölling & Partner Unternehmensberatung Berlin eine neue Bevölkerungsprognose mit Startjahr 2011 erarbeitet. Vor dem Hintergrund, dass seit 2011 eine positive Einwohnerentwicklung eingetreten ist, ergab sich die Notwendigkeit die Bevölkerungsprognosen für die Hansestadt Stralsund zu aktualisieren.

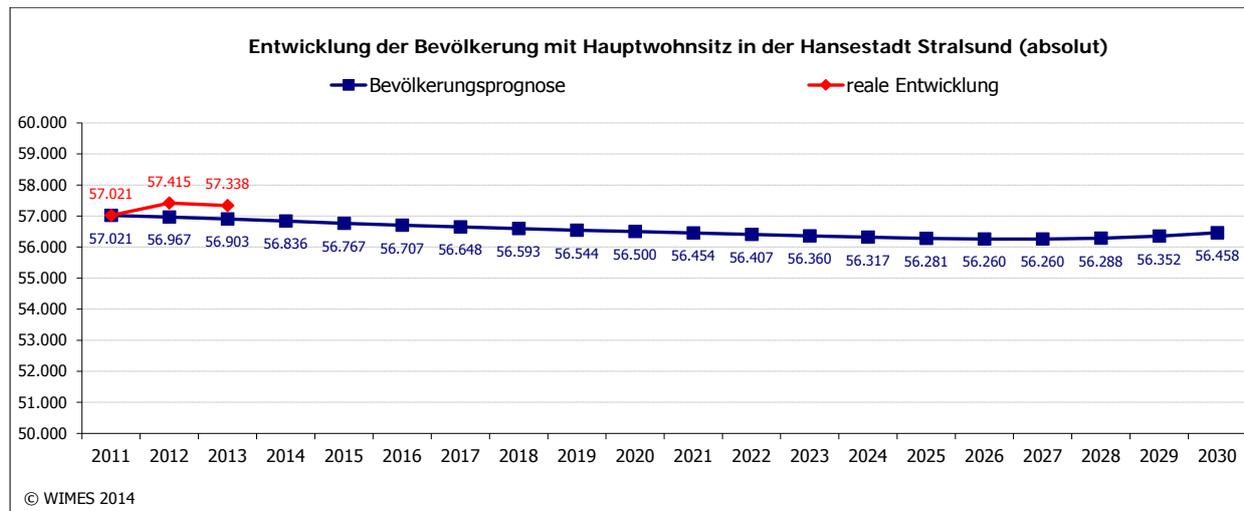
Bei der Aktualisierung des „ISEK-Szenarios“ der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 wurde seitens des Gutachters besonderer Wert darauf gelegt, lokale Akteure einzubeziehen und damit die zugrundeliegenden Annahmen für die Prognosen auf eine möglichst belastbare, vor Ort verifizierbare Grundlage zu stellen.

Im Rahmen mehrerer Workshops wurden verschiedene Szenarien erarbeitet, die sich vor allem an den Entwicklungen der letzten Jahre orientierten und diese je nach Szenario mit leicht verbesserten bzw. leicht verschlechterten Annahmen fortschreiben. Daraus ergaben sich Prognosewerte in einem Korridor, der die sich positiv verändernde Wanderungsbilanz der Stadt in den letzten Jahren nur unzureichend berücksichtigt.

Daraufhin wurden die strategischen Ziele der Stadtentwicklung mit Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung geprüft und definiert. Erklärtes Ziel ist die Steigerung der Attraktivität Stralsunds als Wohnstandort, um in zunehmendem Maße auch einkommensstärkere Haushalte als Einwohner zu gewinnen. Der Fokus wurde dabei auf der Erschließung von weiteren attraktiven, wassernahen Standorten im Stadtgebiet, auf Familienfreundlichkeit, auf die Qualitätsverbesserung der Bildungsangebote und Arbeitsplatzangebote in zukunftsfähigen Branchen mit hohen Qualifikationsanforderungen gelegt.

Basis der Prognose war die statistisch ermittelte Bevölkerungsstruktur der Hansestadt Stralsund zum Stichtag 31.12.2011, erhoben nach Jahrgängen und Geschlecht. Die Prognose basiert auf den Annahmen zur Entwicklung der Geburten- und Sterbeziffer sowie zum Wanderungsverhalten, das für Frauen und Männer jeweils gesondert zu betrachten ist. Das Wanderungsverhalten stellte die maßgebliche „Stellschraube“ für die Bevölkerungsentwicklung dar und ist in besonderer Weise abhängig von den spezifischen, insbesondere auch ökonomischen Rahmenbedingungen der Hansestadt Stralsund in den nächsten Jahren. Aufgrund der getroffenen Annahmen wurde das Szenario der Bevölkerungsprognose „positiv-realistisch“ bezeichnet. Dieses Szenario ist nun Grundlage für künftige Planungs- und Entscheidungsprozesse der Stadt.

Durch das Büro Dr. Hölling & Partner wurde bis 2027 ein leichter Einwohnerverlust für die Hansestadt Stralsund gesamt prognostiziert, danach wurde eine positive Einwohnerentwicklung angenommen. Folgende Abbildung stellt der realen Einwohnerentwicklung den Verlauf laut der Bevölkerungsprognose gegenüber.

Abbildung 2: Abgleich Realentwicklung mit den Prognosewerten

Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling

Die Realentwicklung per 31.12.2013 weicht um 0,8 Prozentpunkte vom Prognosewert ab. Die reale Einwohnerzahl lag um 435 Personen über dem Prognosewert für 2013. Während im Rahmen der Prognose von einem Einwohnerrückgang ausgegangen wurde, stellte sich real bisher ein leichter Einwohnerzuwachs ein.

Kleinräumige Einwohnerprognosen

Basierend auf dem von der Bürgerschaft beschlossenen ISEK 2002 wurden durch das Büro Dr. Hölling & Partner auch für die Gebiete mit besonderem Entwicklungs- und Umstrukturierungsbedarf die Prognosen aktualisiert. Für die Gebiete Altstadt, Frankenvorstadt (Sanierungsgebiete), Grünhufe und Knieper West (Fördergebiete), Tribseer Vorstadt und Knieper Nord wurden kleinräumige Prognosen gerechnet. Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung für einzelne Stadtgebiete war notwendig, um:

- geeignete städtebauliche Konzepte, Maßnahmen und Instrumentarien langfristig planen und einsetzen zu können,
- die Infrastruktur (sozial, technisch, verkehrlich) gezielt dem künftigen Bedarf anzupassen,
- wohnungsmarktpolitische Entscheidungen vorzubereiten und zu treffen,
- die entsprechenden finanziellen Rahmenbedingungen zu klären und ggf. Aufnahme in Förderprogramme zu beantragen.

Folgende Annahmen wurden für die kleinräumigen Prognosen zugrunde gelegt:

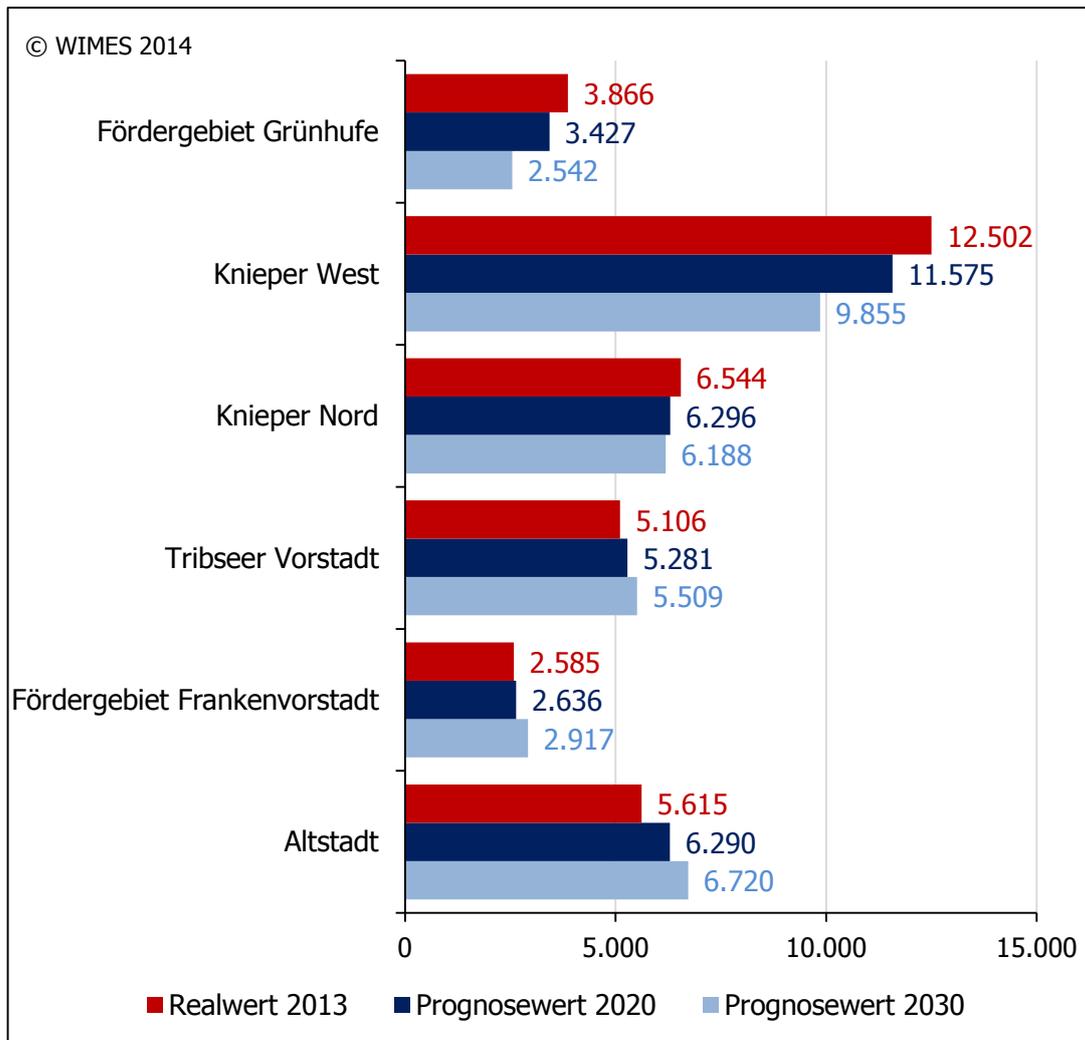
- Für die Altstadt und die Frankenvorstadt wurden rückläufige Anteile am Wanderungsgewinn angenommen, da die Möglichkeiten zur Erhöhung des Wohnungsangebots begrenzt sind. Für die Tribseer Vorstadt bestehen dagegen noch ausreichend Wachstumspotentiale, so dass mit einem gleichbleibenden Anteil gerechnet wurde. Für Knieper West und Grünhufe wurden im Zuge rückläufige Wanderungsverluste angenommen. In Knieper Nord wurde aufgrund der Attraktivität vorhandener bzw. geplanter Wohnstandorte mit zunehmenden Anteilen am Wanderungsgewinn gerechnet.
- Für die Altstadt wurden infolge begrenzter Wachstumspotentiale nur noch geringe innerstädtische Wanderungsgewinne unterstellt. Für die Frankenvorstadt wurde infolge weiterer Sanierungsmaßnahmen ein Trendwechsel von innerstädtischen Wanderungsverlusten hin zu Wanderungsgewinnen angenommen. Gleichbleibende innerstädtische Wanderungsgewinne wurden für die Tribseer Vorstadt unterstellt. Für Knieper Nord und Knieper West wurde mit zunehmenden innerstädtischen Wanderungsgewinnen gerechnet. Bedingt durch die Altersstruktur wird die Zahl freiwerdender Wohnungen ansteigen und die Nachfrage aus anderen Gebieten anziehen. Diese Entwicklung wird vor allem zu Lasten von Grünhufe gehen, so dass hier mit steigenden innerstädtischen Wanderungsverlusten gerechnet wurde.

Auf Grundlage der o.g. Annahmen wurden für die Altstadt, die Frankenvorstadt, die Tribseer Vorstadt und Knieper Nord bis 2030 deutliche Gewinne angenommen.

In Knieper West führt der Gewinn aus der innerstädtischen Wanderung wahrscheinlich dazu, dass der Verlust aus der Außenwanderung mehr als ausgeglichen wird.

Grünhufe weist dagegen im Prognosezeitraum einen erheblichen Verlust, vor allem aus der Binnenwanderung auf.

Abbildung 3: Prognose der Einwohnerentwicklung – ausgewählte Gebiete



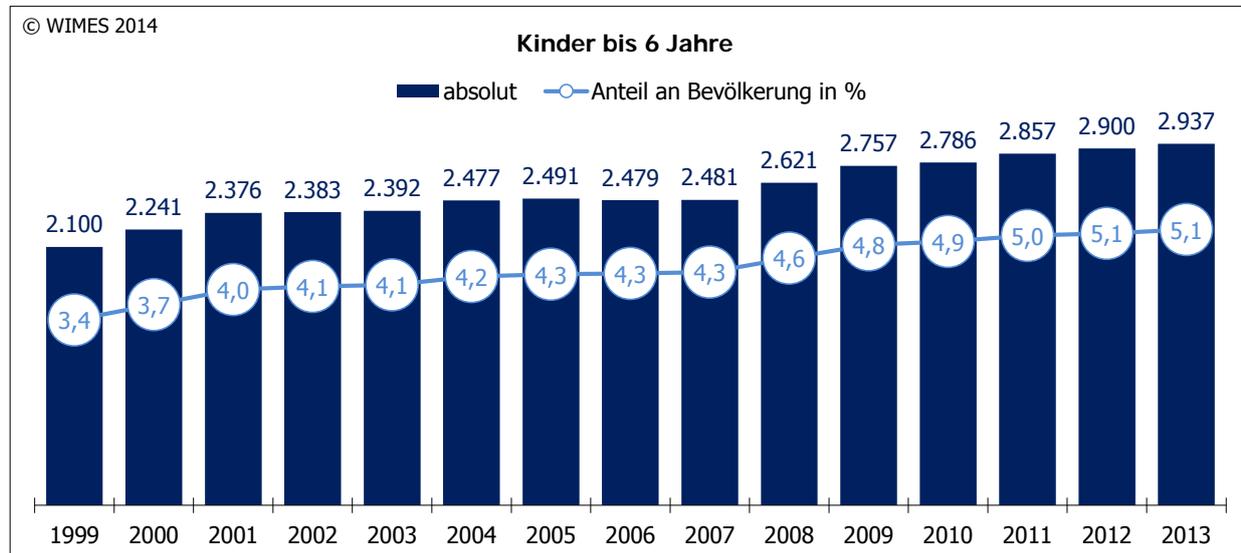
Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling

2.4.2 Einwohnerentwicklung nach ausgewählten Altersgruppen

Kinder bis 6 Jahre

Die Zahl der Kinder bis 6 Jahre hat sich in der Gesamtstadt seit 1999 um 800 Kinder erhöht und der Anteil an der Bevölkerung stieg um 1,7 Prozentpunkte (von 3,4 % auf 5,1 %).

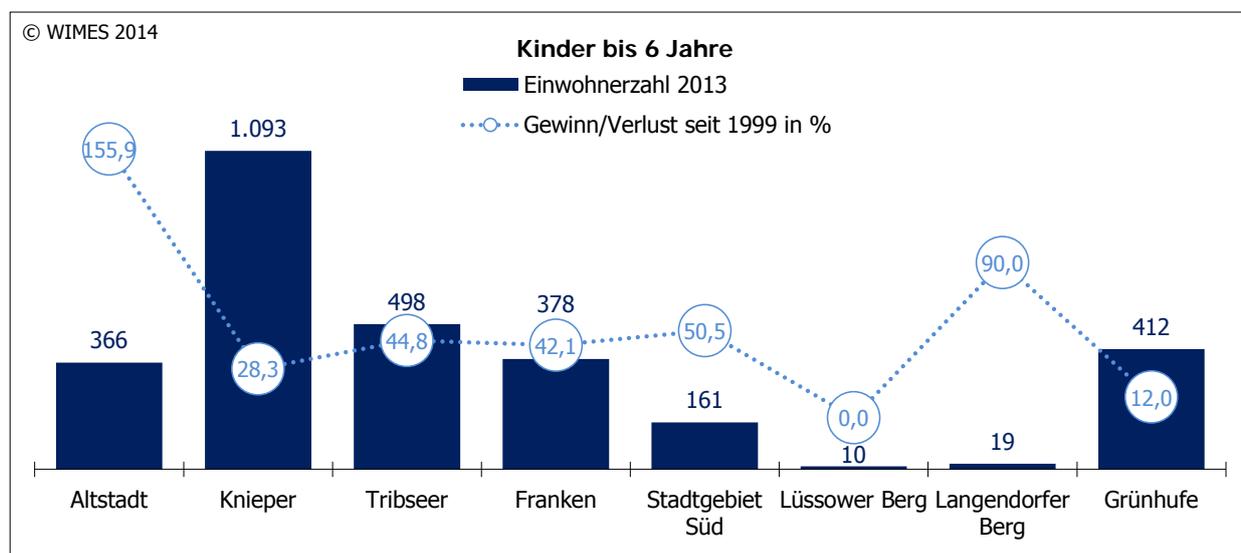
Abbildung 4: Entwicklung der Zahl der Kinder bis 6 Jahre sowie Veränderung des Anteils an der Gesamtbevölkerung



Im Vergleich der Stadtgebiete ist der höchste Einwohnergewinn in dieser Altersgruppe in der Altstadt zu verzeichnen. Hier hat sich die Zahl der Kinder um 233 seit 1999 (von 143 auf 366 Kinder) erhöht. Gemessen an der Gesamtbevölkerung ist der Anteil von 4,3 % in 1999 auf 6,5 % in 2013 gestiegen. Der Einwohnerzuwachs in der Altersgruppe der Kleinkinder bis sechs Jahre im Stadtgebiet Stralsund Süd und Langendorfer Berg korreliert mit dem Wohnungsneubau, wo überwiegend Familien mit Kindern zugezogen sind. Den höchsten Anteil an Kindern in dieser Altersgruppe verzeichnet Grünhufe mit 6,7 % an der Gesamtbevölkerung.

Folgende Abbildung verdeutlicht, dass die meisten Kleinkinder Stralsunds im Stadtgebiet Knieper wohnen.

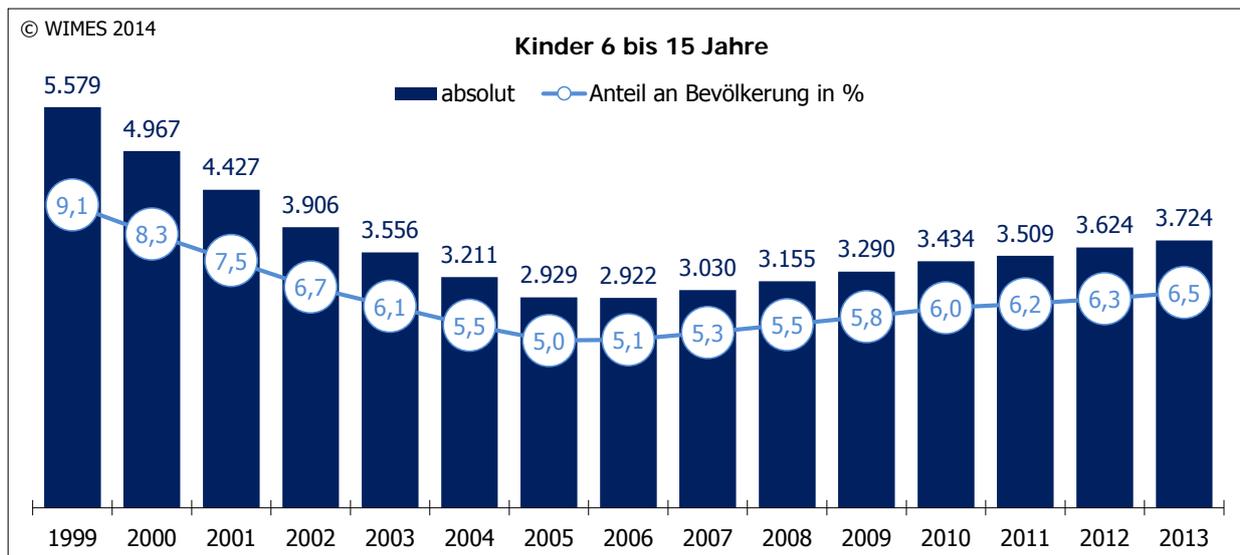
Abbildung 5: Zahl der Kinder bis 6 Jahre in 2013 sowie Einwohnergewinn im Zeitraum 1999-2013 nach Stadtteilen



Schulkinder im Alter von über 6 bis 15 Jahre

Die Zahl der Schulkinder weist im Zeitraum von 1999 bis 2013 in der Gesamtstadt einen Verlust von 1.855 Personen auf. Der Anteil an der Bevölkerung ist von 9,1 % im Jahr 1999 auf 5,0 % im Jahr 2005 gesunken. Seit 2006 nehmen die Zahl sowie der Anteil an der Gesamtbevölkerung in dieser Altersgruppe, aufgrund des Anstiegs der Geburten seit dem Jahr 2000, wieder zu.

Abbildung 6: Entwicklung der Zahl der über 6-15jährigen Kinder sowie Veränderung des Anteils an der Gesamtbevölkerung

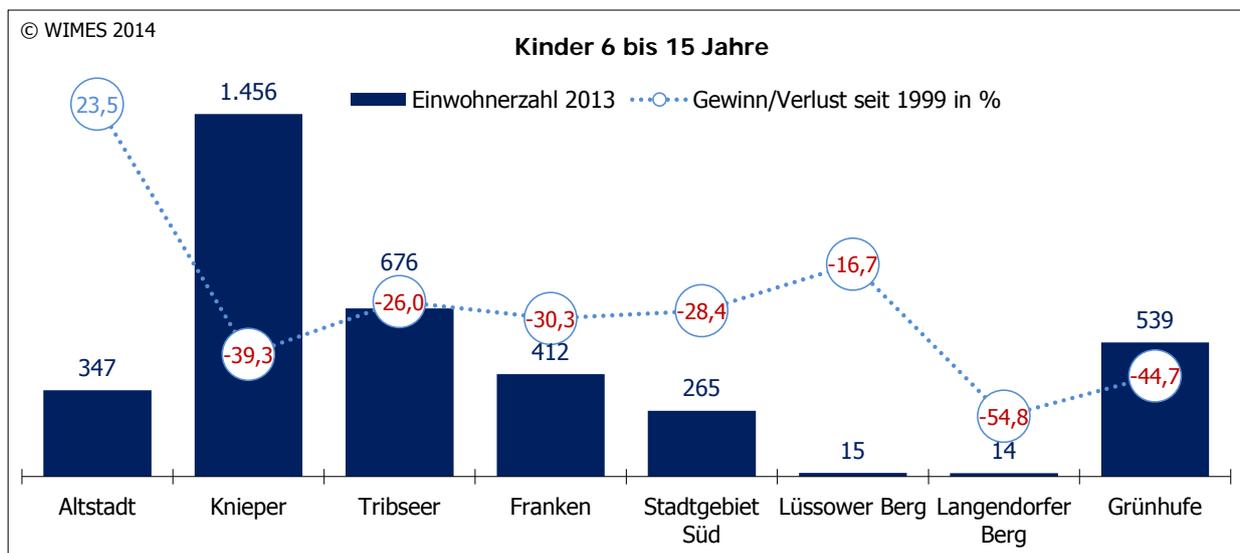


Im Vergleich der Stadtgebiete zeigt sich einzig in der Altstadt ein Einwohnergewinn in dieser Altersgruppe, alle anderen Stadtgebiete hatten Einwohnerverluste. Der Anteil der Schulkinder an der Gesamtbevölkerung betrug in der Altstadt 6,2 % in 2013.

Den höchsten Anteil an Schulkindern in dieser Altersgruppe erreicht Grünhufe mit 8,8 % an der Gesamtbevölkerung in 2013.

Folgende Abbildung zeigt, dass wiederum im Stadtgebiet Knieper im städtischen Vergleich die meisten Schulkinder wohnen.

Abbildung 7: Zahl der Kinder 6-15jährigen Kinder in 2013 sowie Gewinn bzw. Verlust im Zeitraum 1999-2013 nach Stadtgebieten

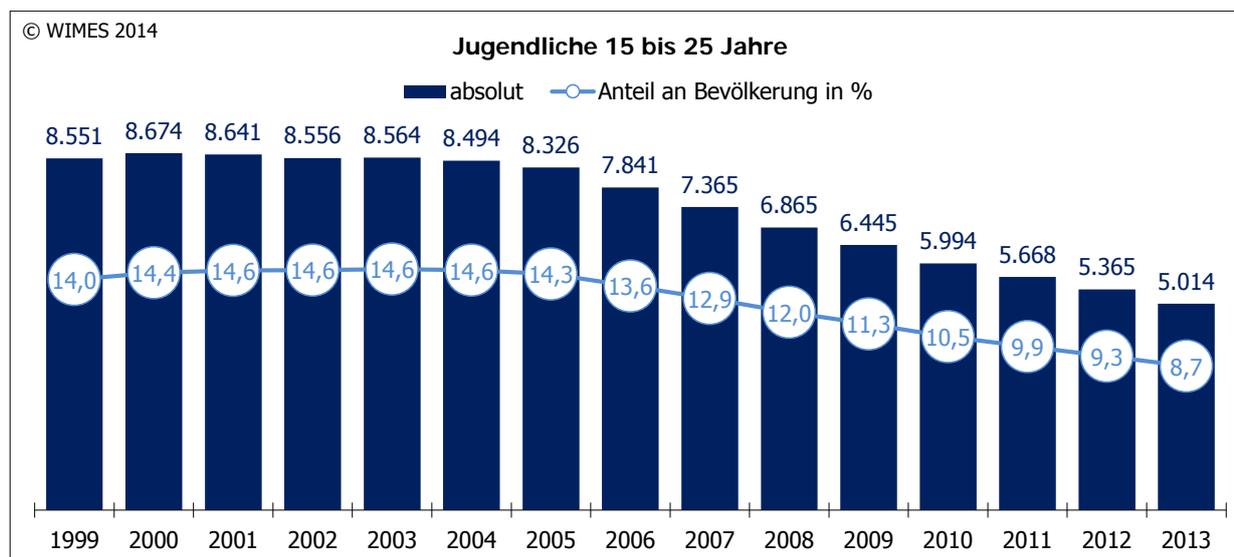


Jugendliche im Alter von 15 bis 25 Jahre

Die Entwicklung der Zahl der Jugendlichen im Alter von 15 bis 25 Jahren verlief in den Jahren 1999 bis 2004 in der Gesamtstadt noch relativ stabil. Aufgrund des Geburteneinbruchs in den 1990er Jahren ist die Einwohnerzahl seit 2005 rückläufig.

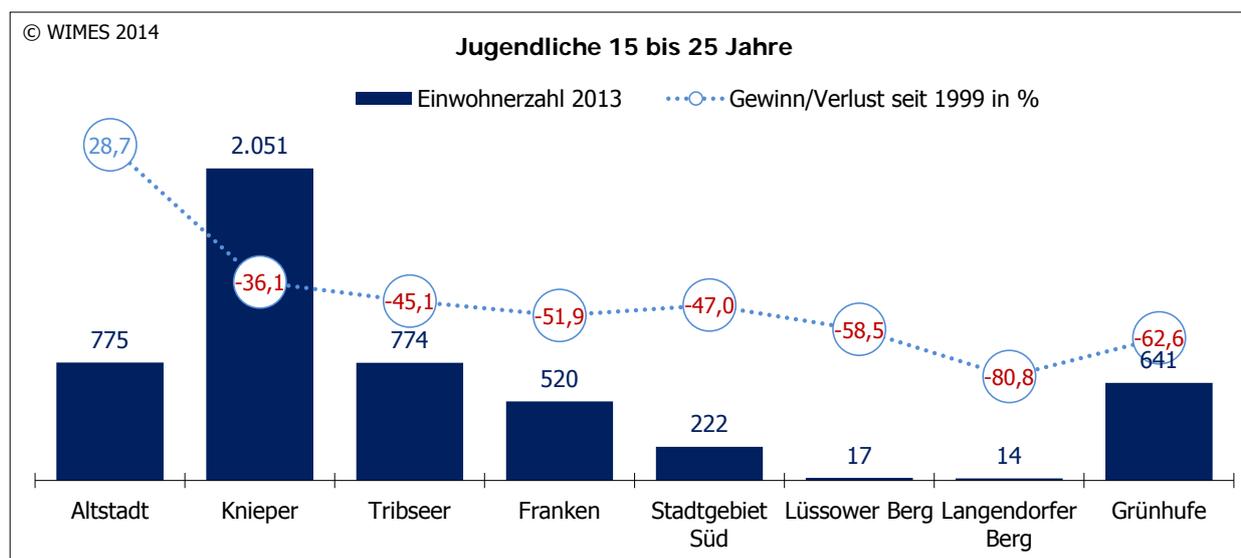
Der Anteil an der Bevölkerung ist von 14,6 % im Jahr 2004 auf 8,7 % im Jahr 2013 gesunken.

Abbildung 8: Entwicklung der Zahl der 15-25jährigen sowie Veränderung des Anteils an der Gesamtbevölkerung



Im städtischen Vergleich zeigt sich auch in dieser Altersgruppe, dass bis auf die Altstadt in allen anderen Stadtgebieten Einwohnerverluste eingetreten sind. Prozentual sind die höchsten Verluste in den Stadtgebieten Langendorfer Berg und Grünhufe eingetreten. Absolut ist der größte Verlust (-4.486 Personen) seit 1999 in dieser Altersgruppe im Stadtgebiet Knieper zu verzeichnen. Aber dennoch wohnen in diesem Stadtgebiet im Vergleich der Stadtgebiete Stralsunds die meisten Jugendlichen. Der Anteil an der Gesamtbevölkerung in diesem Stadtgebiet lag in 1999 bei 11,1 % und in 2013 bei 8,2 %. Die Altstadt weist mit 13,8 % den höchsten Anteil an der Gesamtbevölkerung in dieser Altersgruppe auf.

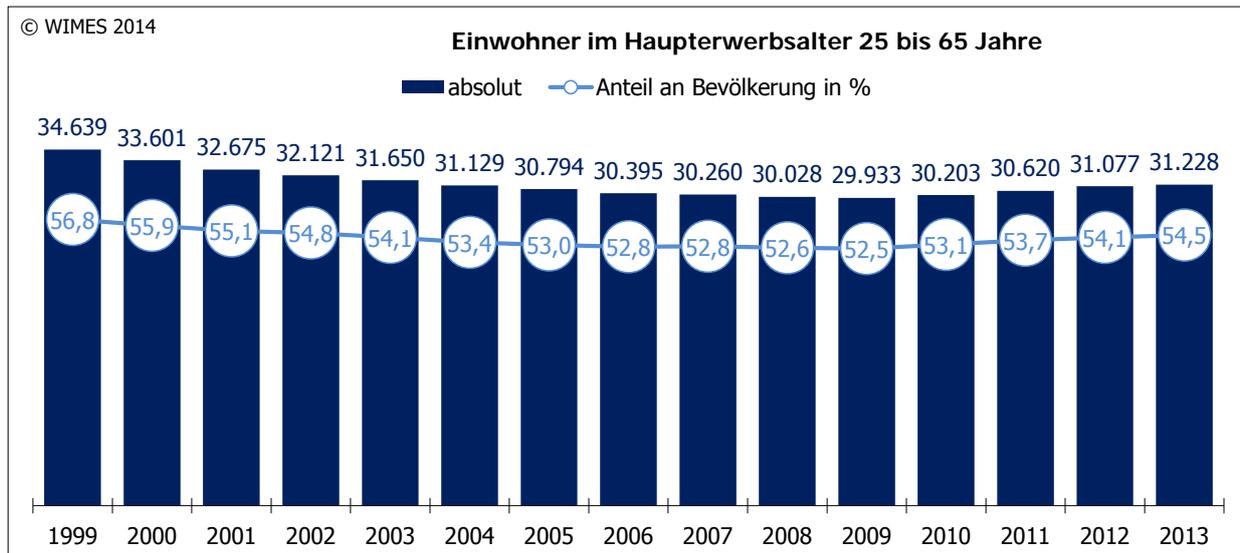
Abbildung 9: Zahl der 15-25jährigen in 2013 sowie Einwohnergewinn bzw. -verlust im Zeitraum 1999-2013 nach Stadtgebieten



Einwohner im Haupterwerbsalter von 25 bis 65 Jahre

Die Entwicklung der Zahl der Einwohner im Haupterwerbsalter (25-65 Jahre) ist im Zeitraum von 1999 bis 2009 stetig gesunken. Hauptgrund für die Abnahme der Einwohnerzahl in dieser Altersgruppe war, dass durch die natürliche Alterung viele Einwohner in die Altersgruppe der Senioren wechselten. Seit 2010 ist die Zahl der Einwohner im Haupterwerbsalter wieder steigend. Diese Entwicklung ist ausschließlich durch Zuzüge von außerhalb eingetreten.

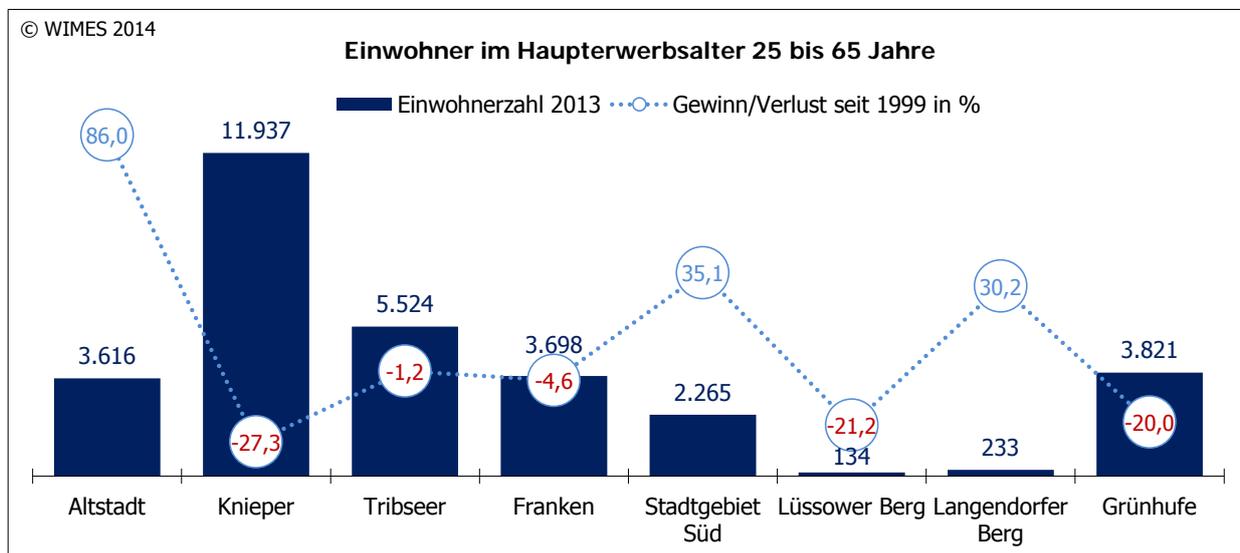
Abbildung 10: Entwicklung der Einwohnerzahl im Haupterwerbsalter und Veränderung des Anteils an der Gesamtbevölkerung



Die stadtteilbezogene Betrachtung der Entwicklung der Einwohner im Haupterwerbsalter zeigt, dass in den Stadtgebieten Knieper, Lüssower Berg und Grünhufe die höchsten Einwohnerverluste in dieser Altersgruppe eingetreten sind. Demgegenüber hat sich die Zahl der Einwohner im Haupterwerbsalter in der Altstadt von 1.944 Einwohnern im Jahr 1999 auf 3.616 Einwohner im Jahr 2013 erhöht. Diese Entwicklung korreliert mit der veränderten Wohnungsnachfrage und Attraktivität der Wohnstandorte für diese Zielgruppe.

Ein Einwohnerzuwachs in der Altersgruppe im Haupterwerbsalter ist auch in den Stadtgebieten Süd und Langendorfer Berg eingetreten. Im Stadtgebiet Süd ist insgesamt aufgrund von Wohnungsneubau eine positive Einwohnerentwicklung zu verzeichnen.

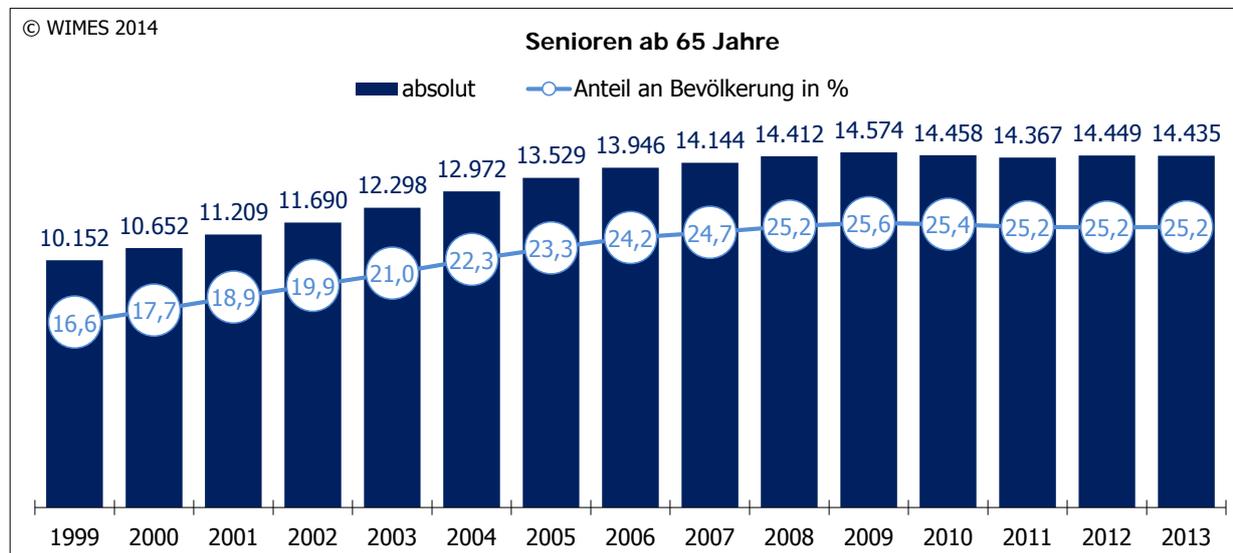
Abbildung 11: Zahl der 25-65jährigen in 2013 sowie Einwohnergewinn bzw. -verlust im Zeitraum 1999-2013 nach Stadtgebieten



Einwohner im Alter ab 65 Jahre

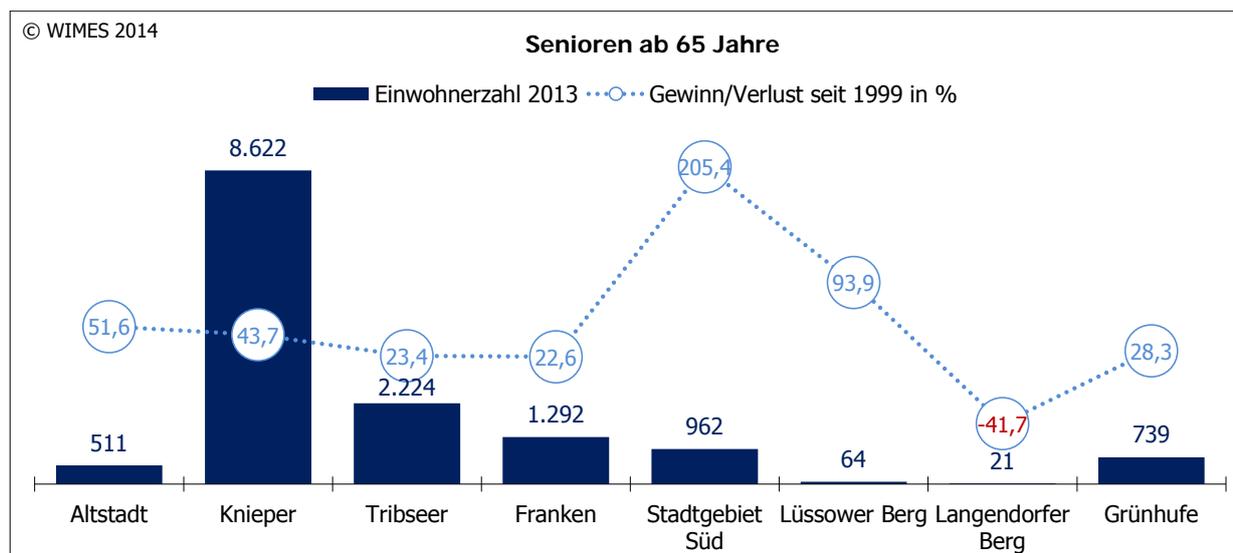
Die Zahl der Älteren ab 65 Jahre nahm von 2001 bis 2010 stetig zu. Seitdem ist eine leicht rückläufige Entwicklung eingetreten. Die Ursache dafür liegt in der steigenden Sterberate in der Altersgruppe der Hochbetagten.

Abbildung 12: Entwicklung der Einwohnerzahl im Seniorenalter und Veränderung des Anteils an der Gesamtbevölkerung



Auf einen Zuwachs in dieser Altersgruppe verweisen alle Stadtgebiete. Den höchsten Anteil der Senioren erreicht das Stadtgebiet Knieper, aufgrund des deutlich höheren Durchschnittsalters im Vergleich der Stadtgebiete. Der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung in Knieper lag in 2013 bei 34,3 %. In der Altstadt lag der Seniorenanteil in 2013 bei 9,1 %.

Abbildung 13: Zahl der Senioren in 2013 sowie Einwohnergewinn im Zeitraum 1999-2013 nach Stadtgebieten



Die Analyse der Entwicklung der Einwohner nach ausgewählten Altersgruppen ist für die Korrelation mit Arbeitsmarktdaten, Wohnungsmarktdaten, wohnungswirtschaftlichen Prognosen und für die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur notwendig.

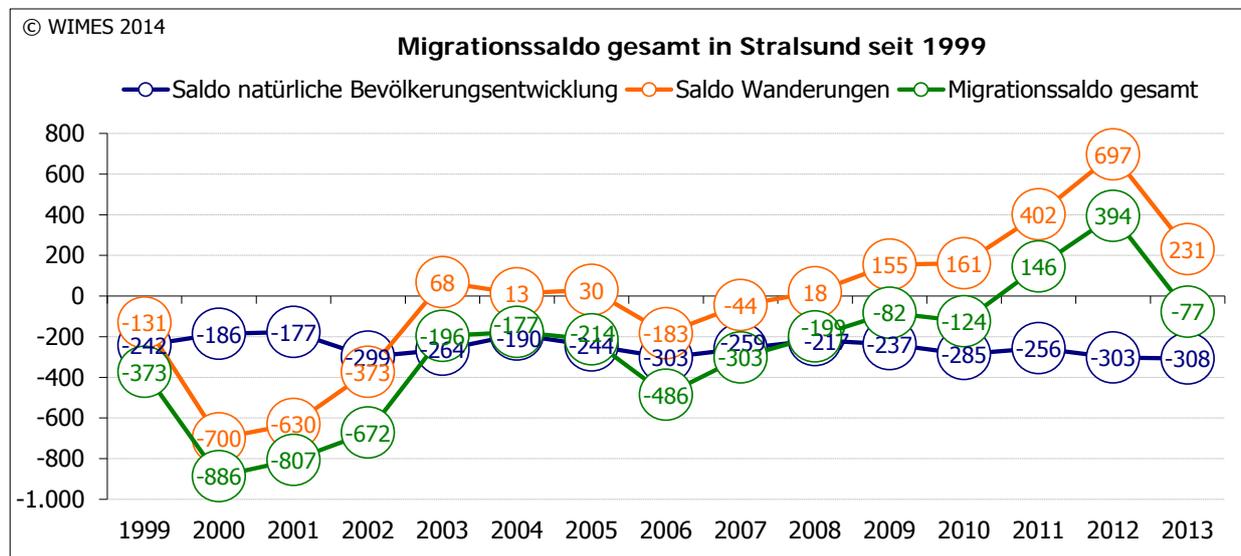
Weitere Auswertungen zur Einwohnerentwicklung und zur Prognose nach ausgewählten Altersgruppen, einschließlich dem Abgleich der realen Einwohnerentwicklung mit den Prognosewerten, enthält das Monitoring Stadtentwicklung für das Berichtsjahr 2013.

2.4.3 Gründe für die Veränderung der Einwohnerzahl

Die Einwohnerentwicklung wird zum einen durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung beeinflusst und zum anderen durch die Wanderungsbewegungen. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ergibt sich aus dem Saldo der Geburten- und Sterberaten. Die wanderungsbedingte Migration gibt den Saldo aus Zu- und Wegzug wieder.

Im Zeitraum von 1999 bis 2002 waren die negativen Wanderungssalden besonders hoch. Ab 2003 waren mit Ausnahme der Jahre 2006 und 2007 die Wanderungssalden positiv. Der höchste positive Wanderungssaldo (+697 Personen) im Betrachtungszeitraum wurde in 2012 erreicht. In dem Jahr sind 3.690 Personen von außerhalb zugezogen und 2.993 Personen sind aus Stralsund fortgezogen. Demgegenüber war der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung im gesamten Betrachtungszeitraum negativ. Im Jahr 2013 standen 483 Geburten 791 Sterbefällen gegenüber, das ergibt einen Saldo von -308 Personen. Demzufolge ist in 2013 trotz positivem Wanderungssaldo ein Einwohnerverlust zu verzeichnen. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung und die Wanderungen zusammengefasst ergeben folgende Migrationssalden:

Abbildung 14: Entwicklung des Migrationssaldo gesamt



Die folgenden Abbildungen zeigen die Wirkungen der innerstädtischen Umzüge, der Außenwanderungen und natürlichen Migration auf die Bevölkerungsentwicklung in den Stadtgebieten. Kleinräumig liegen diese Daten erst seit 2001 vor.

Abbildung 15: Salden der innerstädtischen Umzüge nach Stadtgebieten

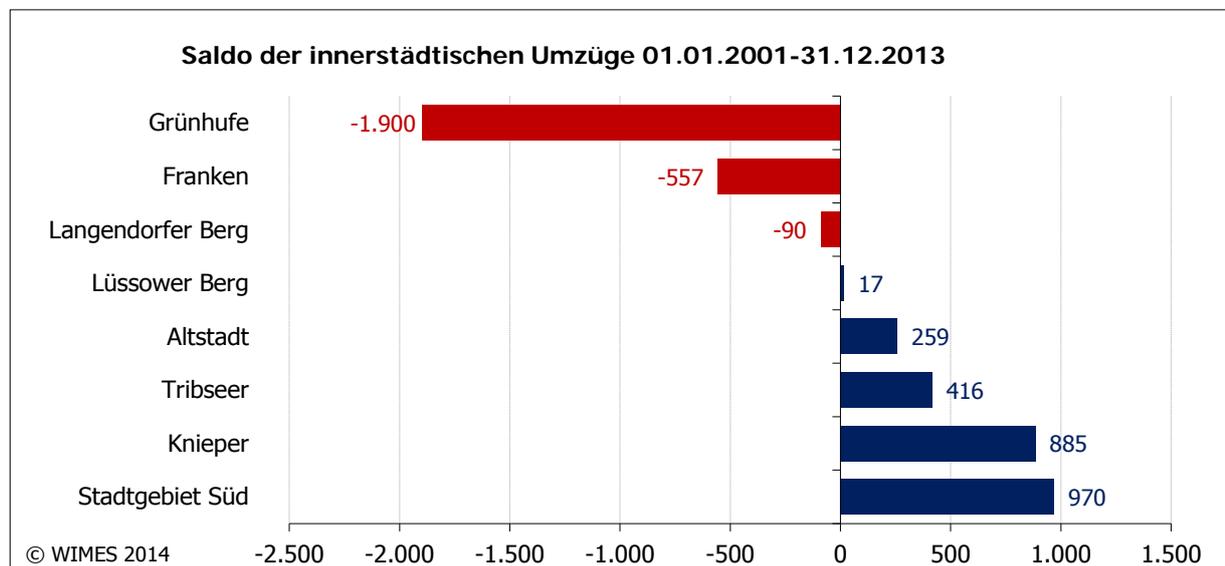


Abbildung 16: Salden der Außenwanderungen nach Stadtgebieten

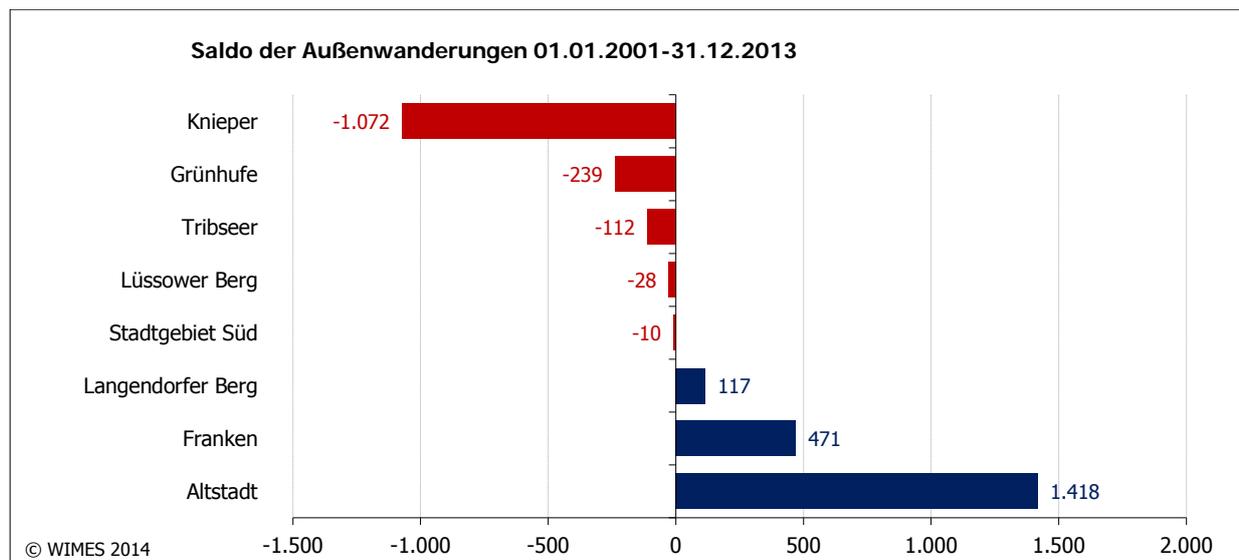


Abbildung 17: Salden der natürlichen Bevölkerungsentwicklung nach Stadtgebieten

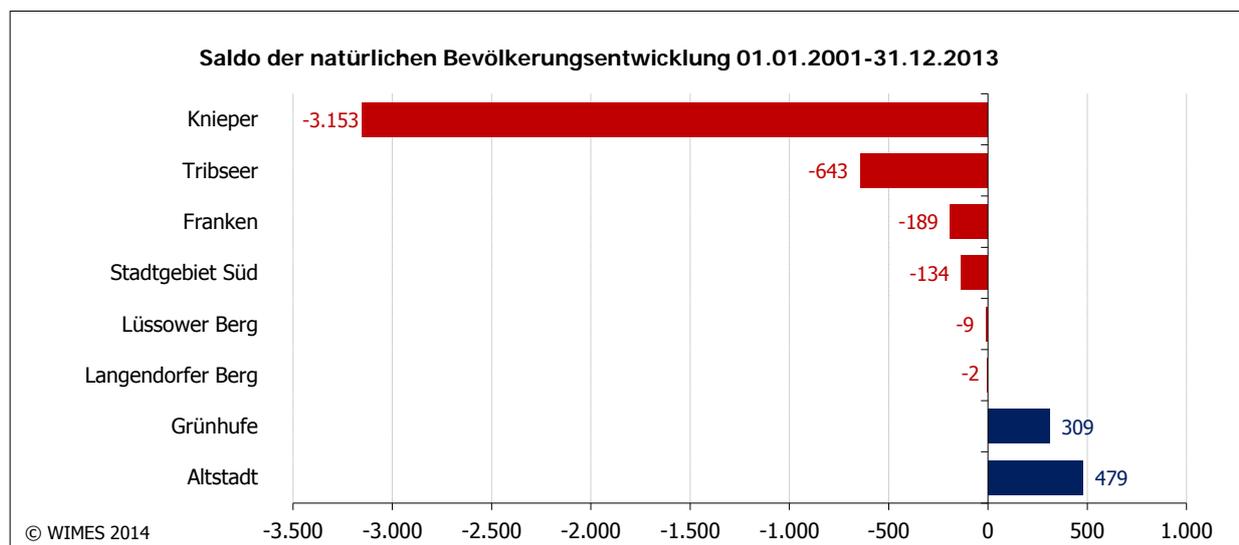
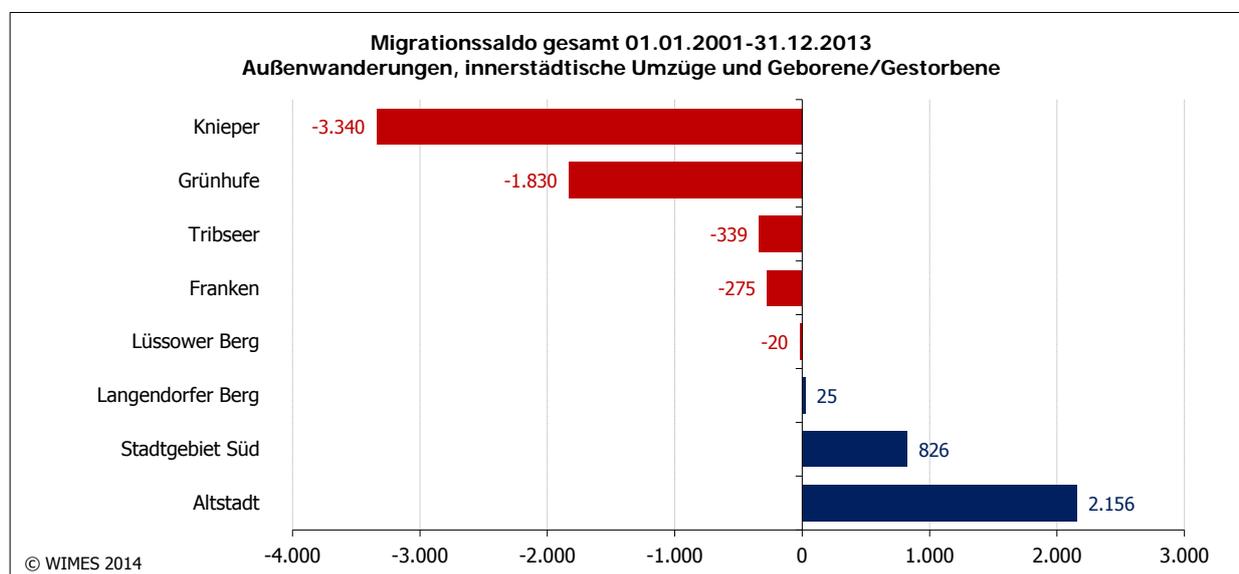


Abbildung 18: Migrationssalden gesamt nach Stadtgebieten



2.5 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung

2.5.1 Wirtschaftsentwicklungskonzept – Handlungskonzept für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt Stralsund¹¹

Bereits im September 2002 beauftragte die Bürgerschaft mit Beschluss (Beschlussnummer 2002-III-06-0733) den Oberbürgermeister mit der Erstellung eines Wirtschaftskonzeptes. Dieses Wirtschaftskonzept wurde 2005 vorgelegt und in den Ausschüssen beraten. Auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft (Beschlussnummer 2007-IV-05-0779) wurde 2008 ein umfassender Sachstandbericht zur erreichten Umsetzung erstellt und dem Präsidenten der Bürgerschaft sowie den Fraktionen übergeben. Das vorgelegte Wirtschaftskonzept war auf eine Zeitdauer von fünf Jahren bis 2010 angelegt. Da sich in diesem Zeitraum viele Veränderungen und Entwicklungen vollzogen haben, hat die Bürgerschaft frühzeitig beschlossen (Beschlussnummer 2008-IV-10-1059), dieses Konzept fortzuschreiben.

Seit April 2008 verfügt die Hansestadt Stralsund über ein Leitbild. Dieses Leitbild ist in einem umfassenden Leitbildprozess entwickelt worden und bildet die Handlungsrichtlinie, in der die Schwerpunkte der zukünftigen Stadtentwicklung enthalten sind. In Anlehnung an dieses Strategiepapier wurde eine erneute Standortuntersuchung durchgeführt.

Das Wirtschaftsentwicklungskonzept enthält harte und weiche Standortfaktoren. Zu den harten Standortfaktoren zählt u.a. die Bestandsanalyse zur Bevölkerungsentwicklung, zur Wirtschaftsstruktur, zur Gewerbeentwicklung, zur Arbeitslosigkeit und zur Beschäftigung. Zu den weichen Standortfaktoren gehören bspw. Basisinformationen zum Wohnen und Wohnumfeld, zur sozialen und kulturellen Infrastruktur. Diese Basisdaten werden mit dem jährlichen Monitoring Stadtentwicklung fortgeschrieben. Das Monitoring Stadtentwicklung ist für die Hansestadt Stralsund ein Begleit-, Beobachtungs- und Bewertungsinstrument für die integrierte Stadtentwicklung.

Die Fortschreibung und Umsetzung des Wirtschaftskonzeptes dient dem Ziel der weiteren Stärkung des Wirtschaftsstandortes Stralsund. Dabei geht es maßgeblich um die Gestaltung und den Ausbau von zukunftssträchtigen Wirtschaftszweigen (WZ), den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie die Kräftebündelung aller beteiligten Akteure. In diesem Zusammenhang sind Investitionen ebenso wichtig wie Netzwerke.

Das Wirtschaftsentwicklungskonzept enthält eine Bewertung zu Stärken und Schwächen des Standortes mit entsprechenden Schlussfolgerungen. Auf dieser Grundlage wurden folgende Handlungsfelder definiert:

- Handlungsfeld Wirtschaft
- Handlungsfeld Arbeit
- Handlungsfeld Infrastruktur
- Handlungsfeld Technologie
- Handlungsfeld Lebensqualität
- Handlungsfeld Umwelt
- Handlungsfeld Mobilität/Verkehr
- Handlungsfeld Bauen/Wohnen
- Handlungsfeld Tourismus
- Handlungsfeld Gesundheit
- Handlungsfeld Freizeit/Sport
- Handlungsfeld Bildung
- Handlungsfeld Netzwerke

Diese Handlungsfelder wurden mit Zielen und Maßnahmen untersetzt.

Im Ergebnis dieser ISEK-Fortschreibung wird eine gesamtstädtische Zielpyramide mit strategischen Zielen, Handlungsfeldern, Schwerpunkten, Entwicklungszielen und Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeitet. Die Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen des Wirtschaftsentwicklungskonzeptes werden hier integriert.

¹¹ Handlungskonzept für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt Stralsund, 3. Fortschreibung, Oktober 2011, Hansestadt Stralsund mit Unterstützung der Fachhochschule Stralsund, der Stralsunder Mittelstandsvereinigung e.V., des Bundesverbandes Mittelständische Wirtschaft e.V., der Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH (SES) Treuhänderischer Sanierungs- und Entwicklungsträger der Hansestadt Stralsund

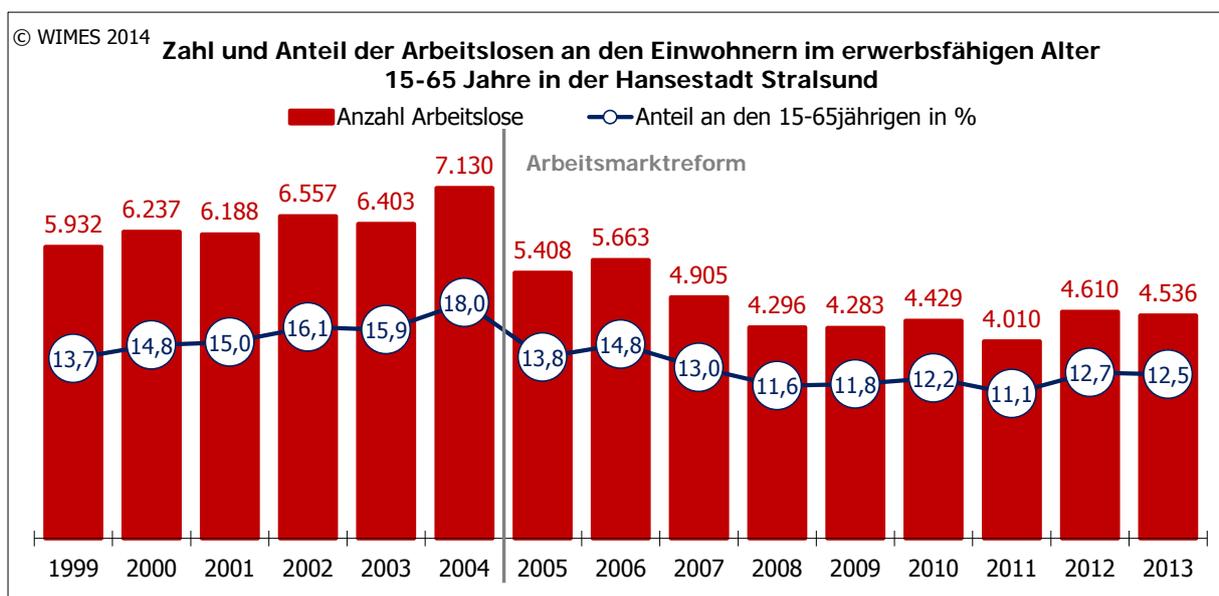
2.5.2 Arbeitslosigkeit, Erwerbstätigkeit und Pendlerverflechtungen

Entwicklung der Arbeitslosigkeit

Im Jahr 2005 fand gegenüber dem Jahr 2004 eine erhebliche Abnahme der Arbeitslosenzahl und des Anteils an der erwerbsfähigen Bevölkerung statt, welche durch die veränderte Arbeitsmarktstatistik aufgrund der Arbeitsmarktreform Hartz IV bedingt ist. Zudem hat sich 2005 die Zahl der Arbeitsgelegenheiten¹² (1-€-Jobs) deutlich erhöht. Auch dies führte zu einer Verringerung der Arbeitslosenzahl. Die 1-€-Jobs (obwohl sie Leistungsempfänger sind) zählen nicht zu den Arbeitslosen, ebenso werden Arbeitslose ab 55 Jahre, die länger als ein Jahr arbeitslos sind, nicht mehr in der Arbeitslosenstatistik geführt.

Am 31.12.2013 gab es in der Hansestadt Stralsund 4.326 Arbeitslose, das entspricht einem Anteil von 12,5 % gemessen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15 bis 65 Jahre).

Abbildung 19: Entwicklung der Arbeitslosigkeit seit 1999



Die Arbeitslosigkeit der Männer ist in der Hansestadt Stralsund seit Jahren deutlich höher als die Frauenarbeitslosigkeit. Von allen Arbeitslosen in 2013 waren 59,7 % männlich. Auch der Anteil der männlichen Arbeitslosen mit Leistungen nach SGB II (Hartz IV-Empfänger) liegt deutlich über dem Anteil der Frauen. Das korreliert mit den Bildungsabschlüssen, der Anteil der Jungen ohne Schulabschluss liegt über dem der Mädchen. So z.B. lag der Anteil der männlichen Schulabgänger ohne Abschluss im Schuljahr 2012/2013 im LK Vorpommern-Rügen bei 62 %, gemessen an allen Schulabgängern ohne Abschluss.

Tabelle 2: Arbeitslose mit Leistungen nach SGB II und SGB III im Jahr 2013 nach Geschlecht

	Arbeitslose	Anteil in %	dav. SGB II	Anteil in %	Ab <25 Jahre	Anteil in %
männlich	2.709	59,7	1.887	57,9	226	53,2
weiblich	1.827	40,3	1.370	42,7	199	46,8
gesamt	4.536	100,0	3.257	100,0	425	100,0

Im Verhältnis zu den Frauen und Männern im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) zeigt sich, dass die Frauenarbeitslosenquote im Jahr 2013 bei 10,4 % lag, die Arbeitslosenquote bei den Männern jedoch bei 14,5 %.

Der überwiegende Teil (71,8 %) der Arbeitslosen enthält Leistungen nach den Regelungen des SGB II, d.h. dieser Teil der Arbeitslosen bezieht Hartz IV.

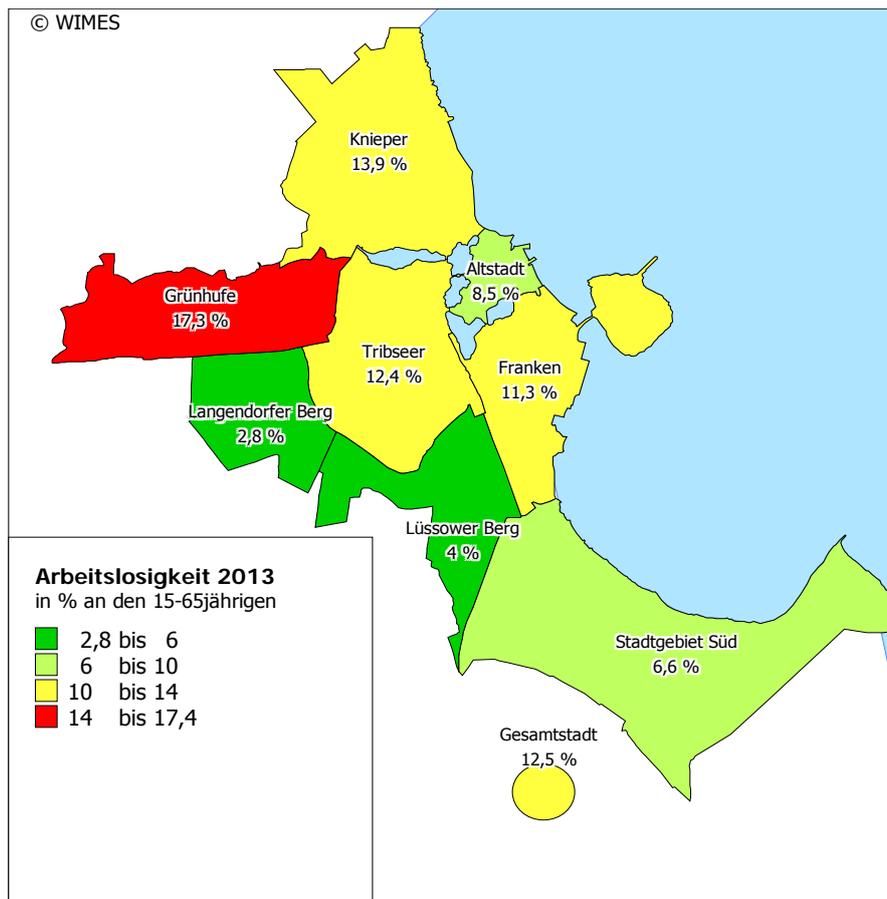
¹² Umfasst die Arbeitsgelegenheit mindestens 15 Wochenstunden, gelten die Teilnehmer an Arbeitsgelegenheiten nicht als arbeitslos.

Tabelle 3: Arbeitslose mit Leistungen nach SGB II und SGB III im Jahr 2013

Stadtgebiet	Arbeitslose gesamt	ALO nach SGB II		ALO nach SGB III	
		absolut	Anteil an gesamt in %	absolut	Anteil an gesamt in %
Altstadt	372	244	65,6	128	34,4
Knieper	1.947	1459	74,9	488	25,1
Tribseer	784	543	69,3	241	30,7
Franken	475	340	71,6	135	28,4
Stadtgebiet Süd	164	49	29,9	115	70,1
Lüssower Berg	6	4	66,7	2	33,3
Langendorfer Berg	7	3	42,9	4	57,1
Grünhufe	774	608	78,6	166	21,4
Stralsund	4.536	3.257	71,8	1.279	28,2

Auf den höchsten Anteil an Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter im städtischen Vergleich verwies im Jahr 2013 Grünhufe mit 17,3 %. Seit Beginn des Betrachtungszeitraumes werden in diesem Stadtgebiet stets die Höchstwerte im innerstädtischen Vergleich erreicht. In der Altstadt lag der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter dagegen mit 8,5 % um 4,0 Prozentpunkte unter dem städtischen Durchschnitt.

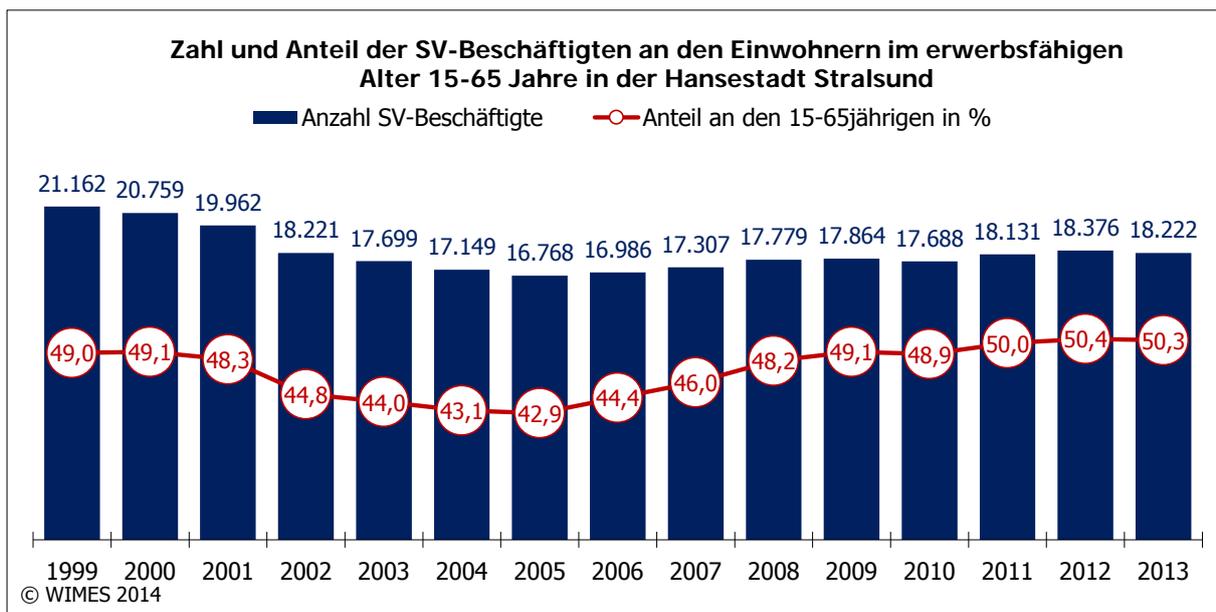
Karte 10: Arbeitslosigkeit nach Stadtgebieten, gemessen an den 15-65jährigen



Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SV-Beschäftigte)

SV-Beschäftigte mit Wohnort sind die Personen, die in der Stadt wohnen, unabhängig vom Arbeitsort (dieser kann in der Stadt sein oder außerhalb der Stadt). 2013 gab es in Stralsund 18.222 SV-Beschäftigte (Wohnort Stralsund), das entspricht einem Anteil an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) von 50,3 %. Die Frauenbeschäftigtenquote lag in 2013 bei 52,8 %, die Beschäftigtenquote der Männer lag bei 47,9 % (gemessen an den 15-65jährigen).

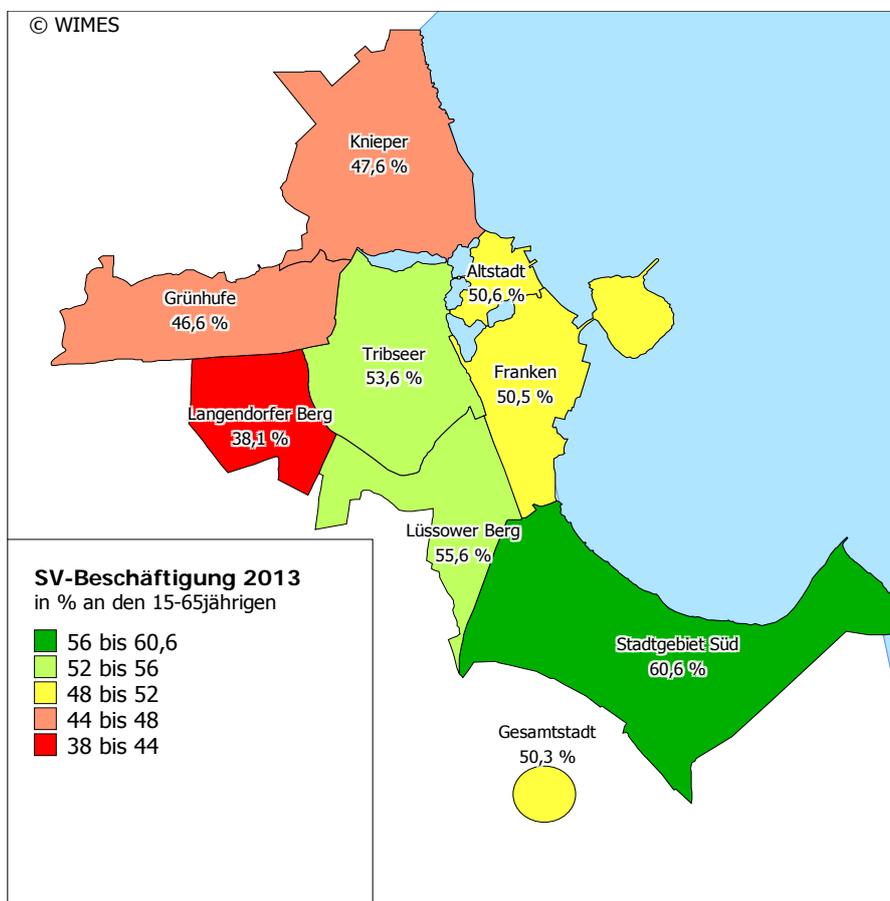
Abbildung 20: Entwicklung der SV-Beschäftigung (Wohnort) seit 1999



Von allen SV-Beschäftigten, die in Stralsund wohnen, hatten in 2013 insgesamt 19,3 % geringfügig entlohnte Arbeitsverhältnisse (3.518 Personen). Im Jahr 2003 lag dieser Anteil noch bei 16,3 %.

Die höchste SV-Beschäftigten-Quote im innerstädtischen Vergleich erreicht das Stadtgebiet Süd mit 60,0 %. Dagegen lag der Anteil im Stadtgebiet Langendorfer Berg nur bei 38,1 %. Da hier aber auch nur eine sehr geringe Arbeitslosigkeit zu verzeichnen ist, lässt dies auf ein hohes Aufkommen Selbständiger schließen (diese zählen nicht zu SV-Beschäftigten).

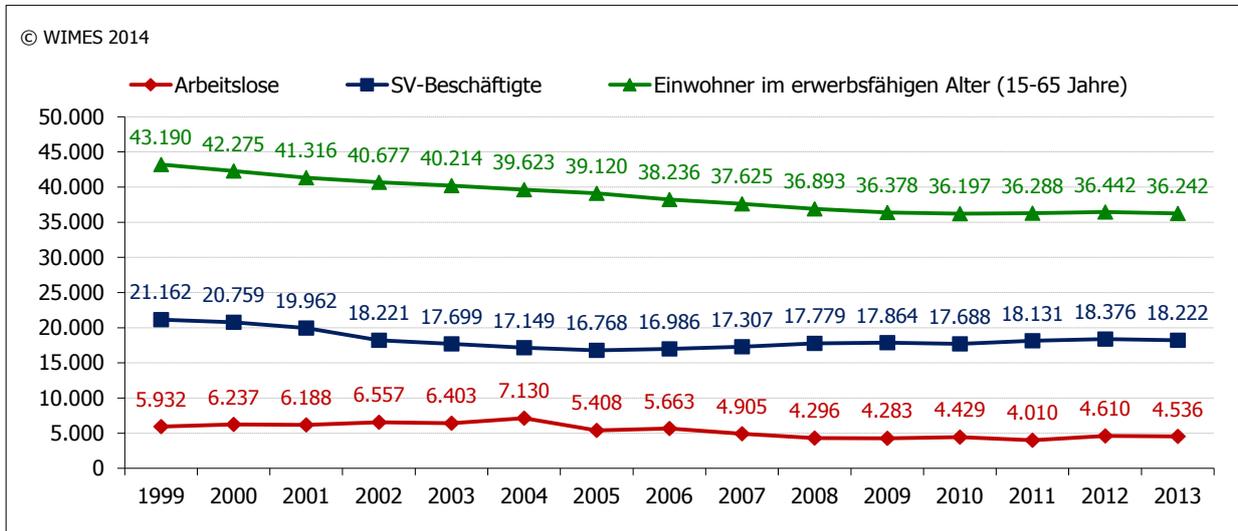
Karte 11: SV-Beschäftigten-Quote nach Stadtgebieten, gemessen an den 15-65jährigen



Zusammenfassung Arbeitslosigkeit und SV-Beschäftigung (Wohnort)

Folgende Abbildung zeigt deutlich, dass trotz sinkender Zahlen an Einwohnern im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) seit 2005 die SV-Beschäftigung mit einer leicht schwankenden Entwicklung angestiegen ist.

Abbildung 21: Entwicklung der Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter, der Arbeitslosen und der SV-Beschäftigten (Wohnort) im Vergleich



Leider gibt es keine belastbaren Zahlen zu den Erwerbstätigen insgesamt. Erwerbstätige sind alle Personen, die unabhängig von der Dauer ihrer Arbeitszeit einer oder mehreren Erwerbstätigkeiten nachgehen. Zu den Erwerbstätigen gehören die Selbstständigen, mithelfende Familienangehörige, freiberuflich Tätige, Beamte sowie die Soldaten. Die Erwerbstätigenrechnung beruht nur auf Daten des Mikrozensus.

Im Ergebnis des Zensus 2011 wurde vom Statistischen Amt M-V für Stralsund eine Erwerbstätigenzahl von 24.210 Personen ermittelt, das entspricht einer Erwerbstätigenquote von insgesamt 66,7 %, gemessen an den 15-65jährigen! Die Zahl der Erwerbstätigen setzt sich zusammen aus den SV-Beschäftigten am Wohnort und der Zahl der Selbstständigen, freiberuflich Tätigen, Beamten etc.. Von allen Erwerbstätigen waren in 2011 insgesamt 18.131 Personen SV-beschäftigt (74,9 %) und 6.079 Personen waren Selbständige, Freiberufler, Beamte etc. (25,1 %).

Eine Hochrechnung für das Jahr 2013 ergibt für die Hansestadt Stralsund eine Erwerbstätigenquote von 67,7 % (gemessen an den Einwohnern im erwerbsfähigen Alter von 15-65 Jahren), das sind rund 24.500 Erwerbstätige. Die Erwerbstätigenquote im Jahr 2013 setzt sich zusammen aus der SV-Beschäftigtenquote von 50,3 % (18.222 Personen) und der Quote der Selbstständigen, Freiberufler etc. von 17,4 % (ca. 6.300 Personen).

Weitere 12,5 % der 15-65jährigen Einwohner in Stralsund waren in 2013 arbeitslos. Die verbleibenden 19,8 % der Einwohner im Alter von 15 bis 65 Jahren sind Studenten, Schüler, Hausfrauen, Vorruehändler etc..

Tabelle 4: Status der Einwohner im erwerbsfähigen Alter

Jahr 2013	absolut	Anteil an den 15-65jährigen in %
Einwohner im erwerbsfähigen Alter 15-65 Jahre	36.242	100,0
davon: SV-Beschäftigte (Wohnort)	18.222	50,3
Selbständige, Beamte etc.	6.300	17,4
Arbeitslose	4.536	12,5
Studenten, Auszubildende, Schüler etc.*	7.184	19,8

* Schul-/Ausbildungsabbrecher, Hausfrauen, Vorruehändler, Arbeitslose über 58 Jahre, die länger als ein Jahr arbeitslos sind und ohne Aussicht auf Aufnahme einer Beschäftigung

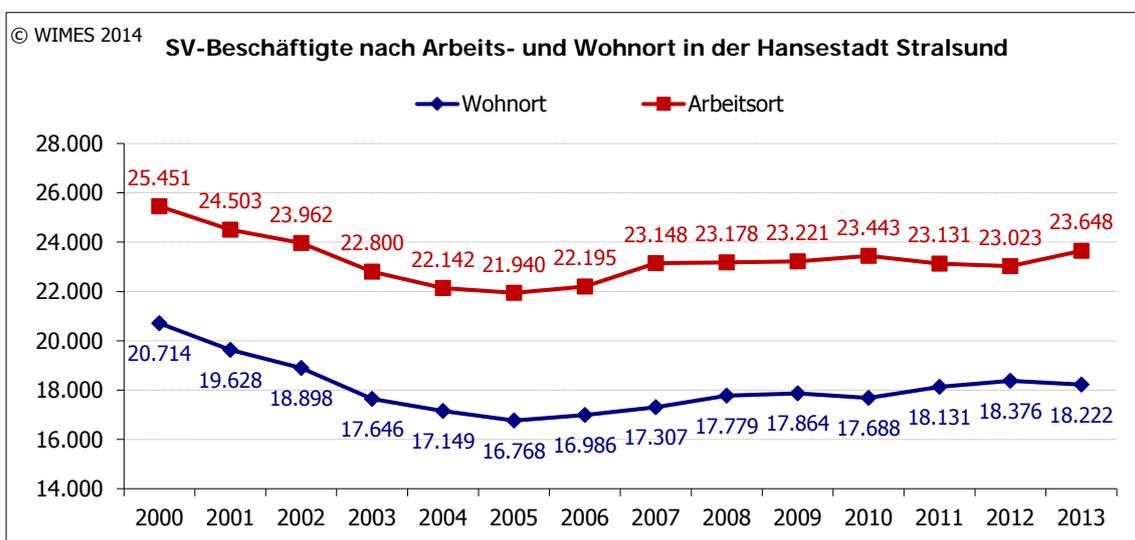
Entwicklung der SV-Beschäftigten mit Arbeitsort Stralsund = SV-Arbeitsplätze

Die Zahl der SV-Beschäftigten am Arbeitsort entspricht der Zahl der SV-Arbeitsplätze in Stralsund (Wohnort der Arbeitnehmer ist unbestimmt). Diese Arbeitsplätze können mit SV-Beschäftigten, die in Stralsund wohnen, besetzt sein oder mit SV-Beschäftigten, die von außerhalb kommen. In letzterem Fall handelt es sich um Einpendler. SV-Beschäftigte mit Wohnort Stralsund, die außerhalb ihres Wohnortes arbeiten, sind Auspendler. Unter Pendlern versteht man somit SV-Beschäftigte, deren Arbeitsort nicht die Gemeinde ihres Hauptwohnsitzes ist. Nur wenn Wohn- und Arbeitsort gleich sind, spricht man nicht von Pendlern.

Die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Stralsund sind im Zeitraum 2000 bis 2005 stark gesunken. Im Jahr 2000 gab es noch 25.451 SV-Beschäftigte mit Arbeitsort Stralsund, im Jahr 2005 waren es nur noch 21.940 Arbeitsplätze. Danach sind die SV-Arbeitsplätze sprunghaft angestiegen.

Der Verlust der SV-Arbeitsplätze nach 2010 hängt mit der Insolvenz der Werft zusammen. In 2013 ist aber ein Anstieg der SV-Arbeitsplätze um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr eingetreten, das sind 625 SV-Arbeitsplätze mehr als 2012.

Abbildung 22: SV-Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort Stralsund



Beachte: Zu den 23.623 SV-Arbeitsplätzen sind noch einmal ca. 6.000 nichtsozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (Selbständige, Beamte, etc.) hinzuzuzählen. Diese können besetzt sein mit Personen, die in Stralsund wohnen oder von außerhalb einpendeln!

Die SV-Arbeitsplätze waren 2013 mit 12.568 Frauen (53,1 %) und 11.080 Männern (46,9 %) besetzt. Auch hier zeigt sich, die SV-Beschäftigtenquote der Frauen ist deutlich höher als die der Männer.

Von den 23.648 SV-Arbeitsplätzen in 2013 in der Hansestadt Stralsund waren 3.792 geringfügig bezahlte Arbeitsplätze, das entspricht einem Anteil von 16,0 % an allen SV-Arbeitsplätzen.

Die geringfügig entlohnten Arbeitsplätze waren mit 2.816 Personen (74,3 %) belegt, die ausschließlich im geringfügig entlohnten Sektor beschäftigt sind und 25,7 % mit einem Nebenjob. Letzteres sind überwiegend Personen, die von ihrem Hauptjob den Lebensunterhalt nicht bestreiten können.

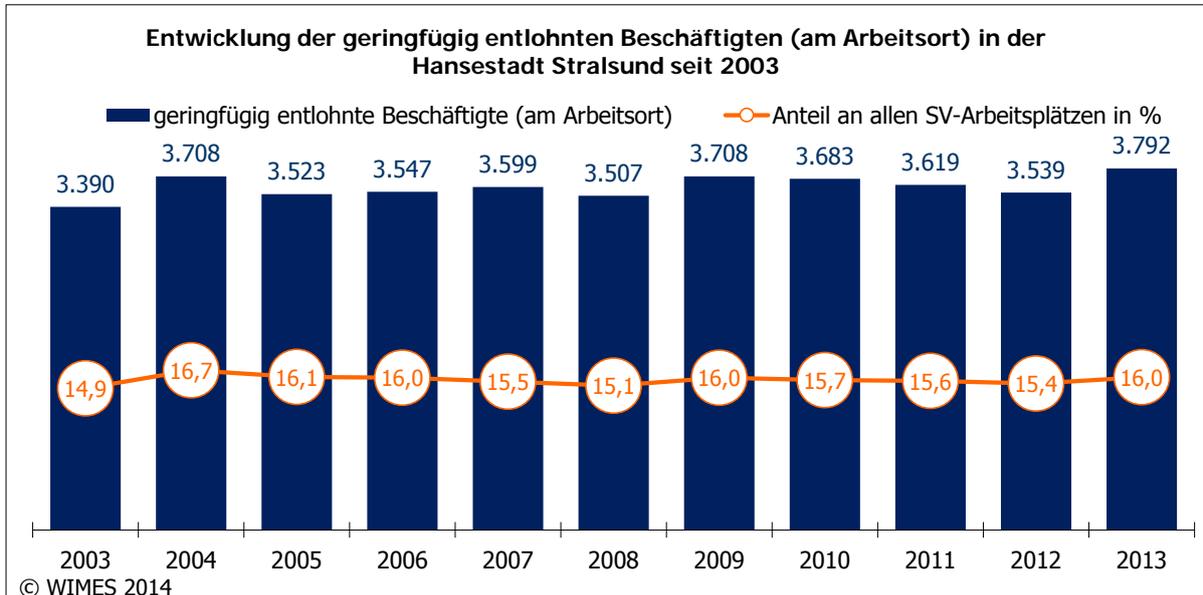
Tabelle 5: Verteilung der geringfügig entlohnten Arbeitsplätze nach Haupt- und Nebenjob

geringfügig entlohnte SV-Arbeitsplätze	Anzahl	Anteil an gesamt in %
ausschließlich GeB*	2.816	74,3
im Nebenjob GeB	976	25,7
gesamt	3.792	100,0

*GeB = Geringfügig entlohnte Beschäftigung

Die folgende Abbildung zeigt, dass die Zahl der SV-Arbeitsplätze mit geringfügiger Entlohnung im Betrachtungszeitraum im Jahr 2013 am höchsten war. Statistische Daten zur Besetzung der SV-Arbeitsplätze nach dem Geschlecht sind nicht verfügbar.

Abbildung 23: Entwicklung geringfügig entlohnter SV-Arbeitsplätze in Stralsund¹³



Wirtschaftsstruktur in der Hansestadt Stralsund

Die Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur der Hansestadt Stralsund ist vor allem durch folgende Bereiche geprägt:

- Maritime Wirtschaft, Bauwirtschaft und Handwerk
- Öffentlicher Sektor,
- Tourismus und Dienstleistungen.

Ca. 3.000 Unternehmen mit rund 24.500 Beschäftigten (SV-Beschäftigte und Selbständige etc.) haben ihren Sitz in der Hansestadt Stralsund. Die überwiegende Zahl der Unternehmen sind Klein-/Kleinstbetriebe im Bereich des Gesundheitswesens, der Dienstleistungen, des Handels und des Handwerks.

Die Hansestadt Stralsund bemüht sich zunehmend, Unternehmen anzusiedeln, die direkt oder indirekt von der Fachhochschule Stralsund profitieren können, z.B. im Bereich alternative Energien und IT. In den vergangenen Jahren waren bereits Erfolge bei der Ansiedlung von wissens- und technologieintensiven Unternehmen zu verzeichnen. Die Fachhochschule gibt wichtige Impulse bei der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur.

Die wirtschaftliche Situation in letzter Zeit wurde durch die Insolvenz der Werft bestimmt, deren Auswirkungen bereits durch eine steigende Zahl von Arbeitslosen und eine steigende Zahl von arbeitsplatzbedingten Fortzügen spürbar wurden. Daran kann auf Grund der kurzen Zeit auch der Verkauf an Nordic Yards nichts ändern. Gegenwärtig laufen mehrere Initiativen, um für möglichst viele betroffene Mitarbeiter Arbeitsplätze in anderen Betrieben oder Branchen zu finden.

Weitere Probleme bestehen für die Handwerksbetriebe zunehmend darin, Fachkräfte insbesondere auch für die Unternehmensnachfolge sowie geeignete Auszubildende zu finden. Insofern beeinflussen die demografischen Veränderungen und das Bildungsniveau der Schulabgänger die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen der Stadt negativ.

Problematisch ist aber auch der hohe Anteil der geringfügig entlohnten Arbeitsplätze. Um die wirtschaftliche Entwicklung in Stralsund halten zu können, wird gut ausgebildetes Fachpersonal

¹³ Daten zu den geringfügig Beschäftigten stehen erst ab dem Stichtag 30. Juni 2003 zur Verfügung.

benötigt. Mit eigenem Potenzial der Stadt wird dies nur zum Teil möglich sein, so dass gut ausgebildetes Personal von außerhalb benötigt wird. Dieses steht jedoch nur zur Verfügung, wenn die Arbeitsplätze attraktiv sind, entsprechende Wohnkapazitäten, eine zielgruppenorientierte Infrastruktur sowie Freizeitangebote zur Verfügung stehen. Das gilt im hohen Maße auch für die eigene Bevölkerung. Stehen den gut ausgebildeten Jugendlichen keine attraktiven Berufschancen in der Stadt zur Verfügung, wird diese Zielgruppe weiterhin arbeitsplatzbedingt abwandern. Zudem sollten Schule und Unternehmen frühzeitig in Kontakt treten, um Schüler über Arbeitsplatzangebote zu informieren. Darüber hinaus muss die Qualität der schulischen Bildung verbessert werden.

Entwicklungschancen bestehen im Bereich der Gesundheitswirtschaft und im Pflegebereich, der jetzt schon der größte Wirtschaftszweig in Stralsund ist. Die Qualität dieser Arbeitsplätze wird künftig aber auch hier über die Qualifizierung und Entlohnung dieser entscheiden.

Abbildung 24: Wirtschaftsstruktur – Verteilung der SV-Arbeitsplätze nach Wirtschaftszweigen



Gegenüber dem Jahr 2000 hat sich die Zahl der SV-Arbeitsplätze im Bereich Verwaltung und

Sozialversicherung, im Bereich öffentliche und private Dienstleistungen sowie auch im Gastgewerbe deutlich erhöht. Demgegenüber sind hohe Arbeitsplatzverluste im Baugewerbe und im verarbeitenden Gewerbe eingetreten.

Tabelle 6: Entwicklung der SV-Arbeitsplätze nach Wirtschaftszweigen

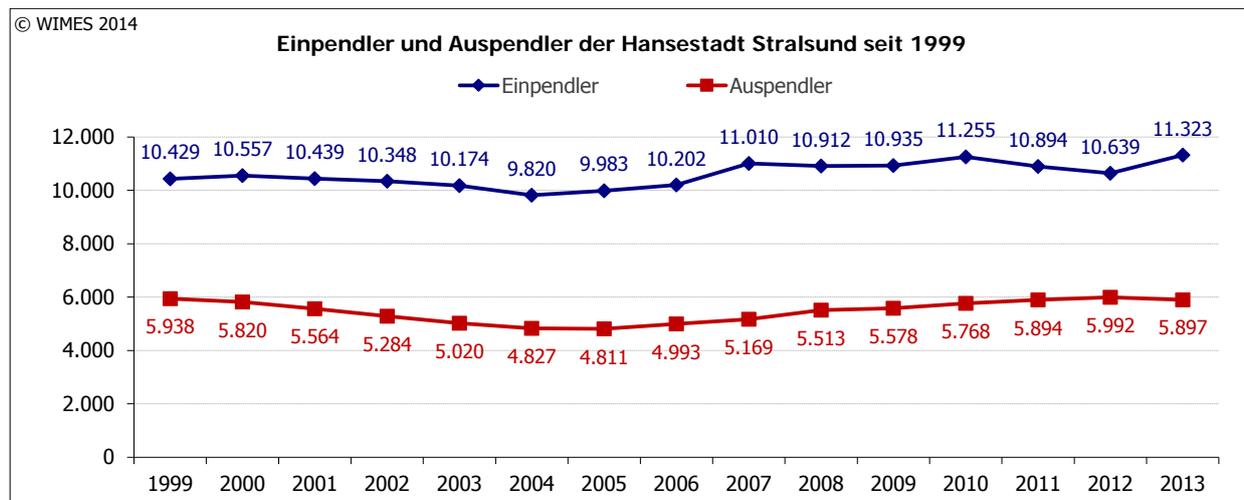
	2000	2005	2013	Entwicklung	
				absolut	in %
SV-Arbeitsplätze Insgesamt	25.451	21.940	23.648	-1.803	-7,1
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	171	132	20	-151	-88,3
Verarbeitendes Gewerbe	2.461	2.041	1.401	-1.060	-43,1
Energieversorgung und Wasserwirtschaft, Abwasser	225	201	392	167	74,2
Baugewerbe	2.589	1.151	1.472	-1.117	-43,1
Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kfz.	3.274	2.885	2.859	-415	-12,7
Verkehr und Lagerei/Nachrichtenübermittlung	1.360	1.326	994	-366	-26,9
Gastgewerbe	697	710	993	296	42,5
Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen (Kredit- und Versicherungsgewerbe)	411	411	369	-42	-10,2
Grundstücks- und Wohnungswesen, wirtschaftliche Dienstleistungen	3.294	3.024	3.087	-207	-6,3
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung	3.247	3.151	3.645	398	12,3
öffentliche und private Dienstleistungen*	7.722	6.908	8.416	694	9,0
davon: Gesundheits- und Sozialwesen			4.383		
Erziehung und Unterricht			1.505		
freiberufliche, wissenschaftliche, technische Dienstleistungen			936		
Erbringung von sonstigen Dienstleistungen		/	767		
Kunst, Unterhaltung und Erholung			526		
Information und Kommunikation			296		
Private Haushalte			3		

*Aufgrund mehrmaliger Änderungen der Klassifikation der Wirtschaftszweige in den vergangenen Jahren ist eine Aufgliederung der öffentlichen und privaten Dienstleistungen nur für 2013 möglich.

Pendlerverflechtungen

Im Hinblick auf die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen ist neben ihrer absoluten Zahl auch das Pendlerverhalten sehr wichtig. Insgesamt lag die Zahl der SV-Arbeitsplätze stets deutlich über der der SV-Beschäftigten mit Wohnort, d. h. es waren Einpendlerüberschüsse zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der Einpendler nach Stralsund deutlich angestiegen, die Zahl der Auspendler ist leicht zurückgegangen. Der Pendlersaldo lag in 2013 bei +5.426 Personen, im Vorjahr lag dieser bei 4.674 Personen.

Abbildung 25: Entwicklung der Anzahl der Ein- und Auspendler



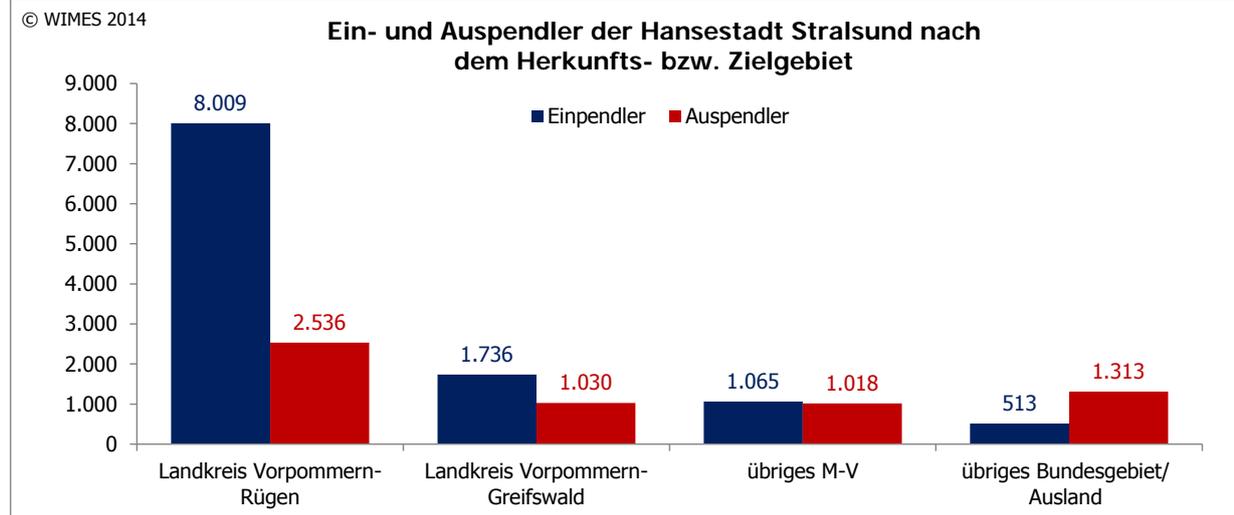
Von den 11.323 Einpendlern nach Stralsund in 2013 stammt der überwiegende Teil zu 70,7 % aus dem Landkreis Vorpommern-Rügen. Weitere 15,3 % der Einpendler haben ihren Wohnort im Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Bei den 5.897 Auspendlern haben 43 % als Zielort den Landkreis Vorpommern-Rügen und 17,5 % der SV-Beschäftigten mit Wohnort Stralsund pendelt in den Landkreis Vorpommern-Greifswald zum Arbeiten. Weitere 15,5 % pendeln zum Arbeiten in die alten Bundesländer bzw. ins Ausland.

Die Gegenüberstellung der Ein- und Auspendler nach dem Herkunfts- bzw. Zielgebiet zeigt für den Landkreis Vorpommern-Rügen einen deutlichen Einpendlerüberschuss von 5.473 Personen.

Tabelle 7: Ein- und Auspendler in 2013 nach dem Zielort

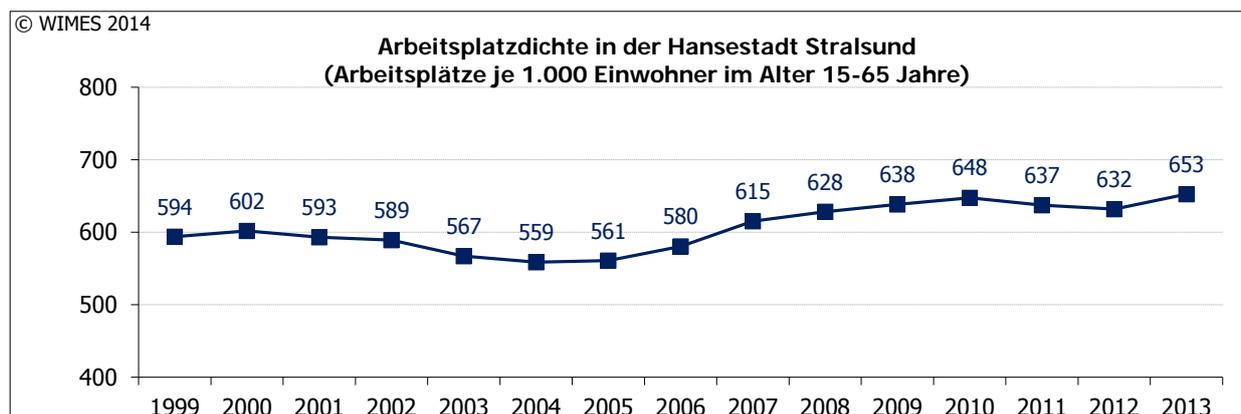
	Einpendler		Auspendler		Pendler-saldo	
	absolut	Anteil an gesamt in %	absolut	Anteil an gesamt in %		
Mecklenburg-Vorpommern	Landkreis Vorpommern-Rügen	8.009	70,7	2.536	43,0	5.473
	Landkreis Vorpommern-Greifswald	1.736	15,3	1.030	17,5	706
	Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	309	2,7	237	4,0	72
	Hansestadt Rostock	283	2,5	484	8,2	-201
	Landkreis Rostock	251	2,2	109	1,8	142
	Landkreis Nordwestmecklenburg	143	1,3	35	0,6	108
	Landkreis Ludwigslust-Parchim	50	0,4	17	0,3	33
	Landeshauptstadt Schwerin	29	0,3	136	2,3	-107
<hr/>						
neue Bundesländer (ohne M-V)	275	2,4	398	6,7	-123	
alte Bundesländer/Ausland	238	2,1	915	15,5	-677	
Gesamt	11.323	100,0	5.897	100,0	5.426	



Arbeitsplatzdichte und Pendlerverflechtungen

Die Arbeitsplatzdichte gibt Auskunft über den Versorgungsgrad der Bevölkerung mit Arbeitsplätzen und dient als Indikator für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Gebietes. Eine hohe Arbeitsplatzdichte korreliert mit deutlichen Einpendlerüberschüssen.

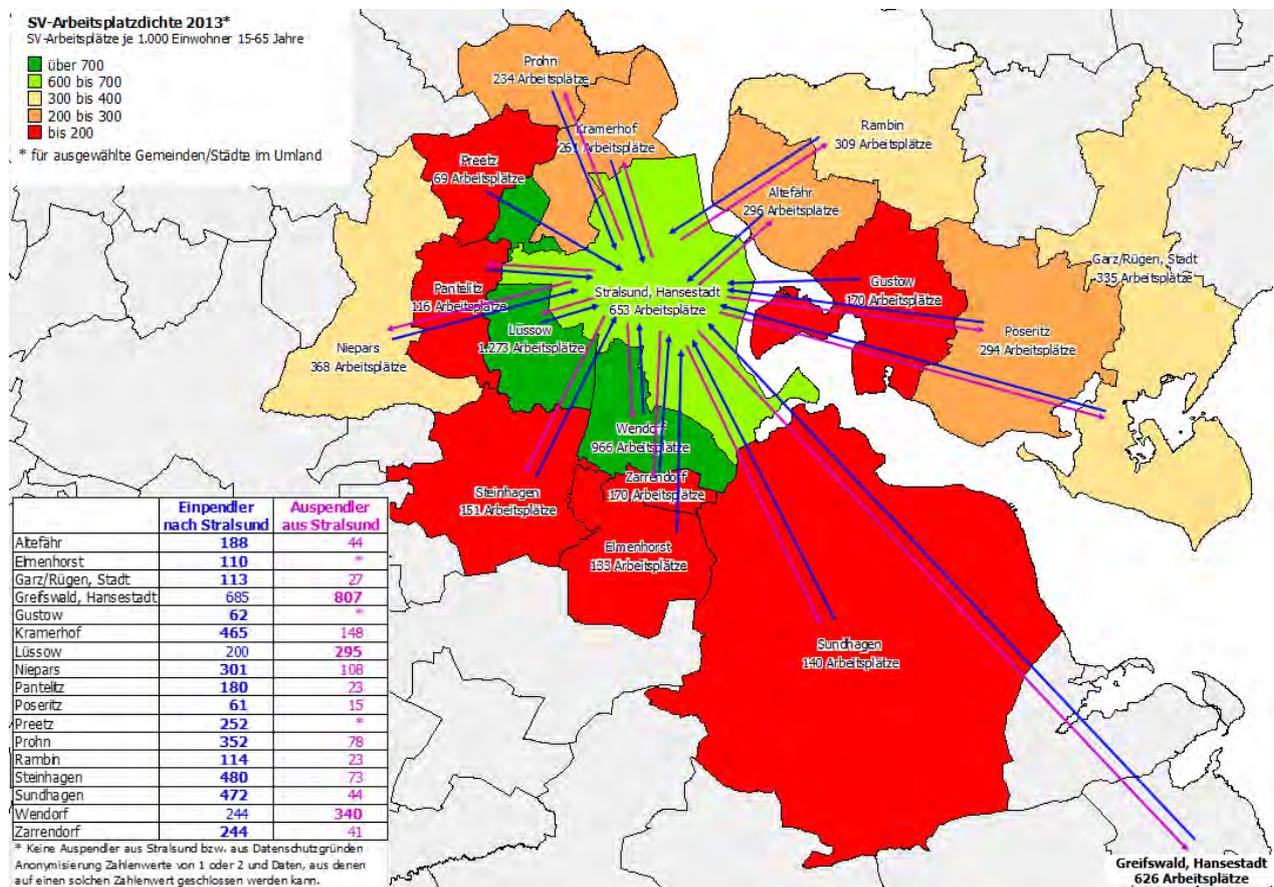
Abbildung 26: Entwicklung der Arbeitsplatzdichte



Folgende Abbildung verdeutlicht die Pendlerverflechtungen der Hansestadt Stralsund mit ausgewählten Gemeinden/Städten im Umland. Nur gegenüber der Hansestadt Greifswald sowie den Gemeinden Lüssow und Wendorf, welche alle über eine vergleichsweise hohe Arbeitsplatzdichte verfügen, ergeben sich negative Pendlersalden bzw. Auspendlerüberschüsse für Stralsund. Für Lüssow und Wendorf ist dabei zu berücksichtigen, beide sind Stadtrandgemeinden Stralsunds und verfügen über große Gewerbegebiete und Sondergebiete Einzelhandel. Gegenüber den übrigen berücksichtigten Gemeinden sind Einpendlerüberschüsse für Stralsund zu verzeichnen.

Die Einpendler stellen nicht nur ein hohes Potenzial für den Wohnungsmarkt dar, sondern auch für den Kaufkraftzufluss. Zu beachten ist, dass es sich bei der Auswertung der Pendlerdaten nur um SV-Beschäftigte handelt, das heißt zu der o.g. Pendlergröße sind noch einmal ca. 20 % Nicht-SV-Beschäftigte hinzuzuzählen, die ebenfalls ein- bzw. auspendeln. Zu dieser Gruppe zählen Beamte, Ärzte, Freiberufler etc., die i.d.R. über höhere Einkommen verfügen und somit auch über Einzelhandelskaufkraft.

Karte 12: Arbeitsplatzdichte und Pendlerverflechtungen



2.5.3 Hafententwicklung

Als Knotenpunkte im europäischen, nationalen und regionalen Verkehrsnetz gehören die Ostseehäfen in M-V zu den wachsenden Wirtschaftszentren im Land. Um ihre nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit halten und weiter stärken zu können, benötigen sie vor allem ausreichende Entwicklungsflächen. Vor diesem Hintergrund initiierte das Land M-V 2008 die „Flächenoffensive Häfen Mecklenburg- Vorpommern 2030“. In diesem Rahmen erfolgte die Erarbeitung der „Regionalen Flächenvorsorgekonzepte“ für die Häfen Rostock, Sassnitz/ Mukran, Stralsund, Vierow und Wismar.

Für die jeweiligen Häfen wurden Entwicklungsflächen für die Nachfragegruppen Umschlag, Logistik und Gewerbe für den Planungszeitraum bis 2030 ermittelt und in „Strukturplänen“ dargestellt, die auch die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen enthalten. Diese sind nun Grundla-

ge für die Flächensicherung auf landes- und regionalplanerischer Ebene, kommunale Bauleitplanung und Erarbeitung der Hafentwicklungspläne.

Das Flächenvorsorgekonzept Seehafen Stralsund vom Mai 2012 zeigt den Bedarf und die Standortpotenziale für die hafenauffinen Entwicklungsflächen in der Hansestadt Stralsund auf. Die als zusätzlich erforderlich identifizierten Flächen von 120 ha können aus den vorhandenen Reserven insbesondere im Industrie- und Gewerbegebiet Lüdershagen (künftig Gewerbe- und Industriegebiet Süd) erschlossen werden. Die wesentlichen Entwicklungsschwerpunkte der Flächenplanung orientieren deshalb auf die Aufwertung des Frankenhafens zu einem funktionsfähigen Universalhafen mit leistungsfähigen Verkehrsanbindungen. Diese erfordert neben einem Gleisanschluss des Frankenhafens und des Maritimen Industrie- und Gewerbeplatzes Franzeshöhe, der ab 2015 realisiert werden soll, auch eine bedarfsgerechte Straßenanbindung zu den Gewerbestandorten im Stadtgebiet.¹⁴

Bezüglich der Verkehrsanbindung der potenziellen und vorhandenen Gewerbe- und Industrie-standorte an den Hafen und an das übergeordnete Verkehrsnetz zeigt das Konzept jedoch bestehende Engpässe auf sowie als Lösungsansatz eine Vorzugsvariante für eine neue barrierefreie Verkehrsanbindung des Frankenhafens an die B 96/ Ortsumgehung/ Autobahnzubringer A 20. Die bedarfsgerechte Straßenanbindung der Ansiedlungsflächen für hafenauffines Gewerbe und Industrie ist ein wesentliches Kriterium bei den Standortentscheidungen der Wirtschaftsunternehmen.

Während der Stralsunder Stadthafen sich als Passagierhafen durch gute Bedingungen auch für die zunehmende Flusskreuzschiffahrt auszeichnet, sind seine infrastrukturellen und nautischen Voraussetzungen für die Hochseekreuzschiffahrt nur sehr begrenzt. Diese zählt jedoch zu den wachstumsstärksten touristischen Marktsegmenten, von der Stralsund künftig stärker profitieren möchte. Durch Bereitstellen bedarfsgerechter Infrastruktureinrichtungen ließe sich die bisher leider nur geringe Zahl von Schiffsanläufen der in Betracht kommenden Hochseekreuzfahrtschiffe signifikant steigern. Das Flächenvorsorgekonzept identifizierte die Insel Dänholm als Vorzugsstandort für die Entwicklung eines Kreuzfahrtterminals mit einem Hochseekreuzfahrtschiffplatz im Kaibereich des Museumsstandorts Nautineum.

2.5.4 Gewerbeflächenentwicklung

Für Unternehmensansiedlungen, Unternehmenserweiterungen oder -verlagerungen müssen kostengünstige und individuell zugeschnittene Gewerbegrundstücke bereitgestellt werden. Diese werden geplant, erschlossen und vermarktet. Derzeit verfügt die Hansestadt Stralsund über fünf erschlossene kommunale Gewerbe- und Industriegebiete mit Baurecht. Dazu gehören:

- das Gewerbegebiet Grünhufe (B-Plan 1)
- das Industrie- und Gewerbegebiet Stralsund-Lüdershagen (B-Plan 3.1)
- das Gewerbegebiet Stadtkoppel (B-Plan 8)
- das Gewerbegebiet ehemalige Ölsplatanlage (B-Plan 25.1)
- und der Maritime Gewerbe- und Industriepark Franzeshöhe (B-Plan 30c).

Der Verkaufspreis richtet sich grundsätzlich nach dem Bodenrichtwert und wird für jeden einzelnen Verkauf mit einem Verkehrswertgutachten ermittelt.

Derzeit erlangen das Gewerbegebiet ehemalige Ölsplatanlage (B-Plan 25.1) und eine Teilfläche im Industrie- und Gewerbegebiet Stralsund-Lüdershagen (B-Plan 3.2) ihre Rechtskraft. Erste Ansiedlungen in diesem Gebiet sind bereits geplant.

Daneben gibt es weitere Flächen, die nach Nutzung als Gewerbegebiet, Industriegebiet oder Sondergebiet ausgewiesen sind. Zu ihnen gehören das Gewerbe- und Sondergebiet Andershof (B-Plan 4.1), das Gewerbe- und Sondergebiet zwischen Rostocker und Richtenberger Chaussee

¹⁴ Quelle „Flächenoffensive Häfen Mecklenburg- Vorpommern 2013“, Hafenerweiterungsflächen für die Hafenstandorte Rostock, Sassnitz/ Mukran, Stralsund, Vierow und Wismar, Stand Dezember 2012, Herausgeber: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V

(B-Plan 16), das Gewerbe- und Sondergebiet Südhafen (B-Plan 30b/30b 1. Änderung) und das Gewerbegebiet „Technologiestandort an der Fachhochschule Stralsund“ (B-Plan 33).

Die Gewerbegebiete haben alle eine unterschiedliche Ansiedlungsausrichtung und weisen Unterschiede im Belegungsstand auf. Die geringste Auslastung liegt bei ca. 50 %, die höchste bei fast 100 %.

Im Laufe der letzten zehn Jahre haben sich die Anforderungen an Gewerbegrundstücke grundlegend verändert. Es geht jetzt zum einen um die Vorhaltung:

- von größeren erschlossenen Flächen
- in guten Lagen mit bester Verkehrsanbindung
- mit moderner Infrastruktur (inklusive schnelles Internet)
- direkt an der Kaikante oder im hafenaffinen Umfeld

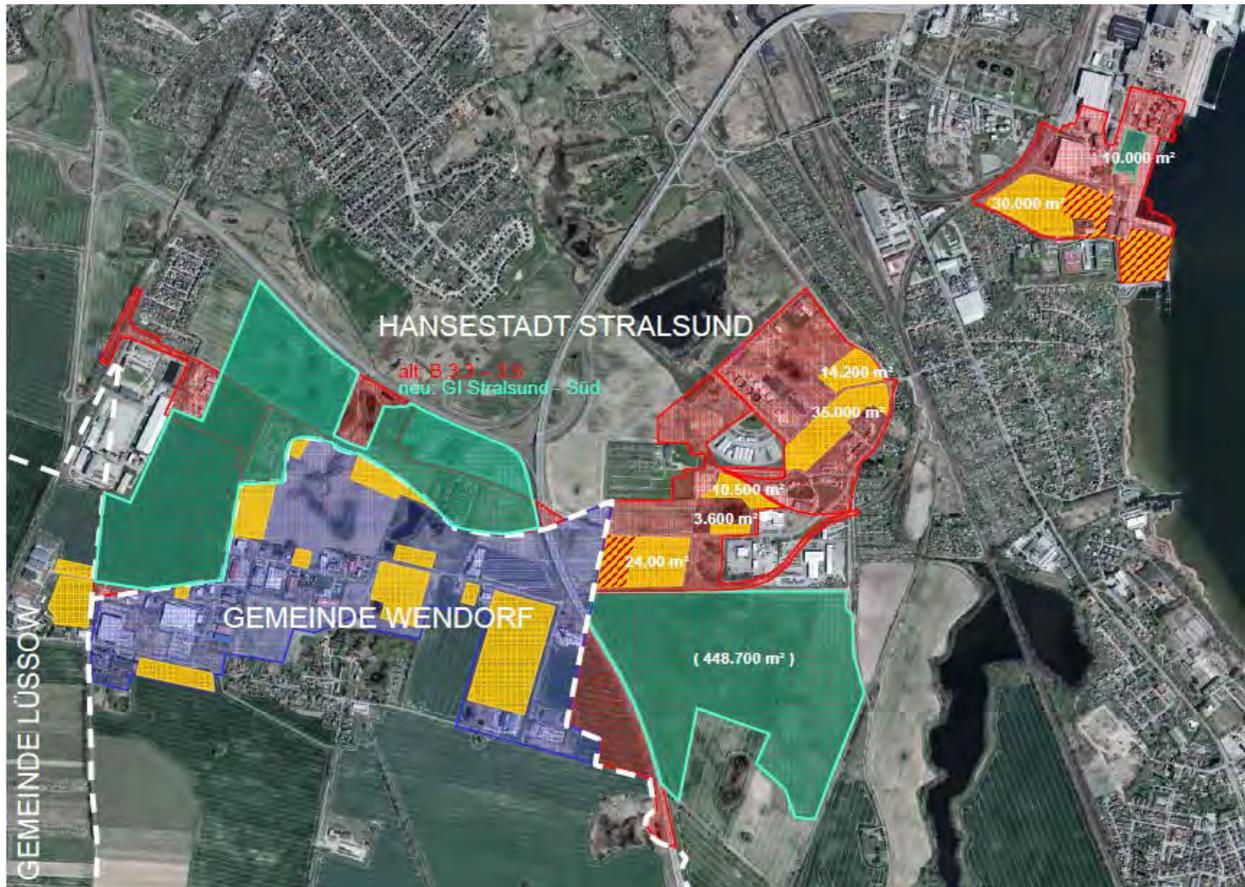
und zum anderen um die spätere, ganz spezielle Entwicklung der Vorhalteflächen nach den individuellen Vorgaben des jeweiligen Investors. Die bisherigen kleinteiligen Parzellierungen und die schmalen Zuschnitte der Grundstücke sind gerade für produzierende Unternehmen hinderlich. Für Ansiedlungen erweisen sich allerdings vorhandene branchentypische Cluster oft als Standortvorteil.

Für die optimale wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Stralsund müssen jetzt die notwendigen Schritte unternommen werden, um auch zukünftig vermarktungsfähige Gewerbegrundstücke zu haben.

Dazu zählen insbesondere folgende Themenschwerpunkte:

- Im Industrie- und Gewerbepark Franzenshöhe wird 2015 ein Gleisanschluss direkt an die Kaikante verlegt und die Straßenanbindung erheblich verbessert. Die Grundstücke werden für produzierende Unternehmen mit dem Wunsch nach Umschlagkante hergerichtet und für eine Ansiedlung vorbereitet. Dieses Areal wird auf Grund seiner Beschaffenheit und Lage am schnellsten ausgelastet sein.
- Die Erweiterung, Entwicklung und Sanierung der Nachbarflächen im Bereich der Dockgrube, welche bereits im Eigentum der Hansestadt sind. Entsprechende Kaufanträge sind bereits gestellt. Hier soll eine kurzfristige Realisierung von weiteren Gewerbeflächen in unmittelbarer Kainähe möglich werden. Die Kaikante soll auch für schwere Lasten ausgelegt werden.
- Die mittelfristige Überplanung und Erschließung des Bereiches innerhalb des VEP 18 „Innovationspark Hansestadt Stralsund-Hufelandstraße“
- Die Anpassung/ Überarbeitung der bisher geplanten B-Pläne 3.3-3.5 im Industrie- und Gewerbegebiet Lüdershagen. Hierbei geht es um Flächenausweisungen, eine verbesserte Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur sowie um die Planung und Erschließung. Dieses Gebiet soll zukünftig unter der Bezeichnung „GI Stralsund-Süd“ laufen und mittelfristig zur Rechtskraft gebracht werden.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen sichert sich Stralsund die Möglichkeit, auch zukünftig auf die Wünsche am gewerblichen Immobilienmarkt reagieren zu können und Investoren ideale Ansiedlungsbedingungen zu schaffen. (grün gekennzeichnete Flächen in der folgenden Karte)

Karte 13: Gewerbestandorte in der Hansestadt Stralsund

2.5.5 Einzelhandelsentwicklung

Die Hansestadt Stralsund hat bereits im Jahr 1999 ein Einzelhandelskonzept erarbeiten lassen, dass damals Grundlage für die Erarbeitung des Managementplanes Altstadt war. Im Jahr 2008 wurde das Einzelhandelskonzept durch die GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH) fortgeschrieben.

Die Hansestadt Stralsund hat aufgrund ihrer zentralörtlichen Wertigkeit für die eigene Bevölkerung und für die Bevölkerung außerhalb des Stadtgebietes im Einzelhandel wichtige Versorgungsfunktionen zu erfüllen.

Die Hansestadt Stralsund und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald bilden ein gemeinsames Oberzentrum und zählen somit zu den Zentralen Orten. Lt. Landesraumentwicklungsprogramm sind Einzelhandelsgroßprojekte nur hier zulässig. Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung und der Funktion der Stadt als Oberzentrum gilt es unverträgliche Standortentwicklungen des Einzelhandels verträglich zu gestalten und Fehlentwicklungen zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund hat die Hansestadt Stralsund die GMA mit der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes beauftragt. Das Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2008 dient als strategische Leitlinie für investive Maßnahmen im Rahmen der Standortentwicklung in der Hansestadt, unter besonderer Berücksichtigung der Altstadt, der Sicherung der Position des Oberzentrums sowie der Behandlung von Ansiedlungsbegehren und Bauanfragen, z. B. von Lebensmitteldiscountern. Als vorrangiges Ziel steht die Sicherung und der Ausbau des Einzelhandelsstandortes Altstadt im Vordergrund. Weitere wesentliche Ziele sind:

- Weiterentwicklung der Versorgungsfunktion des Oberzentrums Stralsund und
- Sicherung und Ausbau einer ausgewogenen Nahversorgungsstruktur.

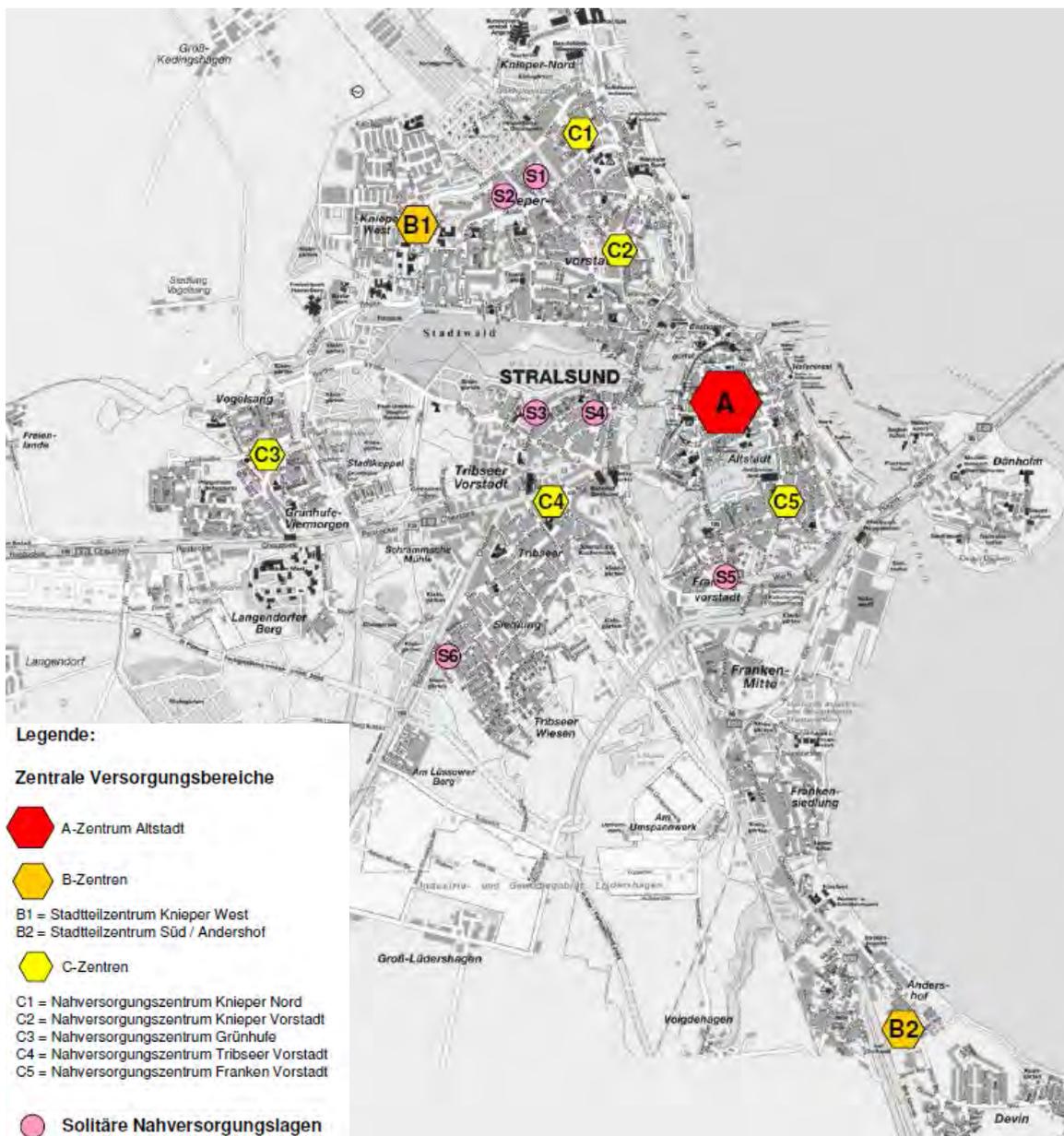
Insgesamt kann eingeschätzt werden, dass diese Ziele des Einzelhandelskonzeptes bereits realisiert wurden.

Im Rahmen der Umsatzeinschätzung des Einzelhandelskonzeptes wurde ermittelt, dass unter Berücksichtigung des Einzelhandels im Umland bereits 2007 im Stadtgebiet und auch im Marktgebiet, insbesondere im Nahbereich, beachtliche Kaufkraftbindungsquoten erzielt wurden. Die Kaufkraftbindungsquoten wären auch bei einem weiteren Ausbau des Einzelhandels im Stadtgebiet aber auch in den umliegenden Kommunen nicht mehr ohne weiteres steigerbar.

Allerdings konnte im Rahmen einer Umsatzprognose modellhaft auch ein quantitativer Entwicklungsspielraum bis zum Jahr 2015 ermittelt werden, wobei unterstellt wurde, dass durch den Ausbau des Einzelhandels in der Stralsunder Altstadt noch eine moderate Erhöhung der Marktanteile im Marktgebiet möglich ist.

Entwicklungsspielräume bezüglich der Flächenerweiterung wurden im Einzelhandelskonzept für die Bereiche Gesundheits-/Körperpflege, Blumen, Bücher, Spielwaren, Bekleidung, Schuhe, Sport, Elektrowaren, Möbel/Einrichtungen mit rund 8.800 m² ausgewiesen. Davon wurde ein Großteil mittlerweile durch die Ansiedlung von C&A und dem Projekt Quartier 17 in der Altstadt realisiert.

Für die Warengruppe Nahrungs-/ Genussmittel wurden keine Flächenerweiterungen empfohlen. Das Einzelhandelskonzept bestätigte schon damals, dass die Versorgung mit Waren des Grundbedarfs über die zentralen Versorgungsbereiche für das gesamte Stadtgebiet abgedeckt ist. Somit ergibt sich bezüglich der Einzelhandelsversorgung derzeit kein Handlungsbedarf.



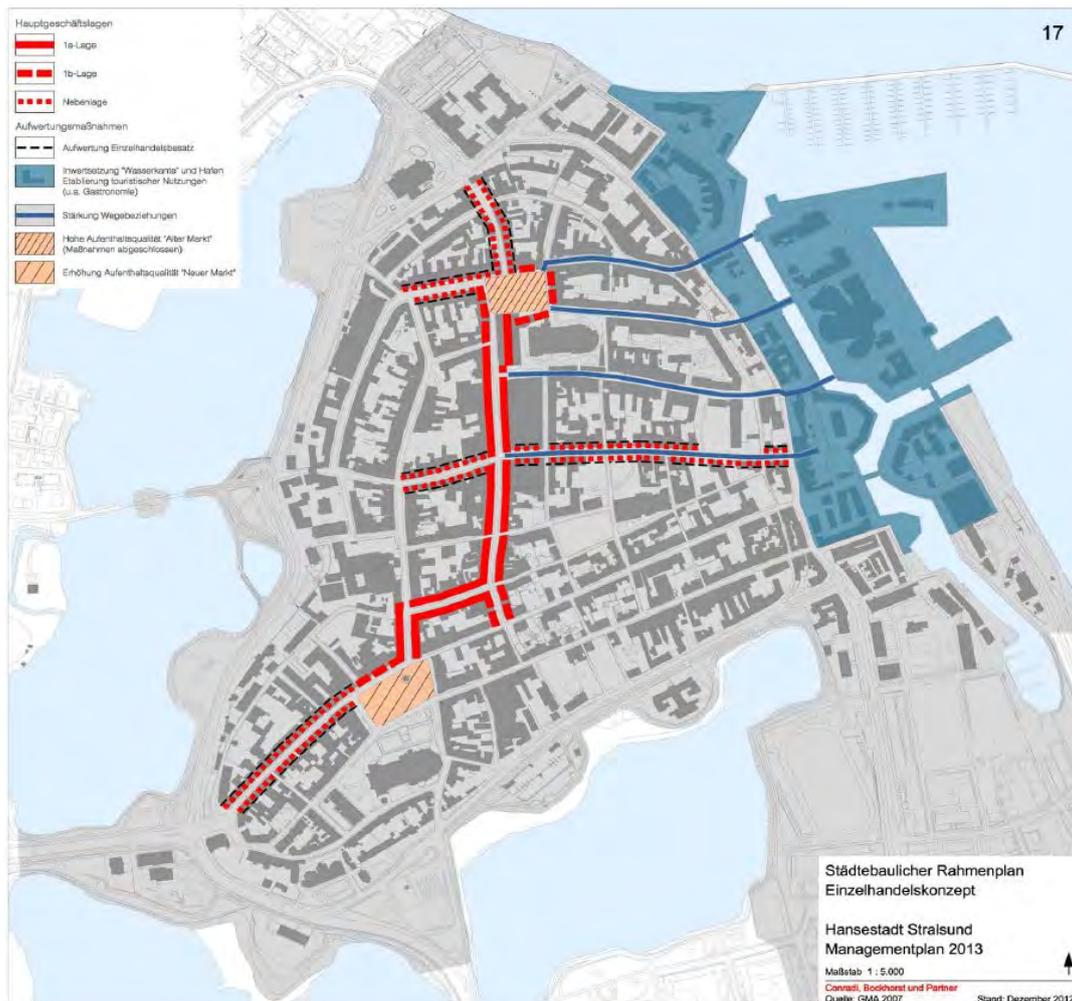
Zentrenkonzept¹⁵

Die dynamische Entwicklung nach 1990 war auch in Stralsund durch neue und großflächige Einzelhandelsansiedlungen vorwiegend am Stadtrand und im Umland geprägt. Insbesondere die kleinteilige Stadtstruktur, schwierige Eigentumsverhältnisse, großer Sanierungsbedarf und denkmalschutzrechtliche Anforderungen erwiesen sich als Standortnachteile insbesondere für die Altstadt. Aufgrund dieser Konkurrenzsituation waren die Sicherung und die Stärkung der Altstadt als Versorgungsstandort und attraktives Stadtzentrum bereits seit 1990/91 wichtige Planungsziele.

Das 1999/2000 mit dem Städtebaulichen Rahmenplan Altstadt/ Managementplan Altstadt beschlossene Einzelhandelskonzept für die Hansestadt Stralsund wurde inzwischen aktualisiert und fortgeschrieben. Der Bürgerschaftsbeschluss vom 7. Mai 2009 bestätigte die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes mit Standort- und Sortimentskonzept als Handlungsgrundlage bei der Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im Stadtgebiet. Wesentliche Entwicklungsziele des Konzeptes sind:

- qualitativ und quantitativ gleichmäßige Versorgung der Bevölkerung auf hohem Niveau,
- optimale Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen,
- Profilierung der städtebaulich integrierten Versorgungsanlagen, z.B. Altstadt, gegenüber Einkaufszentren und großflächigen Einzelbetrieben an dezentralen, autokundenorientierten Standorten in Stadtgebiet und Umland.

Der Altstadt kommt als Stadtzentrum (sogenannte A-Zentrum) eine herausgehobene Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt und das überörtliche Marktgebiet von Stralsund zu.



¹⁵ Entwurf Managementplanfortschreibung UNESCO-Welterbestätte Altstadt Stralsund, Stand Dezember 2013, Conradi, Bockhorst & Partner

Das Versorgungszentrum Altstadt umfasst die historische Altstadt mit den vorgelagerten Hafensinseln. Die Ossenreyerstraße, der Apollonienmarkt und der Abschnitt der Mönchstraße bis zum Neuen Markt sind der Hauptgeschäftsbereich und Fußgängerzone. Bezüglich der Angebotsdichte/-attraktivität, Passantenfrequenz usw. differenzieren sich die Altstadtlagen in:

1. 1a-Lage: Hauptgeschäftsbereich
2. 1b-Lage: Nordseite Neuer Markt, Westseite Alter Markt, Judenstraße zwischen Apollonienmarkt und Langenstraße
3. Nebenlagen: Tribseerstraße und Abschnitte von Mönchstraße und Mühlenstraße

Zu den Stärken der Altstadt zählt insbesondere ihr einzigartiges städtebauliches Ambiente mit historischen Gebäuden und Baudenkmalen, das maritime Flair am Wasser, ein kompakter Hauptgeschäftsbereich, ein insgesamt gutes Einzelhandelsangebot in fast allen Warengruppen und ein großes touristisches Potenzial. Als Schwächen benennt das Konzept die große Baulücke an der Ossenreyerstraße im Hauptgeschäftsbereich (Rathausplatz), Defizite bei einzelnen Sortimenten und die noch unzureichende Verbindung zwischen Hauptgeschäftsbereich und Hafensinseln als Schwerpunkte der touristischen Entwicklung.

Für die angestrebte Profilierung der Altstadt als attraktiver Versorgungsstandort bieten ihr besonderes Ambiente, das Image einer Welterbestätte, ihre touristische Attraktivität, ihre gute Einzelhandelsausstattung, mehrere Kundenmagnete und das Potenzial an Gastronomie mit Freisitzen beste Voraussetzungen.

Gerade auch zur Stärkung der oberzentralen Versorgungsfunktion der Hansestadt Stralsund empfiehlt das Konzept eine großflächige Einzelhandelsansiedlung mit ca. 5.000 m² bis 6.000 m² Verkaufsfläche in der Altstadt und bestätigt damit das zum damaligen Zeitpunkt bereits entwickelte Projekt „Quartier 17“.

Mit der Realisierung des Wohn- und Geschäftszentrums „Quartier 17“ und seiner Eröffnung im September 2013 konnten die wichtigsten Handlungsempfehlungen zur Stärkung der Altstadt umgesetzt werden. Der neue Einzelhandelsmagnet beherbergt auf einer Einzelhandels- und Gastronomiefläche von ca. 6.600 m² ein neues Kaufhaus, einen großen Lebensmittelvollsortimenter und attraktive Läden, die spürbar zur Sortimentserweiterung und Markenvielfalt in der Altstadt beitragen.

Im Jahr 2007 standen noch 39 Objekte von 221 Verkaufseinheiten leer, das entsprach einer Einzelhandelsleerstandsquote von 17,6 %. Im Jahr 2013 gab es 249 Verkaufseinheiten, davon standen nur noch 16 Einheiten leer, das sind 6,4 % aller Einzelhandelseinheiten in der Altstadt.

2.5.6 Kaufkraftentwicklung und Entwicklung der Einkommenssteueranteile

Kaufkraftentwicklung der Bevölkerung¹⁶

Unter der „Kaufkraft der Bevölkerung“ ist die Kaufkraft im einkommenstheoretischen Sinn zu verstehen. Diese Kaufkraft umfasst all jene Geldmittel, welche einer Person in einem räumlich abgegrenzten Gebiet für Konsum- oder andere Zwecke während einer Zeitperiode (zumeist ein Jahr) zur Verfügung stehen. In der Volkswirtschaft wird diese Geldmenge annäherungsweise auch als verfügbares Einkommen bezeichnet. Da zwischen verfügbarem Einkommen und Konsumausgaben ein enges Beziehungsgeflecht besteht, kommt den so genannten Kaufkraftkennziffern eine wichtige Funktion bei der Bewertung regionaler Teilmärkte zu. Basis für die Berechnungen sind die Ergebnisse der amtlichen Lohn- und Einkommensteuerstatistiken. Diese beinhalten auf Grundlage der bei den Finanzämtern vorliegenden anonymisierten Lohnsteuerkarten bzw. Einkommensteuererklärungen die Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit der nicht veranlagten Lohnsteuerpflichtigen und den Gesamtbetrag der Einkünfte der Einkommenssteuerpflichtigen. Das Ergebnis wird dann in das aktuelle Jahr projiziert und für die verschiedensten regionalen Ebenen umgerechnet.

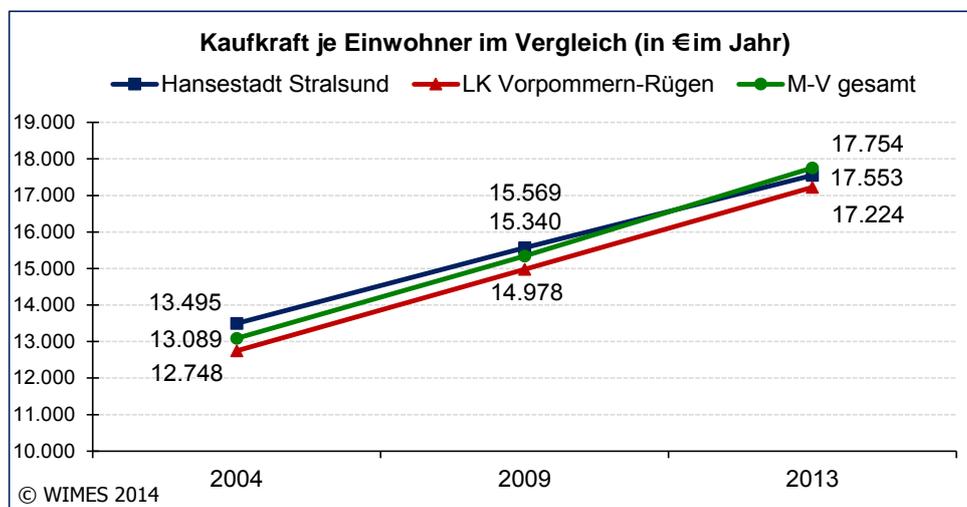
Im Vergleich der großen Städte in Mecklenburg-Vorpommern verweist die Hansestadt Stralsund in 2013 auf die geringste durchschnittliche Kaufkraft der Bevölkerung.

Tabelle 8: Entwicklung der Kaufkraft der Einwohner im Vergleich

	Kaufkraft je EW in € in 2004	Kaufkraft je EW in € in 2007	Kaufkraft je EW in € in 2009	Kaufkraft je EW in € in 2011	Kaufkraft je EW in € in 2013
Stralsund	13.495	14.810	15.569	16.348	17.553
Wismar	14.084	14.665	15.184	16.130	18.132
Neubrandenburg	13.963	15.569	16.537	17.282	18.998
Greifswald	13.893	15.532	16.314	17.313	17.790
Rostock	14.343	15.227	15.866	17.019	18.533
Schwerin	15.053	16.054	16.478	17.535	19.256
M-V	13.089	14.458	15.340	16.487	17.754
Deutschland	17.252	18.258	19.136	20.154	21.220

Die durchschnittliche Kaufkraft je Einwohner im Land M-V lag in 2013 bei 17.754 € und im Landkreis Vorpommern-Rügen bei 17.224 € je Einwohner. In den Jahren 2004 bis 2009 lag die durchschnittliche Kaufkraft in Stralsund über den Werten des Landkreises und des Landes M-V. In 2011 und 2013 lag die Kaufkraft in Stralsund dann jedoch unter der des Landes M-V.

Abbildung 27: Kaufkraft im Vergleich zum LK Vorpommern-Rügen und zu M-V gesamt



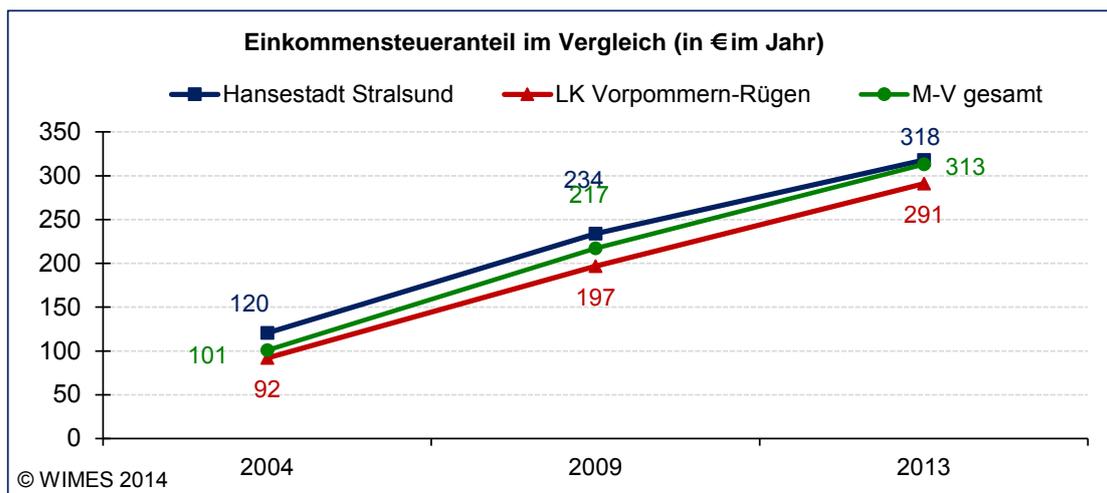
¹⁶ Quelle der Kaufkraftdaten: Michael Bauer Research GmbH, Nürnberg. Zur Verfügung gestellt vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Einkommensteueranteile

Der Einkommensteueranteil stellt eine der wichtigsten Einnahmen der Städte und Gemeinden dar. Je höher die durchschnittlichen Einkommen in einer Gemeinde sind, je höher sind auch die Einkommensteueranteile und demzufolge ist auch eine höhere Kaufkraft vorhanden. Vom Aufkommen der Lohnsteuer sowie der veranlagten Einkommensteuer erhalten die Gemeinden vom Land einen bestimmten Prozentsatz der von den Finanzbehörden im Gebiet eines Landes eingenommenen Steuerbeträge. Ausgehend vom Anteil, den die einzelne Kommune an der Summe des Einkommensteueraufkommens des Landes (unter Berücksichtigung bestimmter Obergrenzen) hat, wird das Landesaufkommen auf die einzelnen Kommunen aufgeteilt. Hierbei ergibt sich für jede Kommune eine Schlüsselzahl mit sieben Dezimalstellen, die ihren Anteil widerspiegelt. Zur Berechnung des konkreten Gemeindeanteils an der Einkommensteuer wird dann das im Land zur Verteilung zur Verfügung stehende Aufkommen mit der Schlüsselzahl der einzelnen Kommune multipliziert. Damit hängt der Einkommensteueranteil zum einen von der allgemeinen Entwicklung im Land ab, zum anderen aber auch von der wirtschaftlichen Entwicklung in der Kommune selbst. Je höher die Arbeitslosigkeit in der Kommune ausfällt, desto geringer fällt die Schlüsselzahl dieser Kommune aus und demzufolge auch der absolute Betrag des Einkommensteueranteils (in €).

In Relation zu den Einwohnern von 15-65 Jahre ergab sich für die Hansestadt Stralsund in 2013 ein Einkommensteueraufkommen von 318 €, der Wert lag über dem des LK Vorpommern-Rügen und M-V gesamt.

Abbildung 28: Einkommensteueranteile im Vergleich zum LK Vorpommern-Rügen und zu M-V



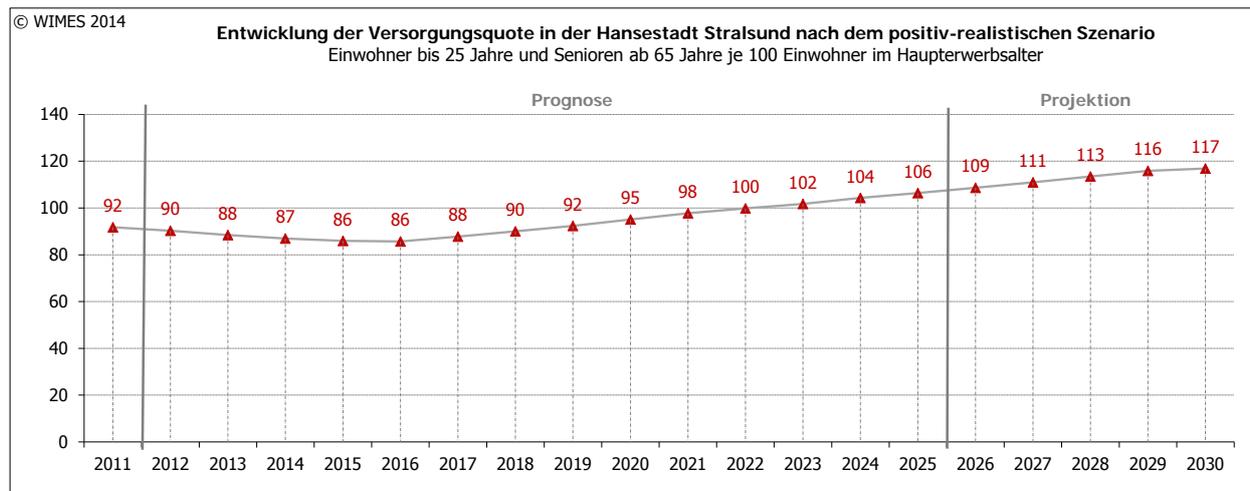
2.5.7 Prognose der Arbeitsmarktentwicklung

Entwicklung der Versorgungsquote bis 2030

Auf der Grundlage der neuen Bevölkerungsprognose für die Hansestadt Stralsund wurde eine zu erwartende Versorgungsquote errechnet. Die Versorgungsquote gibt das Verhältnis der Kinder/Jugendlichen bis 25 Jahre und der Senioren ab 65 Jahre zur Bevölkerung im Haupterwerbsalter (>25-65 Jahre) an. Der Indikator „Versorgungsquote“ steht für eine Signalwirkung „Belastung der öffentlichen Kassen“ und verdeutlicht den Versorgungsaufwand der Bevölkerung im Haupterwerbsalter zur Bevölkerung, die noch nicht bzw. nicht mehr erwerbstätig sind!

Im Ausgangsjahr der Prognoseberechnung (2011) entfallen auf 100 Einwohner im Haupterwerbsalter 92 Personen die noch nicht bzw. nicht mehr erwerbstätig sind. Wenn die Annahmen des positiv-realistischen Szenarios der neuen Bevölkerungsprognose eintreten, entfallen auf 100 Einwohner im Haupterwerbsalter im Jahr 2030 dann 117 Personen die noch nicht bzw. nicht mehr erwerbstätig sind. Das bedeutet, die Versorgungsquote für die immer weniger werdende Altersgruppe im Haupterwerbsalter wird immer höher.

Abbildung 29: Veränderung der Versorgungsquote im Prognosezeitraum bis 2030



Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling, Berechnung und Abbildung: Wimes

Vorausberechnung zur Entwicklung der Erwerbstätigkeit bis 2030

Für die Berechnung zur Entwicklung der Erwerbstätigkeit wurden zwei Annahmen zugrunde gelegt:

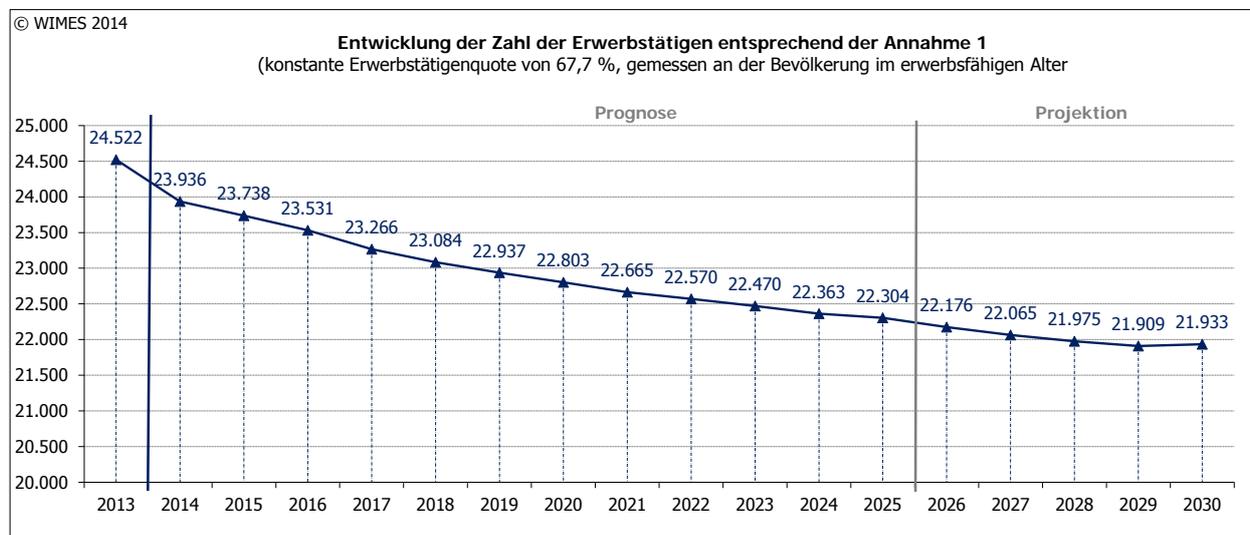
Annahme 1 – konstante Erwerbstätigenquote:

Angenommen wird, dass die Erwerbstätigenquote gesamt (SV-Beschäftigte und Selbständige etc.), gemessen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, über den gesamten Prognosezeitraum hinaus konstant bleibt. Am 30.06.2013 gab es in der Hansestadt Stralsund insgesamt 67,7 % Erwerbstätige, gemessen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 65 Jahren. Davon waren 50,3 % SV-Beschäftigte und 17,4 % Beamte, Selbständige etc..

Wird die Erwerbstätigenquote von konstant 67,7 % ins Verhältnis zur Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter gestellt, ergibt sich die Zahl der Erwerbstätigen in den Prognosejahren.

Im Jahr 2013 gab es in der Hansestadt Stralsund rund 24.500 Erwerbstätige. Da die Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter im Prognosezeitraum stetig sinkt, nimmt bei konstanter Erwerbstätigenquote von 67,7 % auch die Zahl der Erwerbstätigen ab. Entsprechend dieser Annahme unter Berücksichtigung der Entwicklung der Einwohner im erwerbsfähigen Alter reduziert sich die Zahl der Erwerbstätigen um 10,6 % (rund -2.600 Erwerbstätige) bis zum Jahr 2030.

Abbildung 30: Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen entsprechende der Annahme 1



Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling, Berechnung und Abbildung: Wimes

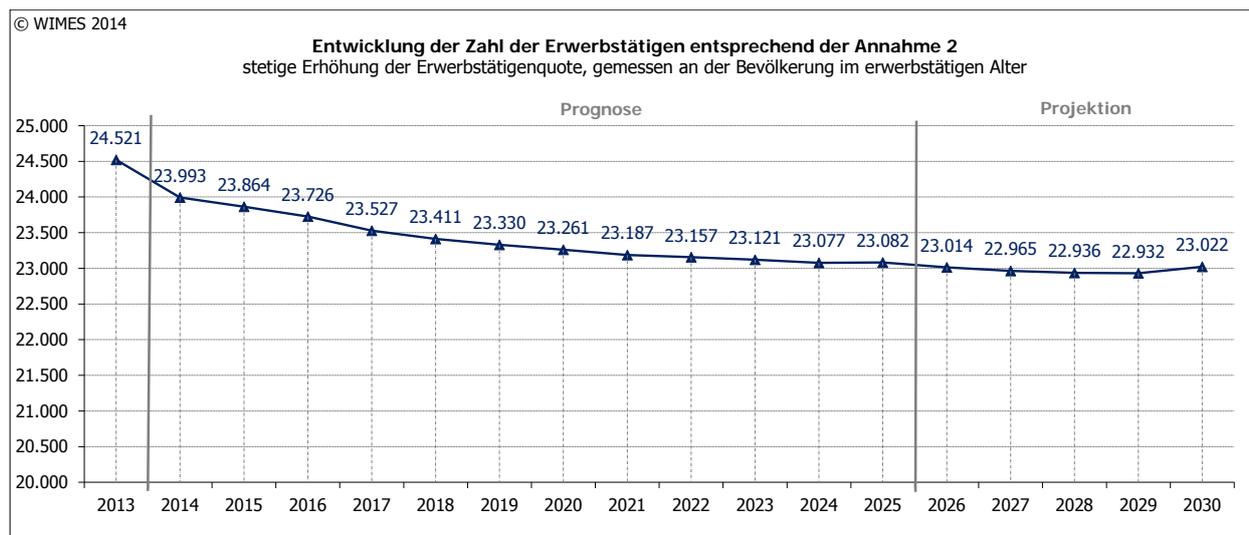
Annahme 2 – stetige Erhöhung der Erwerbstätigenquote:

Angenommen wird, dass sich die Erwerbstätigenquote gesamt (SV-Beschäftigte und Selbständige etc.) jährlich um 0,2 Prozentpunkte, gemessen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, erhöht. Am 30.06.2013 gab es in der Hansestadt Stralsund insgesamt 67,7 % Erwerbstätige gemessen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 65 Jahren. Davon waren 50,3 % SV-Beschäftigte und 17,4 % Beamte, Selbständige etc.. Bei einer jährlichen Erhöhung von 0,2 Prozentpunkten würde die Erwerbstätigenquote im Jahr 2030 bei 71,1 % liegen, das entspricht einer Erhöhung von 3,4 Prozentpunkten.

Wird die stetige Erhöhung der Erwerbstätigenquote um 0,2 Prozentpunkte, gemessen am Ausgangswert 2013, ins Verhältnis zur Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter gestellt, ergibt sich die Zahl der Erwerbstätigen in den Prognosejahren.

Im Jahr 2013 gab es in der Hansestadt Stralsund rund 24.500 Erwerbstätige. Da die Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter im Prognosezeitraum stetig sinkt, nimmt auch bei einer jährlichen Erhöhung der Erwerbstätigenquote die Zahl der Erwerbstätigen ab. Entsprechend dieser Annahme unter Berücksichtigung der Entwicklung der Einwohner im erwerbsfähigen Alter reduziert sich die Zahl der Erwerbstätigen jedoch nur um 6,1 % (-1.500 Erwerbstätige) bis zum Jahr 2030. Für die Unternehmen wäre diese Entwicklung wünschenswert. Sie ist jedoch sehr anspruchsvoll, das erfordert ein Zusammenwirken aller Akteure, einschließlich der Kammern.

Abbildung 31: Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen entsprechende der Annahme 2



Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling, Berechnung und Abbildung: Wimes

Für die Unternehmen der Region wird es zunehmend schwieriger werden, Arbeitskräfte zu gewinnen. Daher wird es zukünftig zur Unternehmensstrategie gehören, die Arbeitnehmer so lange wie möglich zu halten. Dadurch werden die Unternehmen mit einem zunehmenden Durchschnittsalter ihrer Mitarbeiter konfrontiert sein. Dies erfordert neue Konzepte, um die Leistungsfähigkeit und Innovationskraft der Unternehmen zu erhalten.

Der Arbeitsmarkt steht also in den nächsten Jahren vor Problemen von Überalterung der Belegschaften und der Unternehmensnachfolge, vor allem im Bereich des Handwerks. Zudem wird die Gewinnung von gut ausgebildeten Fachkräften schwieriger.

Infolge dessen müssen sich die Unternehmen auf diese Veränderungen einstellen, um ggf. auch durch Kooperationen mit Schulen oder durch Entwicklung spezieller Berufsausbildungsangebote für Jugendliche mit Bildungsdefiziten den Arbeitskräftenachwuchs aus der Region für die Unternehmen zu gewinnen.

Das bedeutet, die Berufsorientierung in den Schulen muss verstärkt werden. Anreize für Fachkräfte aus anderen Bundesländern, auch für rückwanderungswillige Fachkräfte, müssen geschaffen werden. Dafür muss in erster Linie das Lohngefüge attraktiv sein.

Die Potentiale der Fachhochschule müssen verstärkt genutzt werden. Dazu gehört, dass die Kooperation der Fachhochschule mit der regionalen Wirtschaft weiter ausgebaut und die Fachhochschule als Forschungs- und Wissenschaftsstandort vermarktet wird.

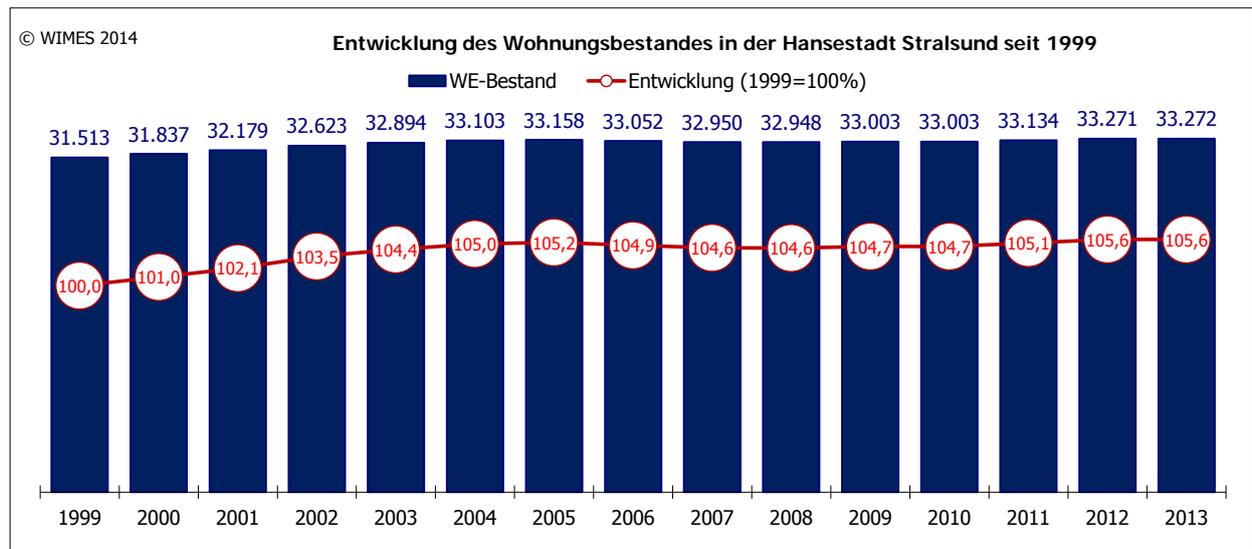
Für die Ansiedlung von forschungsintensiven Unternehmen müssen attraktive Standorte zur Verfügung stehen und die verkehrliche Infrastruktur muss weiter ausgebaut werden.

2.6 Wohnungsmarktentwicklung

2.6.1 Wohnungsbestand und Wohnungsleerstand

Am 31.12.2013 lag der Wohnungsbestand in der Hansestadt Stralsund bei 33.272 WE. Gegenüber dem Jahr 1999 hat sich die Zahl der Wohnungen in Stralsund um 1.759 WE (5,6 %) erhöht.

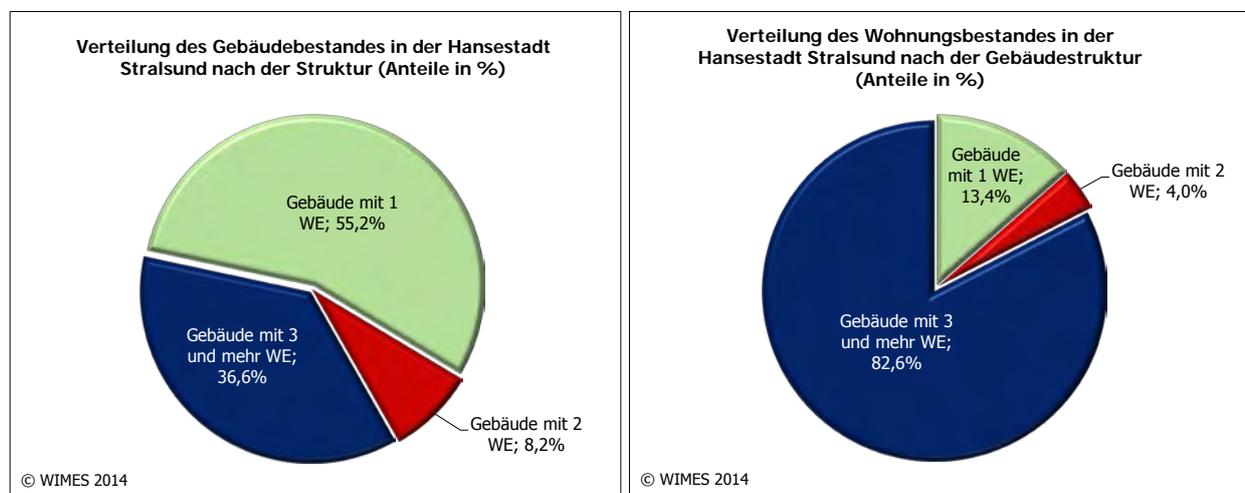
Abbildung 32: Wohnungsbestand in der Gesamtstadt seit 1999



Von den insgesamt 8.645 Gebäuden in Stralsund sind mehr als die Hälfte Einfamilienhäuser (Gebäude mit einer WE), ein Drittel der Gebäude sind Mehrfamilienhäuser.

Aber mehr als 80 % der insgesamt 33.272 Wohnungen in der Hansestadt befinden sich in Mehrfamilienhäusern.

Abbildung 33: Verteilung des Gebäude- und Wohnungsbestandes nach der Gebäudestruktur



Die Entwicklung des Wohnungsbestandes wird durch Rückbau, Neubau und Veränderungen im Bestand, wie dem Zusammenlegen kleiner Wohnungen oder dem Teilen großer Wohnungen, beeinflusst.

Nach den Faktoren der Wohnungsbestandsentwicklung betrachtet, stellt sich die Veränderung seit 2004 (davor waren diese kleinräumig nicht verfügbar) auf Ebene Stadtgebiete wie folgt dar:

Tabelle 9: Faktoren der Veränderungen im Wohnungsbestand

	WE-Bestand	Entwicklung WE-Bestand									WE-Bestand	Veränderung seit 2004
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Altstadt	3.335	-28	-1		2	-1	9	74	-5	-36	3.479	144
		22		3	3		8	54	9	31		
Knieper	14.963		22	5	6	14	1			25	15.098	135
			-22					-64		-96		
		11	20	40	20	56	19	33	32	13		
Tribseer	5.447				3	-3		3		25	5.582	135
										-25		
		18	12	17	7	1	1	13	31	32		
Franken	3.546				4	-9	6	-32	2	16	3.509	-37
				-144					-1	-8		
		3	8	3	13	2	10	38	39	13		
Stadtgebiet Süd	1.569			2	6	16	-14	4	-2	3	1.865	296
		61	13	83	25	40	3	33	18	5		
Lüssower Berg	108									1	110	2
		1										
Langendorfer Berg	99										112	13
					1					1		
Grünhufe	4.036					1		-2	3	1	3.517	-519
		-54	-172	-126	-107	-70	-54	-36				
		21	14	15	15	8	11	13	11			
Hansestadt Stralsund	33.103	-28	21	7	21	18	2	47	-2	35	33.272	169
		-54	-194	-270	-107	-70	-54	-100	-1	-129		
		137	67	161	84	107	52	184	140	95		
		121	Veränderungen im Bestand									
		-979	Rückbau									
		1.027	Neubau									

Gegenüber dem Jahr 2004 hat sich der Wohnungsbestand in Stralsund um 169 Wohnungen erhöht. Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum von 2004 bis 2013 in der Hansestadt Stralsund 979 Wohnungen durch Rückbau vom Wohnungsmarkt genommen. Diesem steht ein Wohnungsneubau von 1.027 WE gegenüber, das entspricht einer Neubauquote von 3,1 %, gemessen am Wohnungsbestand 2004.

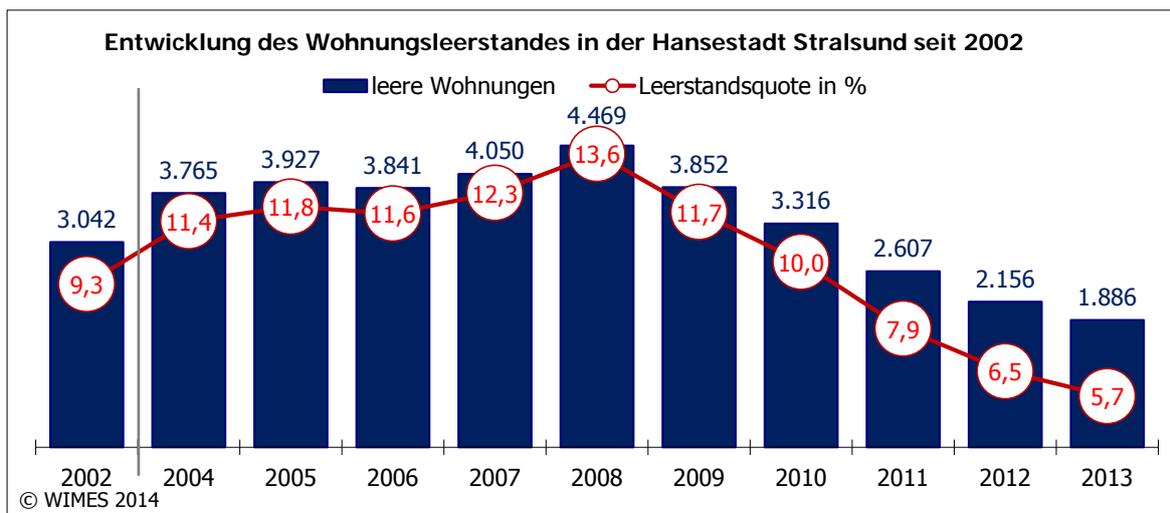
Um 121 WE erhöhte sich der Bestand im Saldo aufgrund baulicher Veränderungen bzw. Umnutzungen bestehender Gebäude.

Entwicklung des Wohnungsleerstandes

Ende 2013 standen in der Hansestadt Stralsund nur noch 1.886 WE leer. Gemessen am Wohnungsbestand gesamt entspricht das einer Leerstandsquote von 5,7 %.

Im Jahr 2004 lag die Leerstandsquote in Stralsund mit 3.765 WE bei 11,4 %, d. h. mehr als jede zehnte Wohnung war damals nicht bewohnt. Der höchste Wohnungsleerstand im Betrachtungszeitraum war im Jahr 2008 mit 4.469 unbewohnten WE zu verzeichnen, die Leerstandsquote lag damit bei 13,6 %.

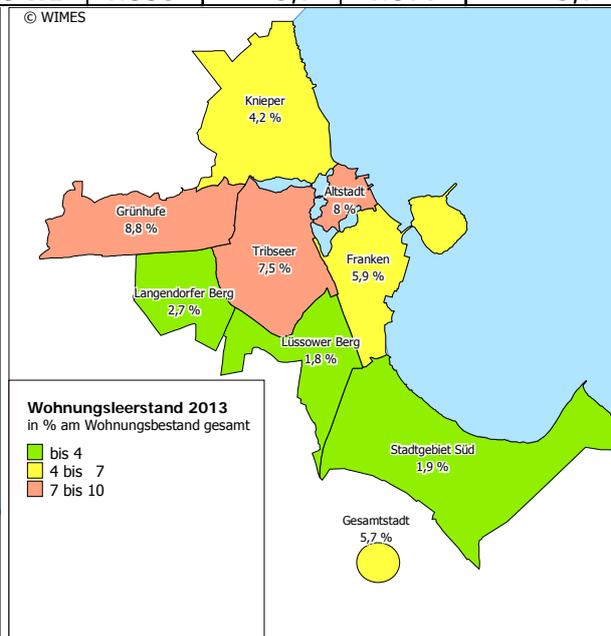
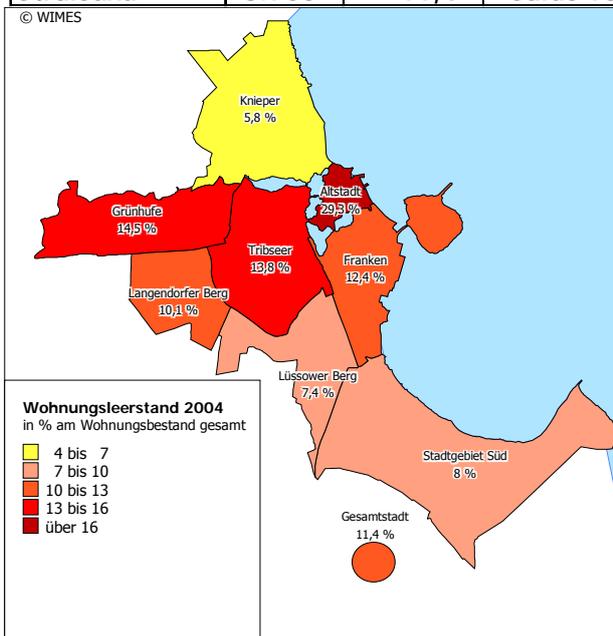
Abbildung 34: Wohnungsleerstand in Stralsund



Folgende Tabelle zeigt, dass der Wohnungsleerstand trotz eines positiven Saldos von Rückbau und Neubau, deutlich zurückgegangen ist. Begründet wird diese Entwicklung durch den Einwohnerzuwachs in den vergangenen Jahren von rund 500 Personen und durch die Verkleinerung der Haushalte. In Grünhufe sind es Rückbau und Zunahme der Single-Haushalte, die die Reduzierung des Wohnungsleerstands beeinflussten.

Tabelle 10: Wohnungsleerstand nach Stadtgebieten 2004 und 2013

Stadtgebiet	Leerstand 2004		WE-Entwicklung durch Rück- und Neubau, Bestandsveränderungen	Leerstand 2013		Entwicklung	
	absolut	Leerstandsquote in %		absolut	Leerstandsquote in %	absolut	Leerstandsquote in %-Punkten
Altstadt	978	29,3	144	278	8,0	-700	-21,3
Knieper	863	5,8	135	635	4,2	-228	-1,6
Tribseer	752	13,8	135	418	7,5	-334	-6,3
Franken	441	12,4	-37	207	5,9	-234	-6,5
Stadtgebiet Süd	126	8,0	296	35	1,9	-91	-6,2
Lüssower Berg	8	7,4	2	2	1,8	-6	-5,6
Langendorfer Berg	10	10,1	13	3	2,7	-7	-7,4
Grünhufe	587	14,5	-519	308	8,8	-279	-5,8
Stralsund	3.765	11,4	Saldo 168 WE	1.886	5,7	-1.879	-5,7



Die höchste Leerstandsquote im Vergleich der Stadtgebiete hat Ende 2012 die Altstadt mit 13,1 % zu verzeichnen. In 2013 lag die Wohnungsleerstandsquote in der Altstadt bei nur noch 8,0 %. Der noch hohe Leerstand in der Altstadt befindet sich jedoch zum größten Teil in derzeit unbewohnbaren Gebäuden (aufgrund des schlechten Bauzustands). Es ist davon auszugehen, dass sich mit fortschreitender Sanierung die Leerstände in der Altstadt weiter verringern werden. Die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen ist groß, das belegt auch die positive Einwohnerentwicklung.

Die höchste Wohnungsleerstandsquote im Vergleich der Stadtgebiete in 2013 hatte Grünhufe. In 2004 standen 587 WE leer, insgesamt wurden seitdem 619 WE zurückgebaut, in 2013 standen jedoch immer noch 308 WE leer. Zurückzuführen ist dies auf die anhaltenden Einwohnerverluste, welche der positiven Wirkung der Rückbaumaßnahmen entgegenwirkte. Ohne die Umsetzung des Rückbaus in Grünhufe läge der Wert aber heute wahrscheinlich bei etwa 23 %.

Entwicklung wohnungsnachfragender Haushalte

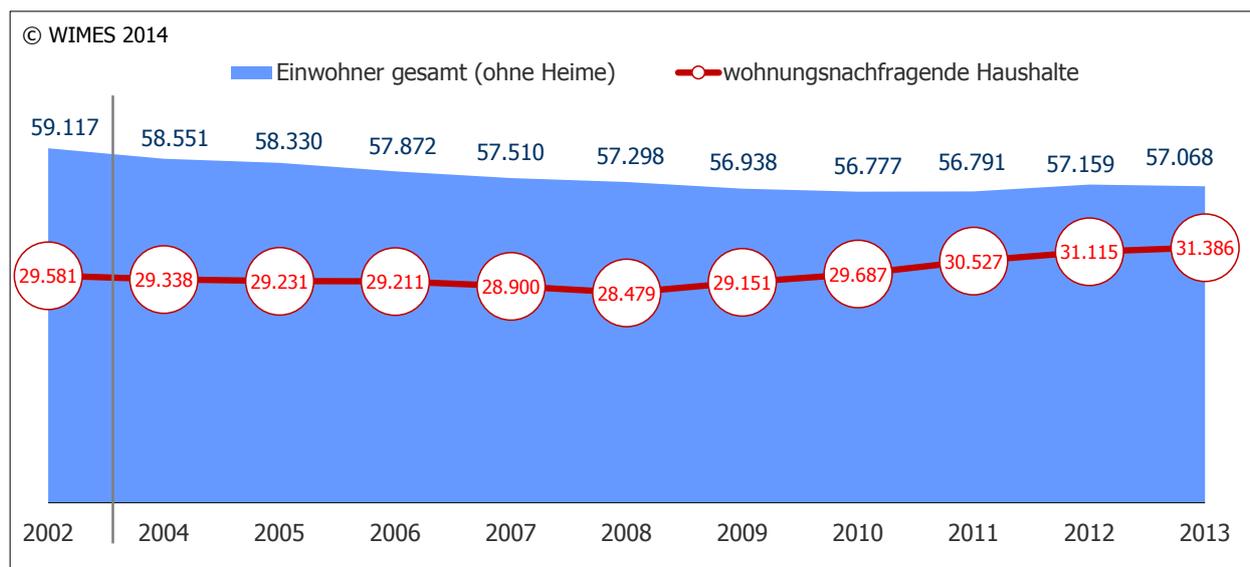
Der Wohnungsbestand in der Hansestadt Stralsund lag Ende 2013 bei 33.272 WE, davon standen 1.886 WE leer (5,7 %). Die Zahl wohnungsnachfragender Haushalte (Wohnungsbestand minus leer stehende Wohnungen) lag bei 31.386 Haushalten.

Zu beachten ist: Die Zahl der wohnungsnachfragenden Haushalte ist allerdings nicht identisch mit den statistisch geführten Haushalten. So gilt laut Definition als statistisch geführter Haushalt (Privathaushalt) jede zusammen wohnende und eine wirtschaftliche Einheit bildende Personengemeinschaft sowie Personen, die allein wohnen und wirtschaften.

Am 31.12.2013 waren in Stralsund 57.338 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet, davon lebten 895 Einwohner in Heimen und es gab 625 Einwohner mit Nebenwohnsitz (Zweitwohnsitz). Das bedeutet, dass insgesamt unter Vernachlässigung der Einwohner in Heimen 57.068 Einwohner Wohnraum nachfragten.

Wie folgende Abbildung zeigt, hat die Zahl der Einwohner (Haupt- und Nebenwohnsitz) im Zeitraum 2002 bis 2013 um 3,5 % (-2.049 Personen) abgenommen, aber die Zahl der wohnungsnachfragenden Haushalte hat im gleichen Zeitraum um 6,1% (+1.805 Haushalte) zugenommen.

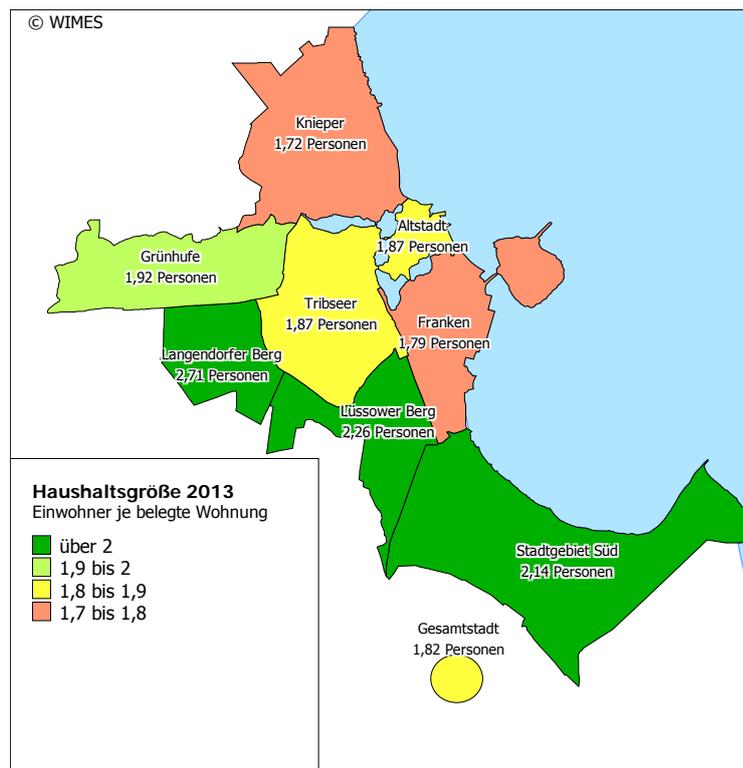
Abbildung 35: Wohnungsnachfragende Einwohner und wohnungsnachfragende Haushalte



Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf die Veränderung der durchschnittlichen Haushaltsgröße. In 2004 lag diese noch bei 2,00 Personen je Haushalt, in 2013 bei 1,82 Personen.

Tabelle 11: Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße

2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
2,00	2,00	2,00	1,98	1,99	2,01	1,95	1,91	1,86	1,84	1,82

Karte 14: Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtgebieten in 2013

Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist in den Stadtgebieten sehr unterschiedlich.

In Gebieten mit hohen Wohneigenumsquoten, Stadtgebiet Süd, Langendorfer Berg und Lüssower Berg liegen die durchschnittlichen Haushaltsgrößen noch deutlich über 2 Personen je Haushalt, das steht für hohe Anteile an Familien mit Kindern.

Demgegenüber sind die durchschnittlichen Haushaltsgrößen in Knieper und Franken sehr gering. Hier sind die Anteile an Single-Haushalten überdurchschnittlich hoch. Das hängt zum einen mit der Überalterung in diesen Gebieten zusammen und zum anderen mit der Wirkung der Hartz IV-Reform (Paare werden finanziell besser ausgestattet, wenn sie getrennten Wohnraum haben).

2.6.2 Prognose der Haushalte und des Wohnungsmarktes bis 2030

Nach 1990 war auch in Stralsund der Wohnungsmarkt einem grundlegenden Veränderungsprozess unterworfen. Der Neubau von Einfamilienhäusern, die Sanierung von Altbauten und die Ertüchtigung von Geschosswohnungsbauten aus DDR-Zeiten prägten maßgeblich das Wohnungsbaugeschehen. Gleichzeitig veränderten sich innerhalb weniger Jahre gravierend maßgebliche Parameter der Wohnungswirtschaft wie Eigentumsstrukturen, Haushaltsbildungsverhalten, durchschnittliche Haushaltsgrößen, Wohnkosten und Leerstandsquoten.

Dass der Wohnungsmarkt wesentlich durch wirtschaftliche Rahmenbedingungen wie z.B. ökonomische Anreizsysteme beeinflusst wird, ist auch in Stralsund ablesbar an einem zwischenzeitlichen Rückgang der Bautätigkeit nach dem Wegfall der Eigenheimzulage und inzwischen wieder messbarem Zuwachs der Bautätigkeit durch stabile und günstige Zinssätze. Eine besondere Bedeutung kommt den Möglichkeiten steuerlicher Sonderabschreibungen aber auch den Programmen der Städtebauförderung zu, die gerade im Sanierungsgebiet vielfach entscheidende Investitionsanreize darstellen.

Die Erstellung einer Prognose bis 2030 unterliegt deshalb zwangsläufig der Möglichkeit von Schwankungen, die durch nicht absehbare veränderte Rahmenbedingungen, z.B. außergewöhnliche Ereignisse, Änderung der Hartz IV-Reform oder Einschnitte in andere ökonomische Anreizsysteme, verursacht werden können.

Im Jahr 2012 wurden durch das Büro Dr. Hölling & Partner Unternehmensberatung Berlin neue Bevölkerungsprognosen mit Startjahr 2011 erarbeitet. Diese waren Voraussetzung für die Wohnungsnachfrageprognosen, die ebenfalls durch das Büro Dr. Hölling & Partner für die Gesamtstadt und kleinräumig erarbeitet wurden.

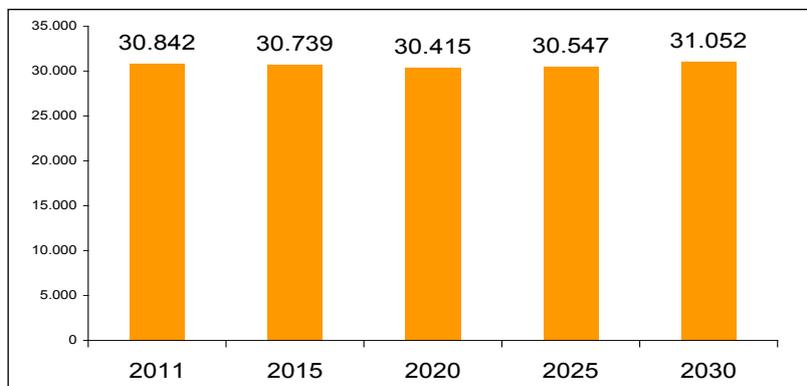
Eine stadtteilbezogene Prognose des Wohnungsmarktes in mittel- bis langfristiger Sicht war erforderlich, um insbesondere die städtebaulichen Rahmenbedingungen für gesunde und attraktive Wohn- und Lebensbedingungen zu schaffen. Gerade für die größeren Wohnungsunternehmen ist eine solide Planungsbasis für die Entwicklung ihres Wohnungsbestandes unverzichtbar. Deshalb waren diese aktiv in die Erarbeitung der Haushaltsprognose eingebunden.

Prognose der wohnungsnachfragenden Haushalte

Wie die Analyse der Einwohnerentwicklung und der Wohnungsmarktentwicklung im Zeitraum von 1999 bis 2013 zeigt, unterscheiden sich die Einwohner- und Haushaltstrukturen in den einzelnen Stadtgebieten erheblich. Diese Strukturunterschiede führen auch dazu, dass sich die Haushaltsgrößen in den einzelnen Gebieten im Prognosezeitraum unterschiedlich entwickeln.

Die Prognose von Dr. Hölling geht davon aus, dass aufgrund der Altersstruktur die durchschnittliche Haushaltsgröße in Knieper West am stärksten sinkt, während sie in den anderen Gebieten bis 2020 sogar noch etwas ansteigt und erst danach leicht sinkt. Im gesamtstädtischen Durchschnitt ist bis 2020 mit relativ stabilen, anschließend mit abnehmenden Haushaltsgrößen zu rechnen. Im Ergebnis der Prognoserechnung wurde davon ausgegangen, dass bis 2020 sich trotz kleiner werdender Haushaltsgrößen infolge der rückläufigen Einwohnerentwicklung die Anzahl der privaten Haushalte verringert. Die Verkleinerung der Haushaltsgrößen könnte jedoch für den anschließenden Zeitraum bis 2030 wieder zu einer steigenden Anzahl von Haushalten führen. Für die Gesamtstadt wurde bis 2020 ein leichter Rückgang der Haushalte prognostiziert und danach wieder ein Zunahme.

Abbildung 36: Prognose der wohnungsnachfragenden Haushalte für die Gesamtstadt

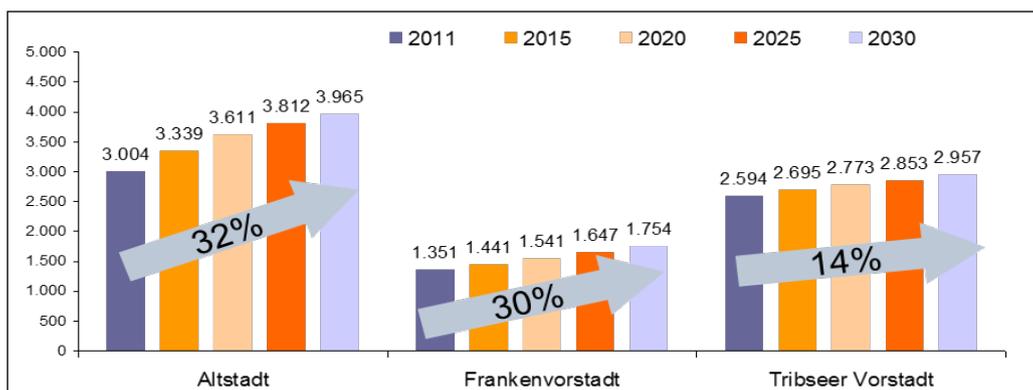


Grafik: Anzahl der privaten Haushalte ohne Heimbewohner bis 2030, Quelle: Dr. Hölling

Zu beachten ist: Bei der Prognose der wohnungsnachfragenden Haushalte wurden durch den Verfasser die Einwohner mit Nebenwohnsitz in Stralsund nicht berücksichtigt. Einwohner mit Zweitwohnsitz sind ebenso Wohnungsnachfragende wie die Einwohner mit Hauptwohnsitz. Demzufolge ist diese Größe zu der o. g. Nachfrage hinzuzurechnen. In 2013 lag die Zahl der wohnungsnachfragenden Haushalte in Stralsund (Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz, ohne Einwohner in Heimen und Einrichtungen) bei 31.386 Haushalten.

Für die zentral gelegenen Stadtgebiete Altstadt, Franken und Tribseer Vorstadt wurde lt. Prognose von Dr. Hölling und Partner mit einer steigenden Anzahl der privaten Haushalte bis 2030 gerechnet. Der Anstieg ergibt sich zum einen aus den prognostizierten Einwohnerzuwächsen und zum anderen aus einem Rückgang der durchschnittlichen Haushaltsgrößen.

Abbildung 37: Prognose wohnungsnachfragender Haushalte für folgende Stadtgebiete



Quelle und Abbildung: Dr. Hölling

Die für Knieper West und Grünhufe prognostizierten Einwohnerrückgänge führen zu deutlich sinkenden Haushaltszahlen. Infolge der verschiedenen Annahmen zu den innerstädtischen Wanderungen fällt der prozentuale Rückgang in Knieper West geringer aus als in Grünhufe. Die gleichbleibende Anzahl der Haushalte in Knieper Nord ergibt sich infolge der angenommenen Wanderungsgewinne im Zuge der Neuvermietung freiwerdender Wohnungen.

Abbildung 38: Prognose wohnungsnachfragenden Haushalte für folgende Stadtgebiete

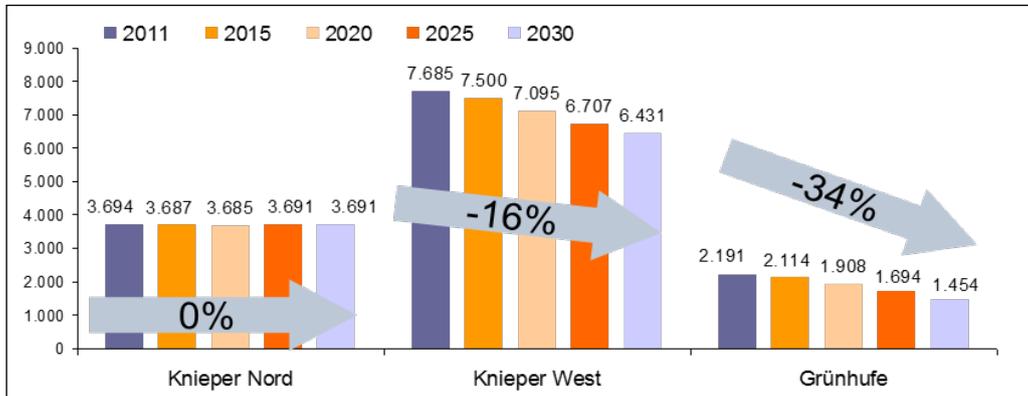
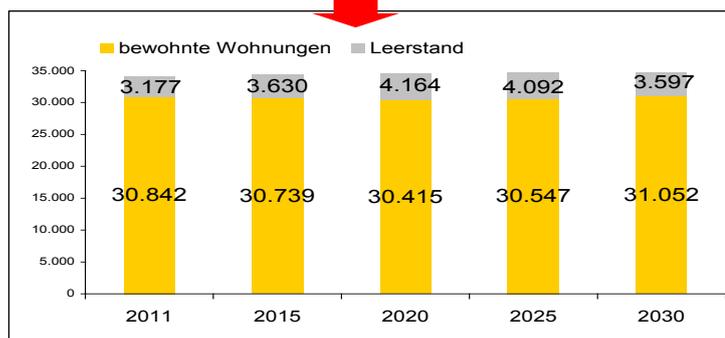
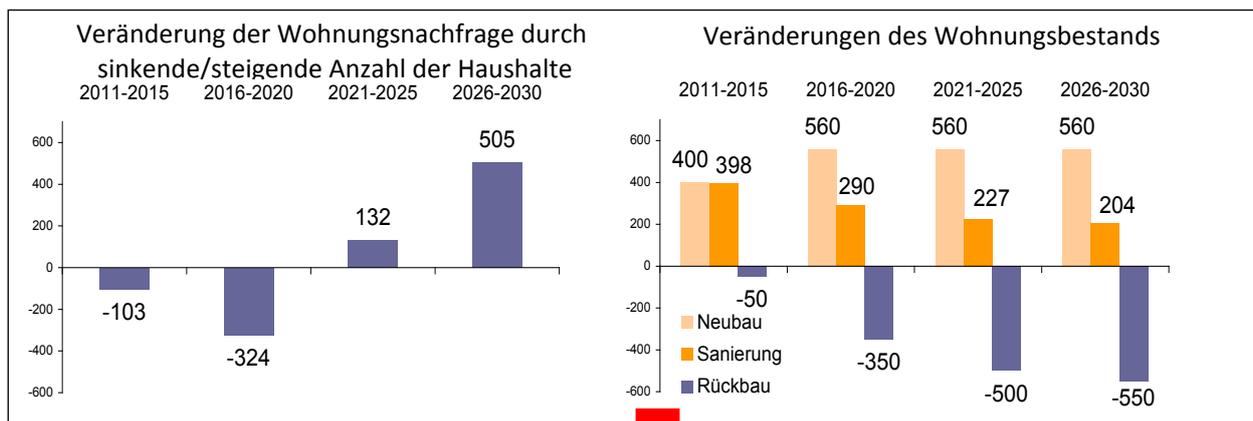


Diagramm: Anzahl der privaten Haushalte ohne Heimbewohner in Knieper Nord, Knieper West und Grünhufe, Quelle: Dr. Hölling

Wohnungsbestand und Wohnungsbedarf bis 2030

Die gesamtstädtische Entwicklung resultiert aus der Summe sehr unterschiedlicher Entwicklungen in den einzelnen Gebieten. Wachstumsträger sind die zentralen und zentrumsnahen Gebiete.

Im Falle der Altstadt setzt sich der Trend der zurückliegenden Jahre fort, der sich infolge begrenzter Wachstumspotentiale abschwächen wird. Das eröffnet Chancen für die angrenzenden Gebiete. Die beiden Großsiedlungsgebiete werden einem Schrumpfungsprozess in unterschiedlicher Dynamik unterworfen sein. Das Wachstum infolge neuer Wohnbaustandorte betrifft primär die übrigen Gebiete. Für die Gesamtstadt wurden folgenden Annahmen für die Prognose zugrunde gelegt:

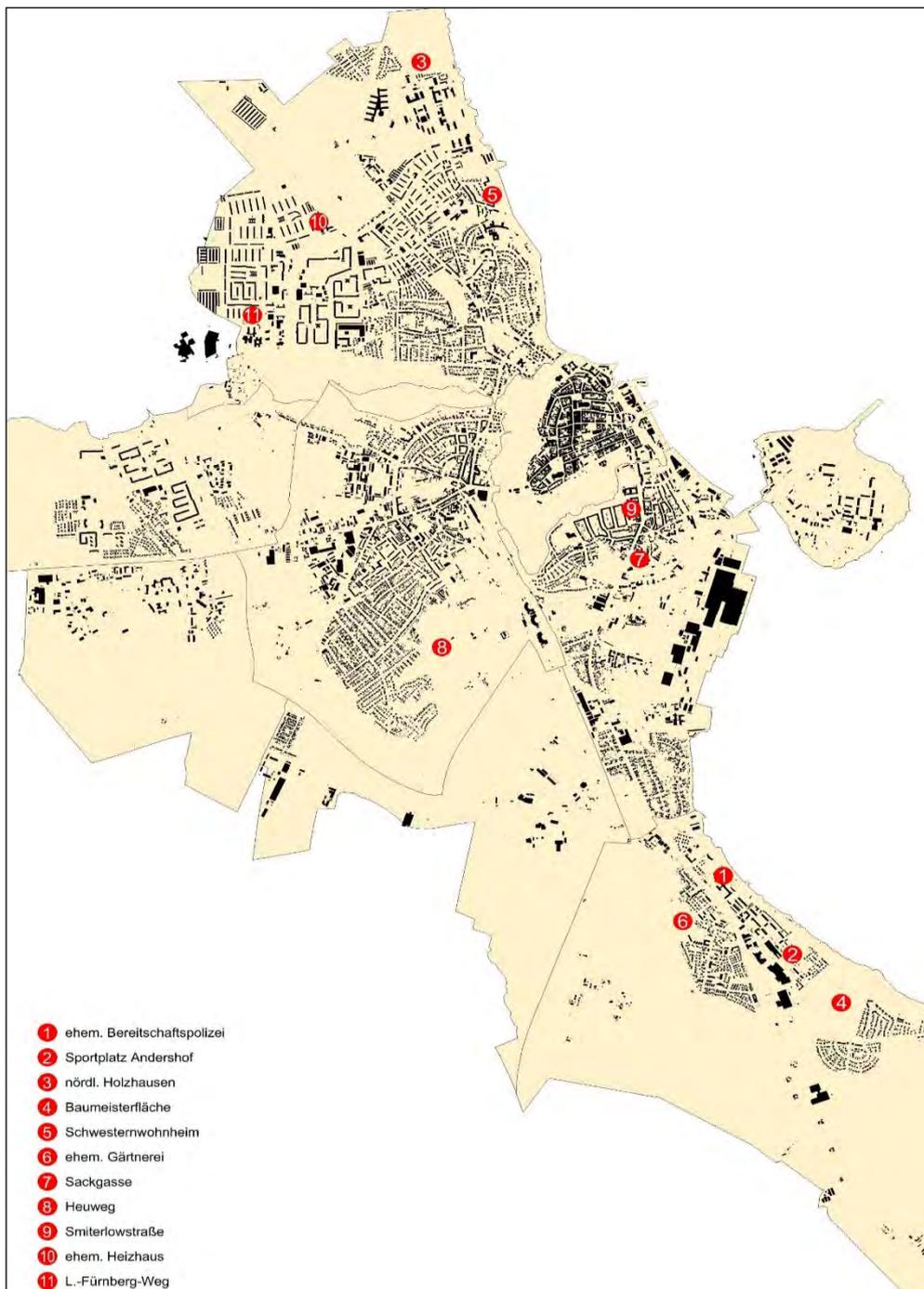


Quelle und Abbildungen: Dr. Hölling

Aufgrund einer hoch angesetzten Neubauquote und einer hohen Anzahl des Wohnraumzugangs von derzeit leer stehenden Wohnungen durch Sanierung bis 2030 fällt die Prognose der Wohnungsleerstände für Stralsund entsprechend hoch aus. Hinzu kommt, dass von einem Rückgang der wohnungsnachfragenden Haushalte ausgegangen wird, was gegenwärtig trotz Einwohnerrückgang nicht der Fall ist. Im Rahmen des Monitorings Stadtentwicklung wird auch diese Entwicklung beobachtet, sollte der positive Trend anhalten, muss die Prognose der Wohnungsnachfrage und der Leerstände ggf. fortgeschrieben werden.

Folgende Karte zeigt die Wohnbaupotenziale in Stralsund. Wohnbautätigkeit ist ein Maß für die Attraktivität einer Region. Eine niedrige Zahl weist auf vorhandene Leerstände, einen gesättigten Markt, zu hohe Baukosten und die fehlende Verfügbarkeit von Bauland hin. Eine hohe Zahl zeigt, dass Neubauten, unter anderem für junge Familien, überhaupt bezahlbar sind.

Karte 15: Wohnbaupotenziale



Wohnungsbaupotentiale bis 2030, Quelle: Hansestadt Stralsund, Abt. Planung und Denkmalpflege

Die Ergebnisse der Wohnungsnachfrage- und Leerstandsprognose für die Teilgebiete werden im Gliederungspunkt 2.9 (SWOT-Analyse für festgelegte Schwerpunktgebiete) dargestellt.

Im Ergebnis der Prognoserechnung für die Gesamtstadt wurden folgende Ziele für die künftige Planung formuliert:

- Anpassung des Wohnungsbestands an den demografischen Wandel, d.h.:
 - Erhalt und weitere Aufwertung der inneren Stadtgebiete Altstadt, Frankenvorstadt, Tribseer Vorstadt,
 - Rückbau von leer stehenden Wohnungen bevorzugt in Grünhufe und Knieper West auf Grundlage städtebaulicher Rahmenpläne, aktives Umzugsmanagement und Vorhalten von Ersatzwohnungen,
 - Entwicklung von hochwertigen Neubaustandorten.
- Qualitative und bedarfsgerechte Verbesserung des Wohnungsangebotes, d.h.:
 - Schaffung eines differenzierten Wohnungsangebotes für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, darunter auch generationenübergreifendes Wohnen, altengerechtes und betreutes Wohnen, barrierefreies Wohnen,
 - Angebotsdifferenzierung in verschiedenen Mietpreissegmenten, Vermeidung von sozialen Problemquartieren, Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen in den Stadtgebieten.

2.7 Infrastrukturversorgung

2.7.1 Soziale und kulturelle Infrastruktur

Die bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Kinderkrippen, Kindergärten und Schulen ist ein entscheidender Standortfaktor für die Wohnortwahl junger Menschen. Dabei kommt es nicht nur auf die quantitative Versorgung, sondern auch auf die Versorgung bei den einzelnen Schularten und Schulformen und die räumliche Lage der Schulen an.

Grundsätzlich gibt es in der Hansestadt Stralsund ein breit gefächertes Angebot für die Kinderbetreuung sowie für alle nach Schulgesetz M-V zulässigen Schularten. Alle Einrichtungen befinden sich in Wohnortnähe in den Einwohnerschwerpunkten.

Versorgung mit Kindertagesstätten

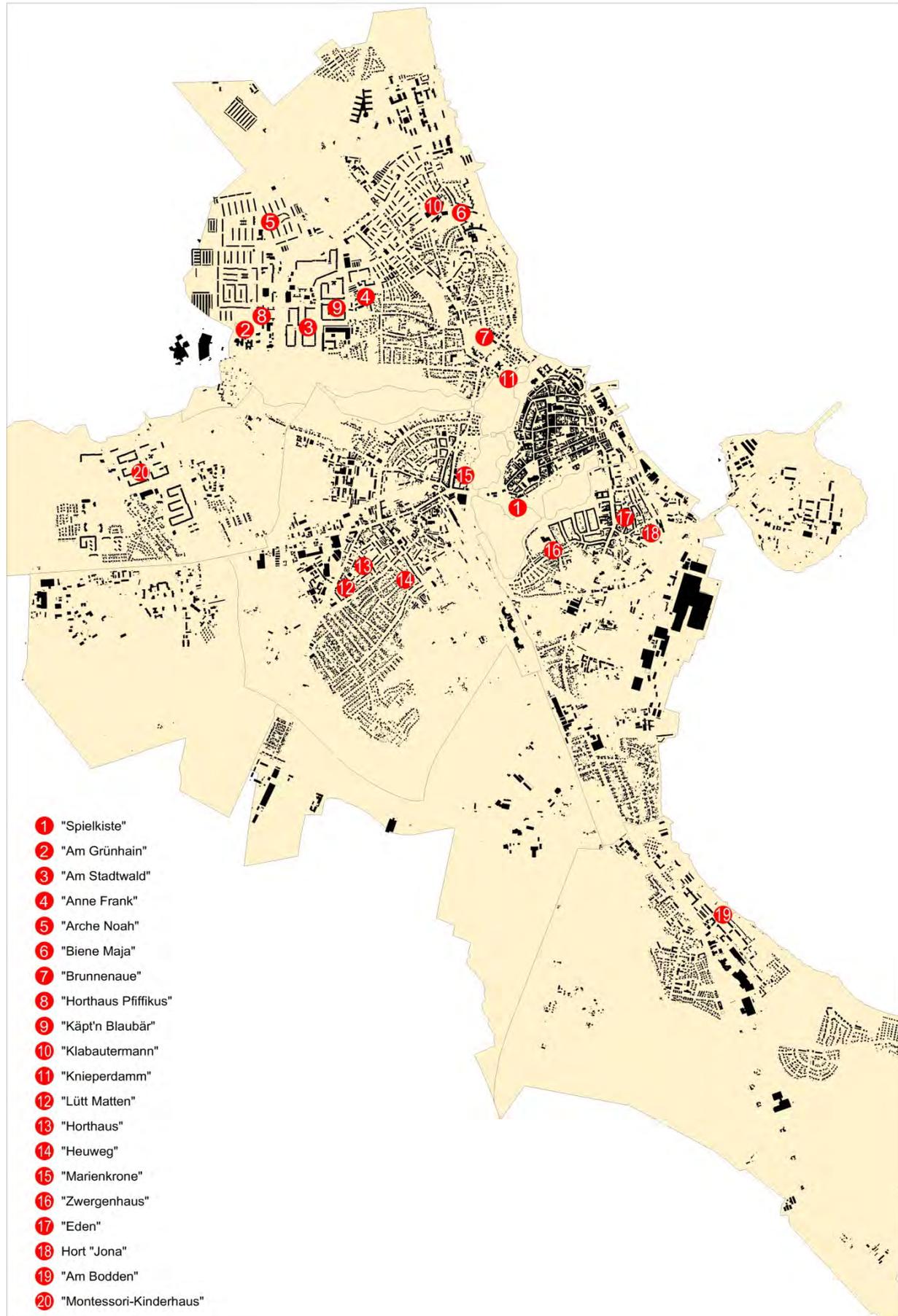
Für die Betreuung der Krippen- und Kindergartenkinder standen 2013 in 20 Kindertagesstätten 2.340 Plätze zur Verfügung, davon 543 Krippenplätze und 1.797 Kindergartenplätze. Gemessen an den Kindern im Kita-Alter lag die Kapazität bei 83 Plätzen je 100 Kinder. Die vorhandenen Kapazitäten waren insgesamt zu 95,1 % ausgelastet, die Auslastung im Krippenbereich lag bei 90,2 % und im Kindergartenbereich bei 96,6 %. Stadtgebietsbezogen zeigt sich, dass die vorhandenen Kapazitäten in der Altstadt und in Grünhufe in 2013 vollständig belegt waren, das ist ein Indiz dafür, dass hier die Nachfrage wahrscheinlich höher ist als das Angebot.

Tabelle 12: Kapazitäten und Auslastung mit Kindertagesplätzen

Stadtgebiet	Kapazität=vorhandene Plätze			betreute Kinder=belegte			Auslastung in %		
	Krippe	Kinder-	Kita	Krippe	Kinder-	Kita	Krippe	Kinder-	Kita
Altstadt		64	64		65	65		101,6	101,6
Knieper	317	987	1.304	288	941	1.229	90,9	95,3	94,2
Tribseer	94	320	414	81	305	386	86,2	95,3	93,2
Franken	74	163	237	68	165	233	91,9	101,2	98,3
Stadtgebiet Süd	18	63	81	13	58	71	72,2	92,1	87,7
Lüssower Berg	keine Kindertageseinrichtungen								
Langendorfer Berg									
Grünhufe	40	200	240	40	202	242	100,0	101,0	100,8
Stralsund	543	1.797	2.340	490	1.736	2.226	90,2	96,6	95,1

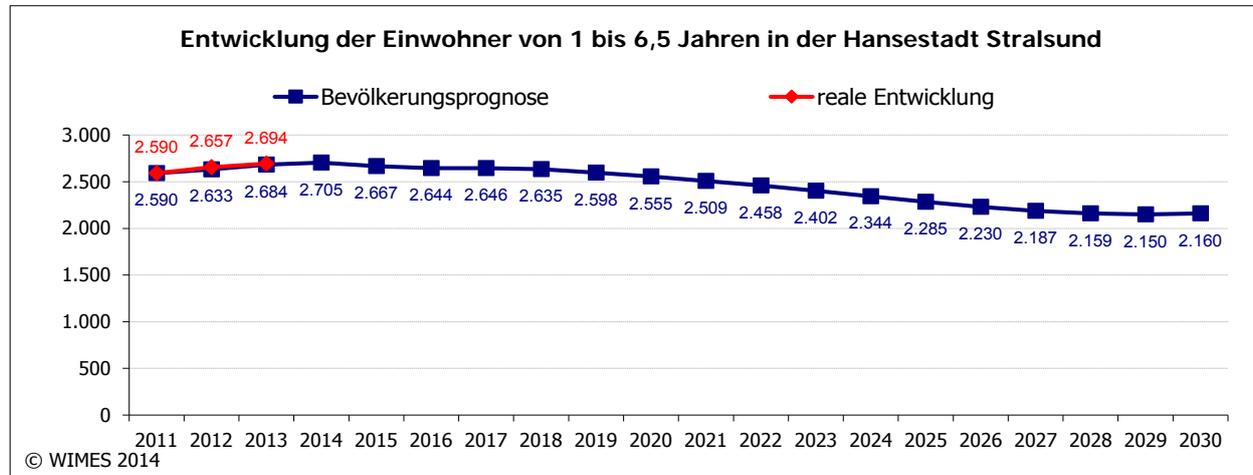
Aufgrund der geringen Anzahl an Kita-Kindern in den Stadtgebieten Lüssower Berg (10 Kinder) und Langendorfer Berg (19 Kinder) befinden hier keine Kita. (Siehe folgende Karte)

Karte 16: Kindertagesstätten



Der Abgleich der Realentwicklung mit den Prognosewerten für die Jahre 2012 und 2013 zeigen, dass die realen Zahlen nur geringfügig über den Werten der Prognose lagen.

Abbildung 39: Entwicklung Kindergartenalter bis 2025



Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling, Berechnung und Abbildung Wimes

Daraus ist zu schlussfolgern, dass die Zahl der in den Kindergärten zu betreuenden Kinder im Jahr 2014 ihren Höhepunkt erreicht haben dürfte. Danach wird die Zahl sinken. Gegenüber dem Startjahr 2011 ergibt sich bis 2030 ein Rückgang der Zahl der Kinder im Kindergartenalter um 16,6 %. Daher werden die derzeit vorhandenen Kapazitäten für Kinderkrippen, Kindergärten und Tagespflegeplätze für die kommenden Jahre ausreichend sein. Gleichzeitig wird es auf absehbare Zeit keine Schließungen von Einrichtungen auf Grund fehlender Kinder geben müssen. Handlungsbedarf ergibt sich jedoch aufgrund des Bauzustandes der Einrichtungen. (Siehe Maßnahmenplan)

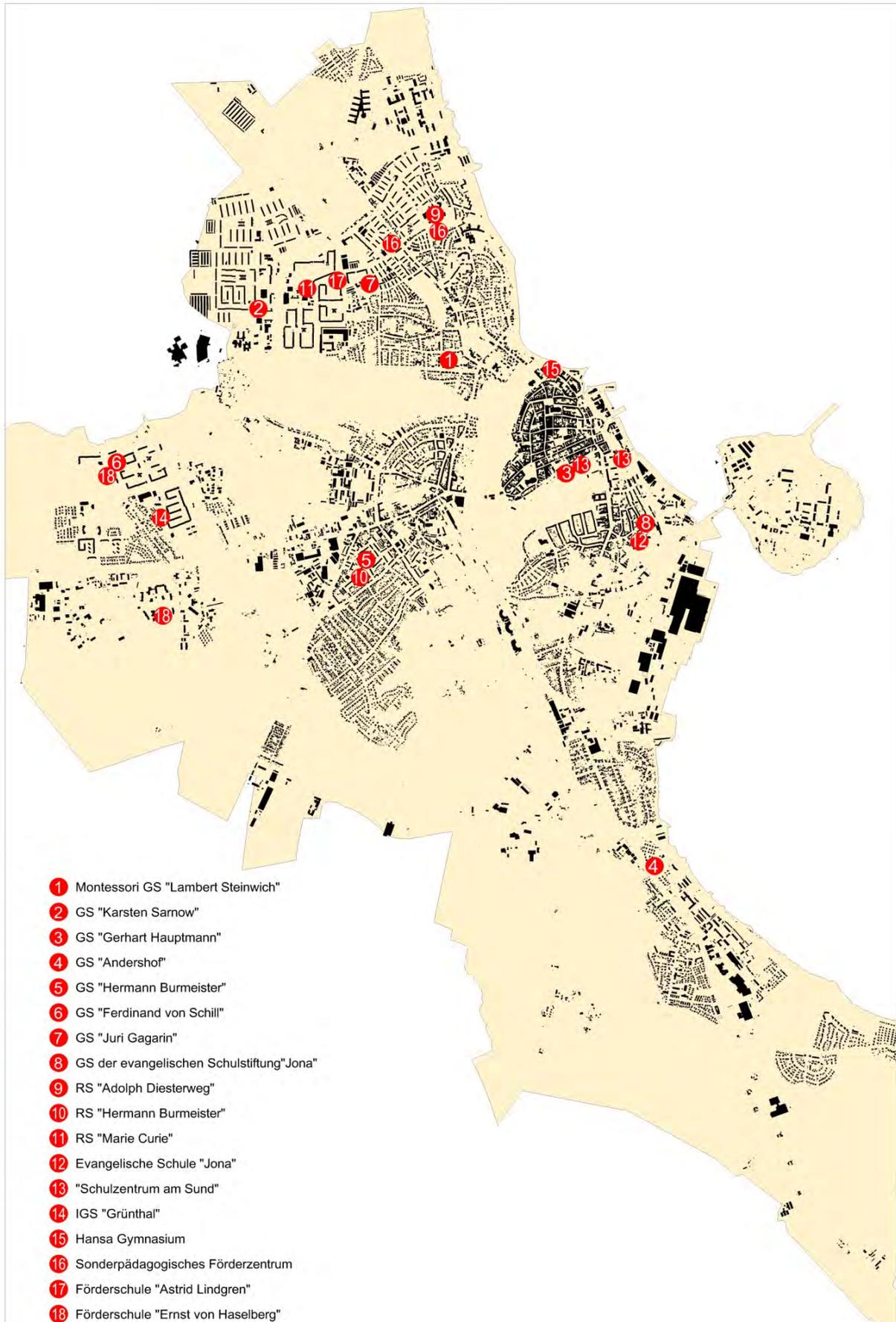
Schulversorgung

Im Schuljahr 2013/2014 wurden insgesamt 5.120 Schülern in Stralsund beschult.

Tabelle 13: Übersicht allgemein bildender Schulen

Schule	Schulart	Rechtsstatus	Anzahl Klassen	Anzahl Schüler
Grundschule "Maria Montessori"	Grundschule	öffentlich	10	243
Grundschule "Karsten Sarnow"	Grundschule	öffentlich	12	272
Grundschule "Hermann Burmeister"	Grundschule	öffentlich	11	256
Grundschule "Gerhart Hauptmann"	Grundschule	öffentlich	11	261
Grundschule "Juri Gagarin"	Grundschule	öffentlich	13	278
Grundschule Andershof	Grundschule	öffentlich	5	106
Grundschule "Ferdinand von Schill"	Grundschule	öffentlich	10	178
Regionale Schule "Hermann Burmeister"	Regionale Schule	öffentlich	12	226
Regionale Schule "Adolph Diesterweg"	Regionale Schule	öffentlich	16	416
Regionale Schule "Marie Curie"	Regionale Schule	öffentlich	13	262
Schulzentrum am Sund	Kooperative Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe	öffentlich	22	615
Integrierte Gesamtschule "Grünthal"	Integrierte Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe	öffentlich	21	666
Christliche Gemeinschaftsschule "Jonaschule"	Integrierte Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe und Grundschule	privat	18	409
Hansa-Gymnasium	Gymnasium	öffentlich	13	622
Sonderpädagogisches Förderzentrum "Lambert Steinwich"	Förderschule-Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen	öffentlich	14	162
Förderschule "Astrid Lindgren"	Förderschule-Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung	öffentlich	6	42
Förderschule "Ernst von Haselberg"	Förderschule-Schule mit den Förderschwerpunkten emotionale und soziale Entwicklung und Unterricht kranker Schülerinnen und Schüler	öffentlich	4	106
			211	5.120

Karte 17: Schulstandorte



Quelle: Hansestadt Stralsund, Abt. Planung und Denkmalpflege

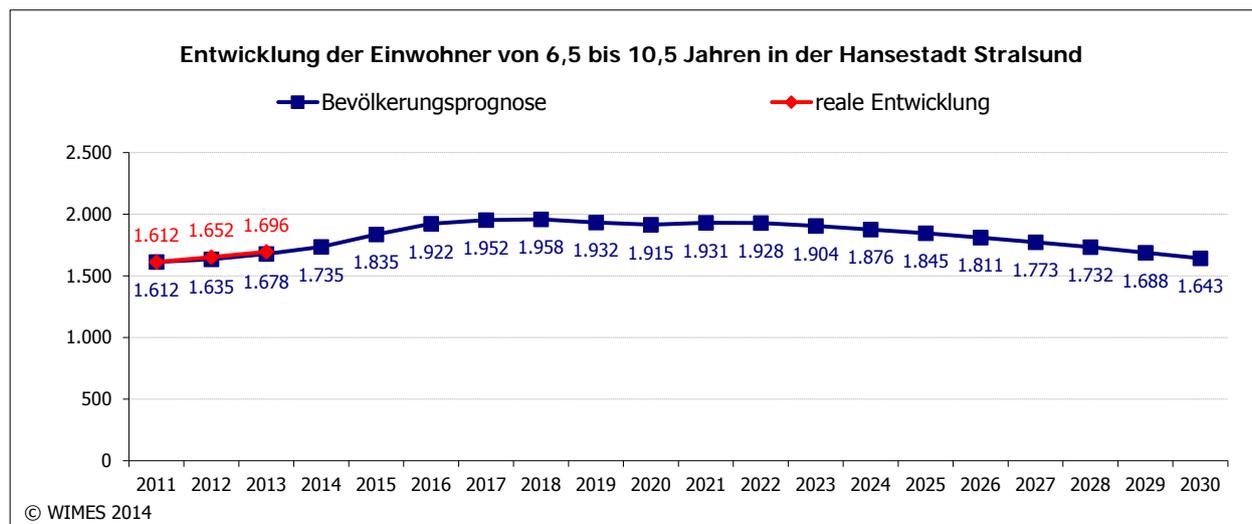
Der bauliche Zustand der Schulen ist unterschiedlich. 5 Gebäude sind bereits saniert. Lediglich die Grundschulen Andershof, „Ferdinand von Schill“ in Grünhufe und „Juri Gagarin“ in Knieper Nord sind noch unsaniert. In den 1990er Jahren wurden bei der Grundschule „Juri Gagarin“ lediglich einzelne Bauelemente, z. B. Fenster, saniert. Daher ist hier dringender Handlungsbedarf gegeben. Dort lernen derzeit 240 Schüler (Auslastung 58,1 %). Die hier vorhandenen Kapazitätsreserven könnten Mehrbedarfe abdecken. Dazu ist es allerdings erforderlich, diese Schule zeitnah umfassend zu sanieren. Die weiterführenden Schulen sind bereits alle saniert.

Durch die gesetzlich geregelte freie Schulwahl ist es auch außerhalb von Stralsund wohnenden Schülern möglich, in der Hansestadt Stralsund beschult zu werden. Dies ist jedoch nur im Rahmen freier Kapazitäten möglich. Durch die künftige Entwicklung ist zu erwarten, dass die Kapazitäten durch Stralsunder Schüler stärker ausgelastet werden und sich damit die Möglichkeiten für Schüler aus dem Umland reduzieren.

Die realen Zahlen der Kinder im Grundschulalter lagen in den Jahren 2012 und 2013 nur geringfügig über den Prognosewerten. Laut Bevölkerungsprognose wird die Einwohnerzahl im Grundschulalter, d. h. von 6,5 bis 10,5 Jahren, noch bis 2018 zunehmen. In den Folgejahren ist von geringfügigen Verlusten auszugehen. Die Zahl der Kinder im Grundschulalter wird im Jahr 2025 voraussichtlich um rund 200 Kinder über dem heutigen Niveau liegen und danach stärker zurückgehen.

Auf gesamtstädtischer Ebene sind entsprechend dieser Entwicklung alle derzeit vorhandenen Grundschulkapazitäten aufrecht zu erhalten.

Abbildung 40: Entwicklung der Schüler im Grundschulalter



Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling, Berechnung und Abbildung Wimes

Bei den Hortplätzen (Auslastung 100 %) ist offensichtlich, dass nicht alle Bedarfe gedeckt werden konnten. Inwieweit Hortkinder bei der Nutzung der Tagespflegeeinrichtungen oder anderen Einrichtungen eine Rolle spielen, konnte jedoch nicht ermittelt werden. Die Bedeutung könnte allerdings in den kommenden Jahren zumindest bei schulnahen Einrichtungen noch weiter zunehmen, um die Bedarfe im Hortbereich abzudecken.

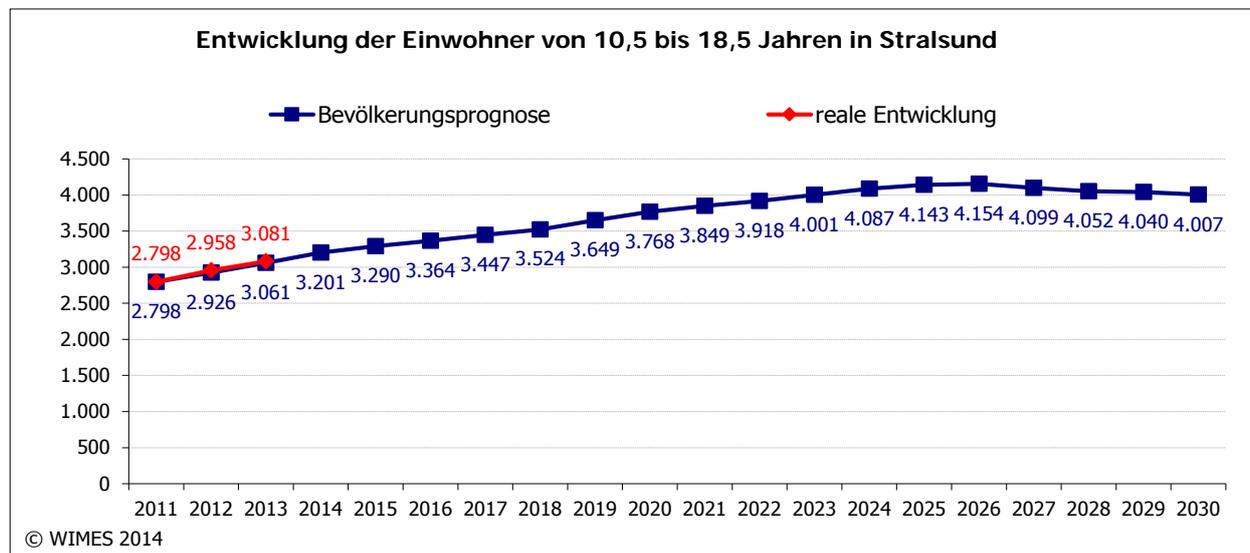
Die zu betreuenden Hortkinder, die gleichzeitig auch Schüler in den Grundschulen sind, werden voraussichtlich bis 2018 zunehmen. Daher wird der Bedarf nach Hortplätzen in den kommenden Jahren noch steigen.

Sollten in einzelnen Schulen Horträume durch die zunehmenden Bedarfe nach Klassenräumen entfallen, muss nach Ersatzlösungen gesucht werden. Mögliche Lösungen sind Kindereinrichtungen, die eine zurückgehende Auslastung zu verzeichnen haben sowie der angestrebte Ersatzneubau der Kita Altstadt, der erweiterte Bedarfe im Hortbereich berücksichtigt. Hierzu führt die Hansestadt Stralsund bereits seit geraumer Zeit intensive Verhandlungen mit dem Landkreis zur Erweiterung der Hortkapazitäten.

Aufgrund der zu erwartenden Einwohnerentwicklung der Schüler im Alter weiterführender Schulen und der daraus resultierenden Schülerzahlen ist davon auszugehen, dass in den Jahren nach 2020 die heutigen Schulkapazitäten für die weiterführenden Schulen deutlich stärker ausgelastet werden. Mögliche Reserven sind dann zu mobilisieren. Ggf. wird es für außerhalb Stralsunds wohnende Schüler nicht mehr im derzeitigen Umfang möglich sein, an Stralsunder Schulen zu lernen. Analog der Grundschulen ist auch hier zu erwarten, dass die vorhandenen räumlichen Kapazitäten und die Bedarfe räumlich auseinander fallen. Durch Lenkungsmaßnahmen kann dann eine nahezu gleichmäßige Auslastung der Schulen erreicht werden.

Die Zahl der Einwohner im Alter von 10,5 bis 18,5 Jahren, d. h. die potenziellen Schüler weiterführender Schulen, wird im Prognosezeitraum bis 2025 stetig steigen (Gegenüber dem Startjahr um 1.345 Personen). Selbst am Ende des Prognosezeitraumes 2030 wird die Zahl der Schüler im Alter weiterführende Schulen noch deutlich über dem heutigen Niveau liegen. Bisher verläuft Realentwicklung und Prognose nahezu identisch.

Abbildung 41: Entwicklung der Zahl der Schüler im Alter weiterführender Schulen bis 2030



Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling, Berechnung und Abbildung Wimes

Die für die Klassenstufen 5-10 ausgewiesenen Kapazitäten reichen nicht aus, um die steigende Nachfrage abdecken zu können. Es besteht ein kurzfristiger Handlungsbedarf für den Aufbau zusätzlicher Kapazitäten vor allem im Zeitraum 2018 bis 2024. Eine Entlastung der derzeitigen Situation wird mit dem Ersatzneubau des Hauses II der IGS Grünthal ab 2014 geschaffen.

Bei der gymnasialen Stufe werden die Kapazitäten voraussichtlich ausreichen.

Zur zukünftigen Bedarfsdeckung ist es auch erforderlich, den baulichen Zustand aller Gebäude entsprechend zu halten bzw. herzustellen. Die Verbesserung des baulichen Zustandes der Gagarin-Schule ist am dringendsten.

Die Kapazitäten für die Förderschulen sind nicht planbar, da die exakten Vorgaben durch die Landespolitik immer noch fehlen. Sie sollten aber nach derzeitigen Erkenntnissen für die nächsten Jahre ausreichen.

Altersgerechtes Wohnen mit und ohne Pflegeangebote

Wohnen für ältere Menschen unterliegt besonderen Herausforderungen, vor allem für die Vermieter und die öffentliche Hand. Seit Jahren bemühen sich die Stadtverwaltung und die großen Wohnungsunternehmen, die von den älteren Menschen benötigten Veränderungen an den Wohnungen und dem Wohnumfeld herzustellen. Dabei ist immer wieder festzustellen, dass der tatsächliche Bedarf und die Anforderungen an Wohnungen für ältere Menschen nicht exakt bekannt sind. Allerdings sind für alle Anforderungen geltende Pauschallösungen meist nicht zielführend.

Das Älterwerden von Menschen ist gekennzeichnet durch zunehmende Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität, insbesondere beim Treppen steigen, und zunehmende Probleme bei der Wahrnehmung (schlechteres Sehen bzw. Hören).

Dabei muss von mehreren Phasen dieses Lebensabschnittes ausgegangen werden. In den ersten Phasen, meist bis nach dem Renteneintritt findet das Leben überwiegend selbst bestimmt in der eigenen Wohnung oder dem Eigenheim statt, ohne dass besondere Anforderungen geäußert werden. Allerdings steigt der Wunsch nach Erleichterungen (z. B. mit Aufzug erreichbare Wohnung) mit zunehmendem Alter kontinuierlich an. Lösungen hierfür bieten altersgerechte Wohnungen.

Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko, chronisch zu erkranken und pflegebedürftig zu werden. Besonders stark erhöht sich das Risiko der Pflegebedürftigkeit ab 80 Jahren. Daher wird diese Altersgruppe bei der Pflegeplanung besonders zu beachten sein.

Die Hansestadt Stralsund hat sich frühzeitig mit dem demografischen Wandel, insbesondere mit den Folgen der immer älter werdenden Menschen, befasst. Bereits im Jahr 2007 wurde ein Konzept erarbeitet, welches Potenziale und Strategien zur Entwicklung eines umfassenden attraktiven Angebots für ältere Menschen in der Hansestadt Stralsund aufzeigt. Ziel war es auch, ältere Menschen dafür zu gewinnen, in der Hansestadt Stralsund ihren ersten Wohnsitz zu nehmen bzw. zu belassen.

Im Ergebnis der Einzelbetrachtungen des Konzeptes konnte damals schon zusammengefasst festgestellt werden, dass die Hansestadt Stralsund nicht nur für junge Menschen und solche mittleren Alters, sondern auch und gerade für ältere Menschen ein überdurchschnittlich attraktiver Wohnstandort ist. Dies fand seine Bestätigung nicht zuletzt auch in der Bewerbung der Hansestadt Stralsund vom 23.02.2007 um die „Seniorenfreundlichste Kommune in M-V“.

Für die ältere pflegebedürftige Bevölkerung gibt es in der Hansestadt Stralsund insgesamt acht Pflegeheime mit einer Kapazität von 781 Plätzen, davon entfallen sechs Einrichtungen auf die Wohlfahrtseinrichtungen der Hansestadt Stralsund gGmbH. Zudem gibt es 70 Plätze im ambulanten betreuten Wohnen.

Tabelle 14: Pflegeeinrichtungen für die ältere Bevölkerung

Altenpflegeheime	Plätze	Ambulant betreutes Wohnen	Plätze
Seniorenzentrum der Caritas St. Josef	103	Sundpflege GbR	6
Schwesternheimathaus	93	Pflegedienst Dagmar Prettin	12
KerVita Seniorenzentrum "Am Tierpark"	107	ASB	18
Pflegeheim "Am Grünhain"	92	BWV-Verwaltungs GmbH	12
Pflegeheim "Am Mühlgraben"	120	Intensivpflegedienst Lebens(T)raum	
Pflegeheim "Am Stadtwald"	100	Wohngemeinschaft	10
Pflegeheim "Rosa Luxemburg"	70	Intensivpflegedienst Wohngruppe	12
Pflegeheim "Seniorenhaus Brunnenau"	96		
	781		70

Zudem stehen im Bereich des betreuten Wohnens insgesamt 721 Wohnungen für Seniorinnen und Senioren zur Verfügung. Die Nachfrage und der Bedarf an betreuten Wohnformen in Stralsund sind weiter vorhanden. Die zur Verfügung stehenden Senioren-Wohnanlagen bieten ein Wohnumfeld, das auf die Bedürfnisse der Seniorinnen und Senioren zugeschnitten ist, wie:

- eine vorteilhafte infrastrukturelle Einbindung und vielfältige Einkaufsmöglichkeiten
- Ärzte, Apotheken, Physiotherapien
- Friseur, Banken, Bushaltestellen usw.

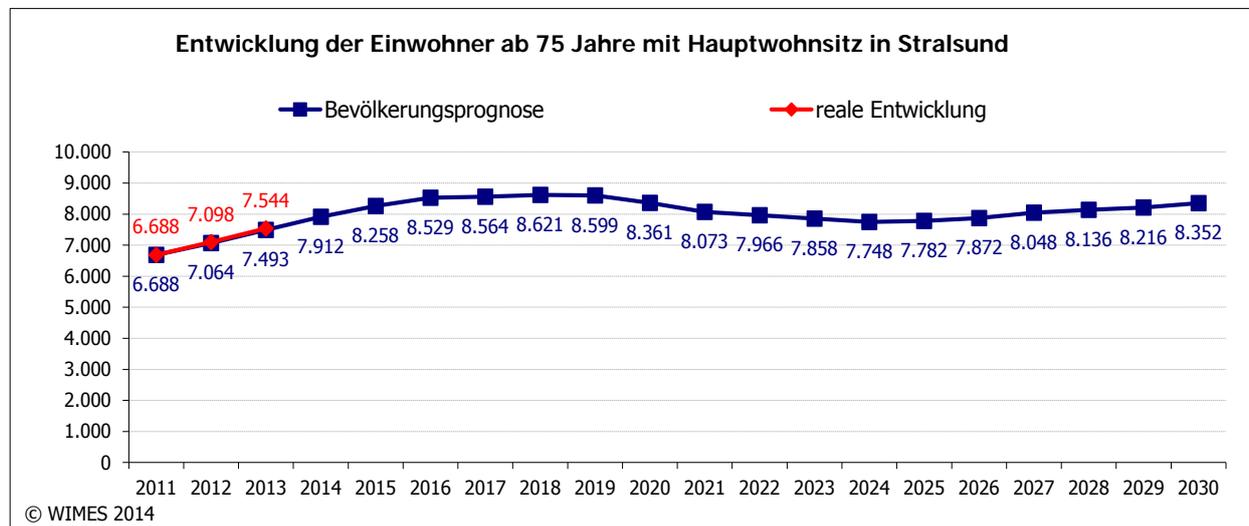
Tabelle 15: Pflegeeinrichtungen für die ältere Bevölkerung

Betreutes Wohnen	Wohnungen
Seniorenzentrum der Caritas St. Josef	78
Haus Bernstein	12
DRK Kreisverband	66
Sozialdiakonisches Zentrum der evangelischen Kirchengemeinde	25
Hestia Pflegeservice Betreutes Wohnen im Schwedenspeicher	51
Seniorenresidenz Kraska	35
BVW Verwaltungs GmbH	16
Volkssolidarität Grimmen-Stralsund e.V.	88
Betreutes Wohnen des ASB in Grünhufe	31
Betreutes Wohnen des ASB in Knieper	37
Betreutes Wohnen "Sonnenhügel"	103
Betreutes Wohnen Ambulante Pflege Streufert	20
Betreutes Wohnen Haus "Nordlicht"	18
Betreutes Wohnen Haus "Bellevue"	20
Wohnen mit Service Hanse Samariter Team	26
Memo Clinic - Spezialeinrichtung für Menschen mit Demenz	44
(Die Wohnungen können mit einer oder zwei Personen belegt werden)	670

Erfahrungsgemäß wird für die Altersgruppe der Einwohner ab 75 Jahre rund 20 % altersgerechter Wohnraum (mit und ohne Pflege) benötigt. Somit läge der Bedarf rein rechnerisch zum jetzigen Zeitpunkt, gemessen an der Zahl der Einwohner ab 75 Jahre von 7.544 Personen im Jahr 2013, in Stralsund bei rund 1.500 Plätzen. Das vorhandene Angebot liegt derzeit bei rund 1.850 Plätzen (für die Wohnungen in den betreuten Wohnanlagen wurden eine durchschnittliche Belegung von 1,5 Personen unterstellt).

Laut Bevölkerungsprognose wird die Zahl der Einwohner ab 75 Jahre noch bis 2018 zunehmen, auf das Maximum von 8.621 Personen. In 2025 wird ein Niveau von 7.782 Personen prognostiziert, dies liegt um rund 680 Personen über der jetzigen Einwohnerzahl in dieser Altersgruppe. Wie folgende Abbildung zeigt, verlaufen Realentwicklung und Prognose bisher nahezu identisch.

Abbildung 42: Entwicklung Einwohner ab 75 Jahre bis 2025



Quelle der Prognosewerte: Dr. Hölling, Berechnung und Abbildung Wimes

Aufgrund des bis 2020 ansteigenden Bedarfs und der gegenwärtig erreichten hohen Auslastung sollten die Kapazitäten für die stationäre Altenpflege in Stralsund stufenweise erweitert werden. Bis 2015 auf ca. 1.020 Plätze, bis 2020 auf ca. 1.150 Plätze und bis 2025 auf ca. 1.250 Plätze.

Die Kapazitätserweiterungen sollten jedoch mit der geplanten Kapazitätsentwicklung der Pflegeeinrichtungen im Landkreis abgestimmt werden. Ggf. können bestehende oder künftige Überkapazitäten von Einrichtung im Umland (z.B. Prohn, Negast) genutzt werden, so dass auf einen Teil der o.g. Kapazitätserweiterungen verzichtet werden kann. Da sich gegenwärtig das Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept (ILEK) für den LK Vorpommern-Rügen in Erarbeitung befindet, erfolgt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens (der erste Workshop hat bereits stattgefunden) dazu Abstimmungen.

Der Bedarf nach ambulanten Pflegeleistungen wird sich ebenfalls erhöhen. Pro Jahr werden ca. 80 bis 100 zusätzliche ambulante Pflegefälle betreut werden müssen. Dementsprechend sind die ambulanten Pflegekapazitäten sukzessive zu erhöhen. Ca. 15 zusätzliche Vollzeitstellen müssen pro Jahr geschaffen werden, und dazu bedarf es wieder gut ausgebildetes Fachpersonal.

Um älteren Menschen möglichst lange ein selbstbestimmtes Leben in der eigenen Wohnung zu ermöglichen, sind die bestehenden Aktivitäten der zum seniorengerechten Umbau von Wohnungen deutlich auszuweiten. Um den derzeitigen Versorgungsgrad zu verbessern und den zusätzlichen Bedarf der nächsten Jahre zu decken, sollten bis 2020 ca. 800 bis 900 Wohnungen umgebaut werden bzw. Fahrstühle an Gebäuden nachgerüstet werden. Letzteres erhöht die Lebensqualität aller Bewohner.

Die bestehenden Kooperationen von Wohnungsunternehmen und Pflegedienstleistern (z.B. Wohnprojekt KNIEPERHAUS®) sollten weiter intensiviert werden, um qualitätsgerechte und kostengünstige Lösungen zu erreichen.

Kulturelle Infrastruktur

Die Altstadt der Hansestadt Stralsund ist das kulturelle Zentrum. Die Hansestadt Stralsund ist durch ihren historischen Altstadt kern und ihre Sehenswürdigkeiten überregional bekannt.

Die Altstadt bietet den Einheimischen und den Besuchern ein großes Angebot an kulturellen und touristischen Anziehungspunkten. Die Sehenswürdigkeiten und der angrenzende Natur- und Landschaftsraum, vor allem jedoch die direkte Nähe am Wasser, bieten eine Vielzahl touristischer Potentiale, zudem ist die Hansestadt Stralsund verkehrstechnisch sehr gut angebunden.

Alle kulturellen Angebote werden jährlich in Form eines „Kulturratgebers der Hansestadt Stralsund“ vom Kulturbüro der Hansestadt Stralsund veröffentlicht.

Das Kulturbüro der Hansestadt Stralsund versteht sich als Ansprechpartner für Kultureinrichtungen, Kulturvereine und Veranstalter. Die Planung des Angebotes und die Pflege des regionalen Brauchtums gehören zu den Aufgaben des Kulturbüros. In Stralsund gibt es 32 Kunst- und Kulturvereine.

Kulturelle Anziehungspunkte sind das Meeresmuseum und das Ozeaneum, die Nikolaikirche, die Marienkirche, die Kulturkirche St. Jakobi, das Kulturhistorische Museum und die Weiterbeausstellung in der Altstadt. Zu den jährlichen Highlights zählen die Wallensteintage und die „Lange Nacht des offenen Denkmals“.

Außerhalb der Altstadt zählt das im Grünen gelegene Marinemuseum zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Stralsund verfügt zudem über ein Theater. Das Theater Vorpommern entstand aus der Fusion der Theater in Greifswald, Stralsund und Putbus auf Rügen.

Im Stadtgebiet Grünhufe befindet sich ein Freizeitpark. Der Stralsunder Zoo ist Bestandteil des Freizeitparks Grünhufe. Dort befindet sich auch eine rekonstruierte Holländerwindmühle.

Spiel, Sport- und Freizeitanlagen

Spielplätze und Spielstationen

In der Hansestadt Stralsund wurde 2003 erstmalig eine vollständige Erfassung und Bewertung aller Spielplätze durchgeführt. Im Ergebnis dieser Erfassung wurde ein konkreter Handlungsbedarf für einen Zielhorizont bis 2010 abgeleitet, der damals folgende Prioritäten umfasste:

- Maßnahmen zur Spielwertverbesserung auf bestehenden Plätzen hinsichtlich Gestaltung, Größe und Ausstattung
- Erweiterung der Spielflächen von 1,9 m² je Einwohner auf 2,5 m² je Einwohner

Seitdem wurde folgendes erreicht:

- Die Anzahl der Spielplätze ist gegenüber 2003 gestiegen, in fast allen Stadtteilen sind zusätzliche Plätze und Spielstationen entstanden.
- Zwar sind in der Hansestadt heute immer noch 2 m² Spielfläche je Einwohner ausgewiesen, jedem Kind stehen mit 15 m² jedoch ca. 3 m² mehr Spielfläche zur Verfügung.
- 90 % der Kinder im Alter zwischen 6 und 18 Jahren sind mit Spielflächen in angemessener Entfernung zu ihrem Wohnort versorgt.
- Fast der Hälfte der Kinder im Alter bis 6 Jahren stehen im wohnungsnahen Umfeld altersentsprechend ausgebaute Spielangebote zur Verfügung.
- Zusätzlich wurde das Spielangebot auf zahlreichen öffentlichen Plätzen durch Um- und Ausbau erweitert.
- Insgesamt wurden in den letzten 10 Jahren Investitionsmittel in einem Gesamtumfang von 105 TEUR im städtischen Haushalt eingesetzt, ergänzt um Spenden i.H.v. 42,3 TEUR.
- Im gleichen Zeitraum konnten die laufenden Aufwendungen für die Wartung und Unterhaltung der öffentlichen Spielplätze und Spielstationen verdreifacht werden.

Aktuell gibt es in der Hansestadt Stralsund 90 Spielplätze, 18 Spielstationen, drei Sandkästen und sieben Bolzplätze.

Tabelle 16: Spielplätze, Spielstationen, Sandkästen und Bolzplätze

	Spielplatz	Spielstation	Sandkasten	Bolzplätze
Altstadt	5	2	1	0
Knieper	39	6	0	3
Tribseer	10	0	0	1
Franken	8	7	0	1
Stadtgebiet Süd	7	0	0	0
Lüssower Berg	1	0	0	0
Langendorfer Berg	0	0	0	0
Grünhufe	20	3	2	2
gesamt	90	18	3	7

Die Erfassung und Bewertung aller Spielangebote in der Hansestadt Stralsund wurde im Rahmen der Spielraumentwicklungsplanung 2014 aktualisiert. Erstmals wurden dazu auch Aussagen zum Stand der Spielraumversorgung bezogen auf den tatsächlichen Wohnstandort der Kinder getroffen. Ergänzt um eine aktualisierte Beurteilung des Spielwertes und der Potenziale aller Spielplätze wurden daraus Handlungsbedarfe für einen nächsten Planungszeitraum abgeleitet:

- Handlungsbedarf Optimierung durch Verbesserung bestehender Plätze (Ergänzung, Ersatz, Erneuerung); Reduzierung überversorgter Bereiche (Zusammenlegung, Rückbau, Reduzierung des Spielangebotes) und Beseitigung von Versorgungslücken (Erweiterung bestehender Plätze, Neubau)
- Handlungsbedarf Instandhaltung

Die Umsetzung erfolgt nach Prioritäten. Dazu wurden folgende erste Schwerpunkte gesetzt:

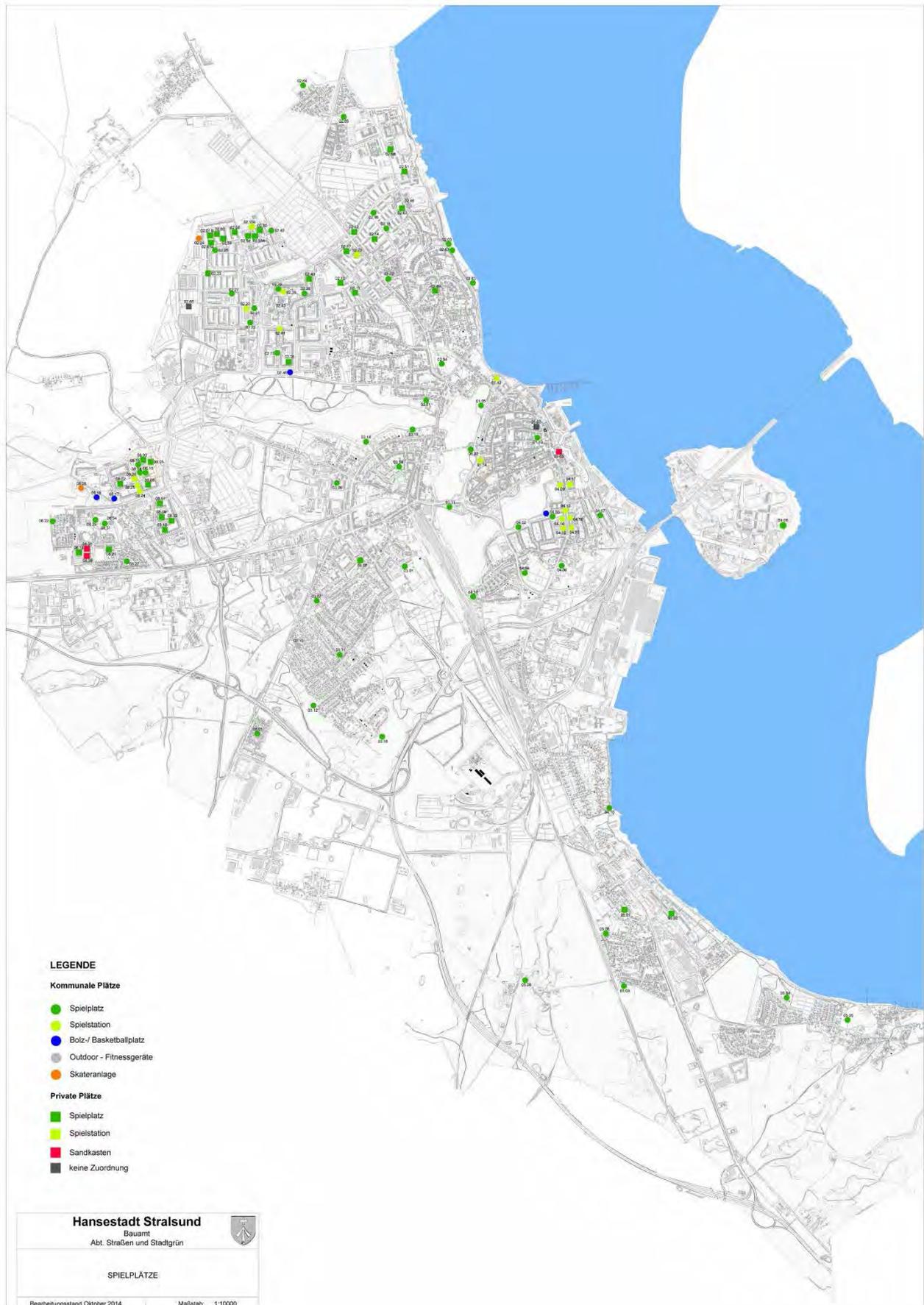
	Verbesserung	Reduzierung	Beseitigung Versorgungslücken	Instandhaltung
2014	Tribseer Vorstadt Knieper West	Grünthal/ Viermorgen	Andershof	
2015	Tribseer Siedlung		Knieper Vorstadt	Knieper West Knieper Nord
2016	Tribseer Siedlung Knieper Nord		Altstadt	
2017			Frankenvorstadt	
2018	Andershof		Frankenvorstadt	

Sport- und Sportfreianlagen

In der Hansestadt Stralsund gibt es derzeit 17 Turnhallen, davon sind zehn Turnhallen bereits voll saniert. Dringender Sanierungsbedarf besteht für folgenden Turnhallen:

- Turnhalle M. Curie, R.-Luxemburg, Sarnow, Brunnenau, J.-Gagarin im Stadtgebiet Knieper
- Turnhalle Andershof im Stadtgebiet Süd
- ehem. Allende-Turnhalle im Stadtgebiet Tribseer

Karte 18: Bestandskarte mit Spiel- und Sportplätzen

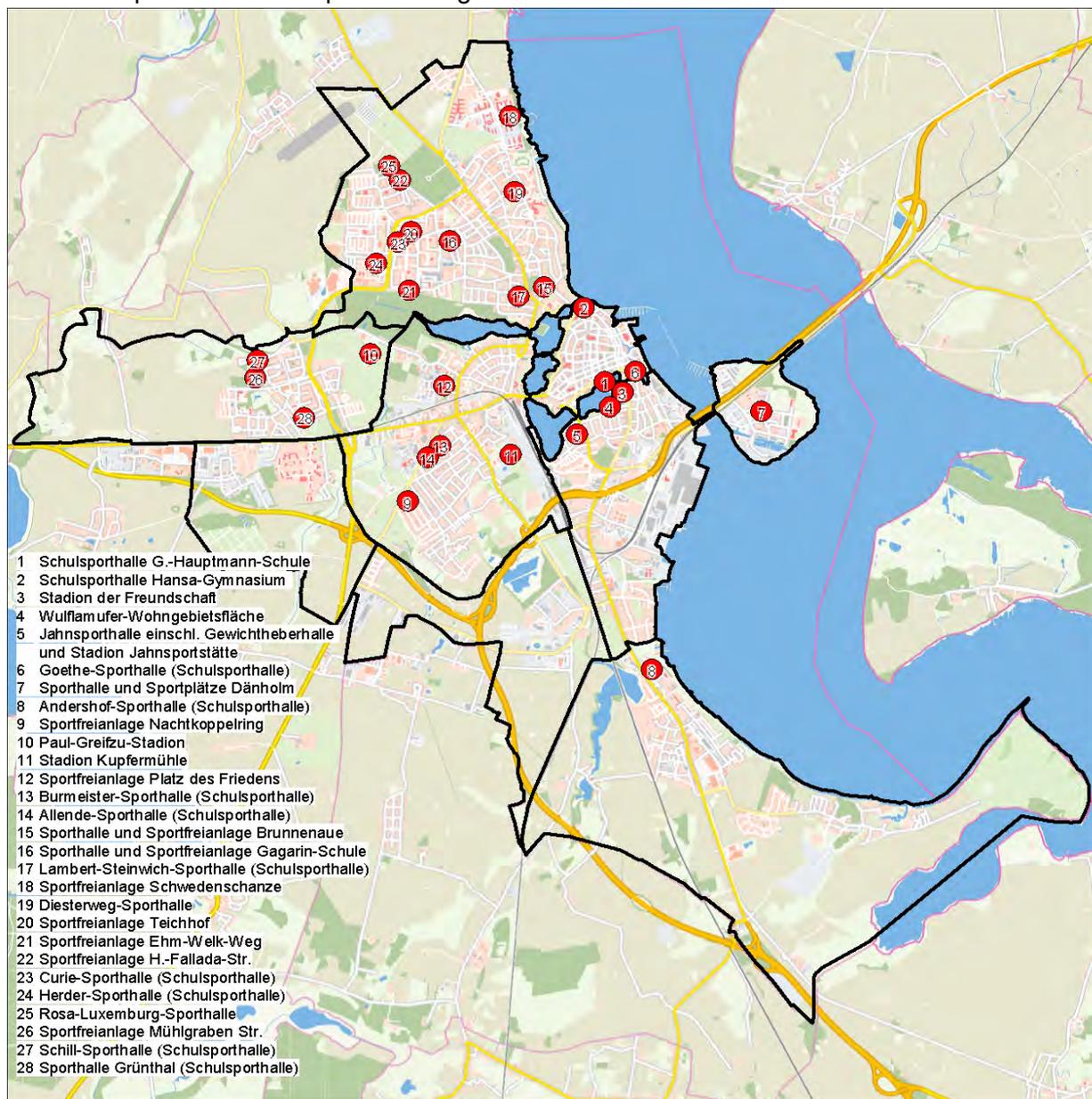


Insgesamt gibt es in der Hansestadt Stralsund 11 Sporthallen und vier Stadien. Hoher Handlungsbedarf besteht bezüglich der Sanierung bzw. Neubau des Stadions Kupfermühle und des Paul-Greifzu-Stadions in der Tribseer Vorstadt und des Stadions der Freundschaft in der Frankenvorstadt.

Tabelle 17: Sporthallen und Sportfreianlagen

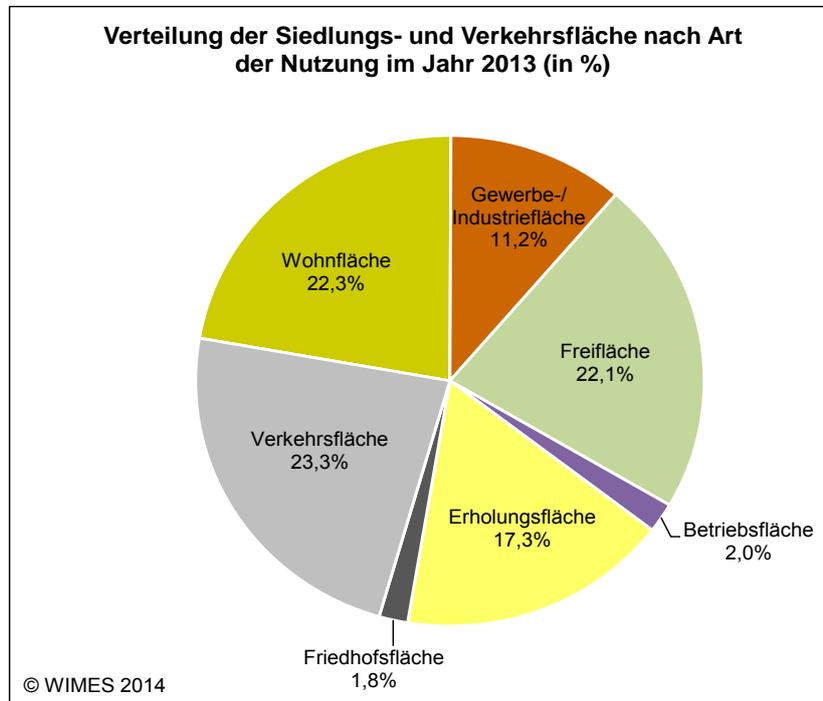
	Sporthallen	Sportfreianlagen
Altstadt	2	
Knieper	7	6
Tribseer	2	4, davon 2 Stadien
Franken	3	4, davon 2 Stadien
Stadtgebiet Süd	1	
Lüssower Berg	0	
Langendorfer Berg	0	
Grünhufe	2	1
gesamt	17	15 (dav. 4 Stadien)

Karte 19: Sporthallen und Sportfreianlagen



Der Anteil der Erholungsfläche an der Siedlungs- und Verkehrsfläche beträgt gegenwärtig 17,3 % und der Anteil der Freiflächen 22,1%. Geplant ist, diese Flächenanteile in Folge der Umsetzung geplanter Maßnahmen im den Bereichen Freizeit, Sport und Erholung zu erhöhen.

Abbildung 43: Anteil der Frei- und Erholungsflächen an den Siedlungsflächen gesamt



2.7.2 Verkehrliche Infrastruktur

Die Verkehrsanbindung (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Wasserverkehr, Flugverkehr) wurde im Gliederungspunkt 2.1.1 Regionale Anbindung beschrieben.

Individualverkehr

Prägend für die Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet war der Bau der Ortsumgehung für die B96/B105, dessen letzter Teilabschnitt 2009 für den Verkehr freigegeben wurde. Markantestes Bauwerk der Ortsumgehung ist seit 2007 die als Hochbrücke errichtete neue Rügenbrücke über den Strelasund.

Mit Fertigstellung der Ortsumgehung konnten die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und der Rügendamm vom Verkehr entlastet werden, die Bundesstraßen innerorts wurden zu Landesstraßen bzw. kommunalen Hauptverkehrsstraßen herabgestuft. Durch die Reduktion des Verkehrsaufkommens besteht hier die Möglichkeit, die Verkehrsanlagen stadtverträglicher zu gestalten (Reduzierung Fahrbahnbreiten, Ausbau Nebenanlage, Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur, Umbau LSA-Knoten zu Kreisverkehrsplätzen, ...).

Alle Stadtgebiete Stralsunds sind über die Bundesstraßen und das innerstädtische Straßennetz sehr gut zu erreichen. Fast die Hälfte der Erschließungsanlagen in der Hansestadt Stralsund ist mittlerweile saniert.

Zur weiteren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Stadtgebiet befinden sich gegenwärtig folgende Konzepte in der Bearbeitung bzw. Fortschreibung:

- Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG
- Managementplan Altstadt
- Verkehrskonzept Altstadt
- Kombiniert mobil
- Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Gebietsbezogener Lärmschutz¹⁷

Mit der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) soll ein Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Durch das Stadtgebiet verlaufen mehrere Schienenverbindungen. Weiterhin führen von hier aus die einzigen Straßen- und Schienenverbindungen auf die Insel Rügen.

Folgende Hauptlärmquellen wurden im Untersuchungsraum der Hansestadt Stralsund ermittelt.

- B 105, gesamte Ortsumgehung, B 194 bis zur Kreuzung mit der B 105, B 96 und B 96A
- L 222, Greifswalder Chaussee ab Querung B 96 bis Andershof, Deviner Weg
- L 213, ab B 96 bis Kreuzung Jungfernstieg
- L 213, ab Kreuzung Gerhart-Hauptmann-Straße bis zur Kreuzung Parower Chaussee

Weitere Belastungsschwerpunkte in den Stadtgebieten, sog. Hotspots, wurden bei folgenden Straßen ermittelt:

- Stadtgebiet Knieper: Bereiche Heinrich-Heine-Ring, Prohner Straße, Große Parower Straße, Knieperdamm
- Stadtgebiet Tribseer: Carl-Heydemann-Ring, Tribseer Damm, Barther Straße,
- Stadtgebiet Franken: Bereiche Frankendamm, Karl-Marx-Straße

Ruhige Gebiete, die keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeidlärm ausgesetzt sind, sind nachstehende Areale:

- Zoo und Stadtwald
- St.-Jürgen-Friedhof
- Neuer und alter Frankenfriedhof

Aus den Handlungsschwerpunkten werden zusammenfassend folgende Lärminderungsmaßnahmen abgeleitet:

- Verbesserung von Straßenoberflächen,
- Umbau von Lichtsignal gesteuerten Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen,
- Querschnittsanpassungen überbreiter Straßenabschnitte mit gezielter Abstandsvergrößerung zur Straßenrandbebauung,
- Beruhigung des Kfz-Verkehrsflusses und Attraktivitätserhöhung des Fahrradverkehrs durch Anlage von Radfahrstreifen. Weiterhin wird dabei häufig durch Verschiebung der Verkehrslärmquelle von der Straßenrandbebauung weg eine Reduzierung des Lärmpegels an der Bebauung erzielt.
- Prüfung der Möglichkeiten von Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nacht (22 bis 6 Uhr) auf 30 km/h (T 30 nachts).

Managementplan Altstadt

Im Zusammenhang mit der Antragstellung bei der UNESCO wurde im Jahr 2000 der Managementplan Altstadt aufgestellt und durch die Bürgerschaft beschlossen. In ihm werden die wesentlichen Ziele und Konzepte zur Erhaltung und Entwicklung der Altstadt aufgezeigt. Grundlage bildete der 1991 erarbeitete, aktualisierte städtebauliche Rahmenplan, der gemeinsam mit weiteren Plänen und Konzepten zum Managementplan weiterentwickelt wurde.

Der Managementplan ist ein integriertes Konzept, das mit konkreten Aussagen alle maßgeblichen Aspekte der Altstadtentwicklung zusammenführt und damit eine verlässliche Handlungsgrundlage darstellt. Die dort formulierten Ziele wurden und werden systematisch und konsequent im Sinne des Managementplans umgesetzt. Abweichungen werden nur dort hingenom-

¹⁷ EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Stufe II (2012), Lärmkarten nach § 47 c BinSchG, Strategische Lärmkarten, Hansestadt Stralsund

men, wo sie aufgrund der Rahmenbedingungen objektiv unausweichlich und mit der angestrebten Gesamtentwicklung vereinbar sind. Mit der derzeit in Erarbeitung befindlichen Fortschreibung des Managementplans soll sichergestellt werden, dass die positive Entwicklung der Altstadt kontinuierlich fortgeführt und nachhaltig gesichert wird.

Die bisherige Systematik und Zielrichtung des Managementplans wird aufgrund der positiven Erfahrungen bei seiner Fortschreibung grundsätzlich beibehalten. Anpassungs- und Änderungsbedarf besteht vor allem dort, wo sich mittlerweile andere Rahmenbedingungen und Erkenntnisse oder aber neue Handlungsbedarfe und Schwerpunkte herausgestellt haben. Dies ist in besonderem Maße bei den Themenfeldern „Verkehrskonzept“ sowie „Projekte und Maßnahmen“ der Fall. Dem Themenfeld „Denkmalschutz und Denkmalpflege“ wird ein gesondertes Kapitel gewidmet und dem städtebaulichen Rahmenplan vorangestellt, um den Erkenntnissen aus der Erarbeitung des Denkmalplans als Grundlage für die Erhaltung der Welterbestätte gerecht zu werden. Die Implementierung des Welterbe-Managements und eine veränderte Struktur der Öffentlichkeitsarbeit finden ihren Niederschlag im „Konzept der Öffentlichkeitsarbeit“. Dagegen beschränkt sich die Überarbeitung anderer Teilkonzepte weitgehend auf die nachrichtliche Übernahme bereits beschlossener Korrekturen und Einarbeitung der realisierten Ziele und Maßnahmen.

Verkehrskonzept Altstadt

Die Hansestadt Stralsund hat sich in den vergangenen Jahren insbesondere im Bereich der Altstadt und der nördlichen Hafensinsel sehr erfolgreich entwickelt. Dies zeigt sich in einer anhaltenden Erhöhung der Bewohnerzahlen der Innenstadt, der Stärkung der Funktion als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum sowie einer gravierenden Zunahme der Anzahl von Besuchern und Touristen.

Bereits jetzt ist aber erkennbar, dass mit der erfolgreichen Entwicklung eine Reihe von verkehrlichen Problemen verbunden ist. Diese bestehen insbesondere in einer immer stärkeren Überlagerung des Quell- und Zielverkehrs der Altstadt mit immensen Fußgängerströmen einerseits und der ungebremsten Zunahme und erkennbar am Rande der Altstadt nicht mehr zu befriedigenden Nachfrage im Ruhenden Verkehr andererseits.

Folgende Hauptdefizite und daraus resultierende Zielstellungen lassen sich ableiten:

- Die hohen Verkehrsmengen an der Schnittstelle zwischen Altstadt und Hafensinsel, vor allem auf der Straße Am Fischmarkt und der Wasserstraße führen zu zahlreichen Konflikten mit den Funktionen Wohnen und Tourismus/ Aufenthalt/ Kommunikation. Ziel der zu entwickelnden Konzepte muss es daher insbesondere sein, eine nachhaltige Verkehrsberuhigung herbeizuführen. Dies kann durch eine Verkehrsentlastung bzw. Verlangsamung des Kfz-Verkehrs erfolgen.
- Durchgangsverkehre von den nördlichen zu den südlichen Stadtteilen haben an der Belastung von Wasserstraße und Am Fischmarkt einen erheblichen Anteil. Eine Verlagerung derselben kann also erheblich zur Entlastung der Schnittstelle beitragen.
- Im Altstadtkern sind die Verkehrsmengen vergleichsweise gering. Eine Ausnahme stellt die Zufahrt zum Neuen Markt dar (Zipollenhagen/ Marienchorstraße). Sollen die Verkehrsbelastungen im Straßennetz hier effektiv gesenkt werden, wäre hierfür die Reduzierung des Aufkommens im Ruhenden Verkehr auf dem Neuen Markt der einzig zielführende Ansatzpunkt.
- Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass selbst vergleichsweise geringe Verkehrsmengen auf den aus Gründen des Denkmalschutzes überwiegend mit Großpflaster belegten Erschließungsstraßen zu sehr hohen Lärmemissionen durch die Rollgeräusche führen. Insofern ist bei der Weiterentwicklung der Verkehrsorganisation im Altstadtbereich darauf hinzuwirken, dass nur der unbedingt erforderliche Kfz-Verkehr in die zentralen Bereiche der Altstadt einfährt und möglichst geringe Geschwindigkeiten realisiert werden.

- Alle Veränderungen in den verkehrsorganisatorischen Regelungen in der Altstadt müssen neben den allgemeinen Entwicklungen und Zielstellungen insbesondere auch auf die spezifischen Anforderungen durch das Quartier 17 Bezug nehmen.
- Eine reine Maßnahmenorientierung auf Straßennetz und Kfz-Verkehr wird den vielfältigen Anforderungen im sensiblen Bereich der Schnittstelle Altstadt – Hafensinseln nicht gerecht. Vielmehr sind integrierte Ansätze erforderlich, um zu zukunftsfähigen und beständigen Verkehrslösungen zu kommen.
- Insbesondere eine optimale Verknüpfung zwischen Ruhendem Verkehr, ÖPNV und Fußgängerverkehr kann zur Entlastung der Altstadt beitragen. Auch die Bedingungen im Radverkehr sind zu verbessern.

Kombiniert Mobil

Schwerpunkt der zukunftsorientierten Mobilitätsstrategie im „Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern“ ist die verkehrsmittelübergreifende Mobilität, die „Intermodale Mobilität“. Ziel ist es, Schnittstellen im Verkehrssystem zu optimieren, um die damit verbundenen Mobilitätsketten zu verbessern.

Über die Initiative „Kombiniert mobil“ des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern wird für die Hansestadt Stralsund ein entsprechendes, umsetzungsfähiges Konzept erarbeitet, das als Grundlage der kommenden EFRE-Förderperiode dienen soll.

Im Konzept für Stralsund werden ergänzend zum Verkehrskonzept Altstadt Lösungen und Maßnahmen entwickelt, die die kombinierte Nutzung von Bahn, Bus, Pkw, Fahrrad und Fußverkehr für Berufspendler und Touristen attraktiver gestalten. Ziel ist es, den Individualverkehr in der Altstadt zu reduzieren und das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes saisonunabhängig zu optimieren. Betrachtet werden:

- P&R-Anlagen:
- ÖPNV-Planung –Bus
- Bahnhof als „Mobilitätsdrehscheibe“

Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Aufbauend auf das Klimaschutzkonzept der Hansestadt Stralsund, das Ansätze für verkehrliche Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen enthält, sollen im Klimaschutzteilkonzept Mobilität diese Ansätze konkretisiert werden. Aufgabe ist es, gesamtstädtisch umsetzungsfähige Maßnahmen speziell für den Rad- und Fußgängerverkehr zu entwickeln.

Öffentlicher Personennahverkehr¹⁸

Die Nahverkehr Stralsund GmbH bedient mit Bussen das gesamte Stadtgebiet und die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR) bedient mit Bussen das gesamte Stadtgebiet und das Umland. Im Auftrag des Landkreises Vorpommern-Rügen wurde ein Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014-2019 durch das PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR Bornkessel, Brohm & Markgraf aus Berlin erarbeitet. Dieser Nahverkehrsplan wurde im Dezember 2013 durch den Kreistag beschlossen (Beschluss-Nr. KT 278-16/2013).

Anlass für die Erarbeitung eines Nahverkehrsplanes war die Landkreisneuordnung in M-V. Im Ergebnis der Landkreisneuordnung in Mecklenburg-Vorpommern übernimmt der Landkreis Vorpommern-Rügen die Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für das Gebiet der ehemaligen Landkreise Nordvorpommern und Rügen sowie der ehemals kreisfreien Hansestadt Stralsund.

¹⁸ Nahverkehrsplan 2014 – 2019 für den LK Vorpommern-Rügen, PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR Bornkessel, Brohm, Markgraf, Scharnweberstraße 56, 10247 Berlin, Dezember 2013

Nach dem geltenden Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) haben die Landkreise als Aufgabenträger für ihren Zuständigkeitsbereich jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Forderung kommt der Landkreis Vorpommern-Rügen mit dem Kreistagsbeschluss vom 27.02.2012 zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes nach.

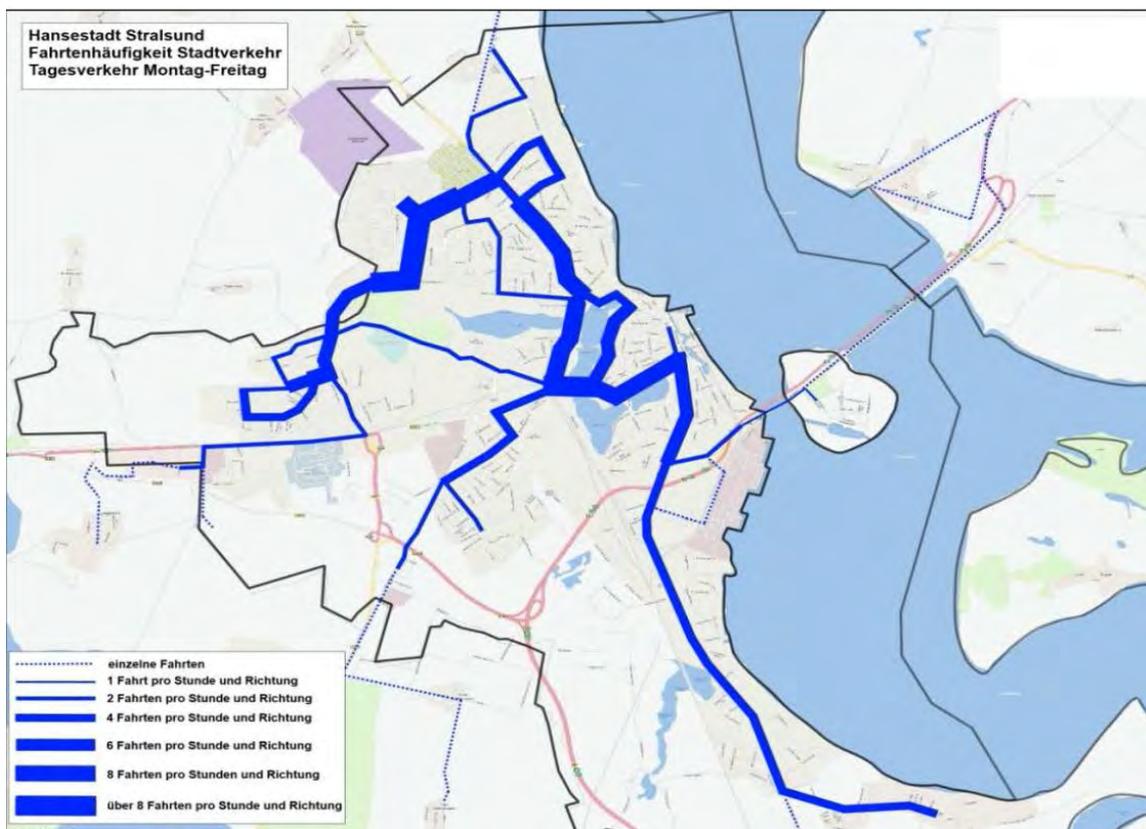
Die für die bisherigen Gebietskörperschaften Landkreis Nordvorpommern, Landkreis Rügen und kreisfreie Hansestadt Stralsund erstellten Nahverkehrspläne wurden in unterschiedlichen Zeiträumen (zwischen 1997 und 2007) erstellt. Mit der Kreisgebietsreform ist eine Harmonisierung dieses Planes geboten. Zudem wurden mit Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) am 1. Januar 2013 (s. auch Kapitel 1.2) die Anforderungen an den Nahverkehrsplan sowie dessen Reichweite präzisiert.

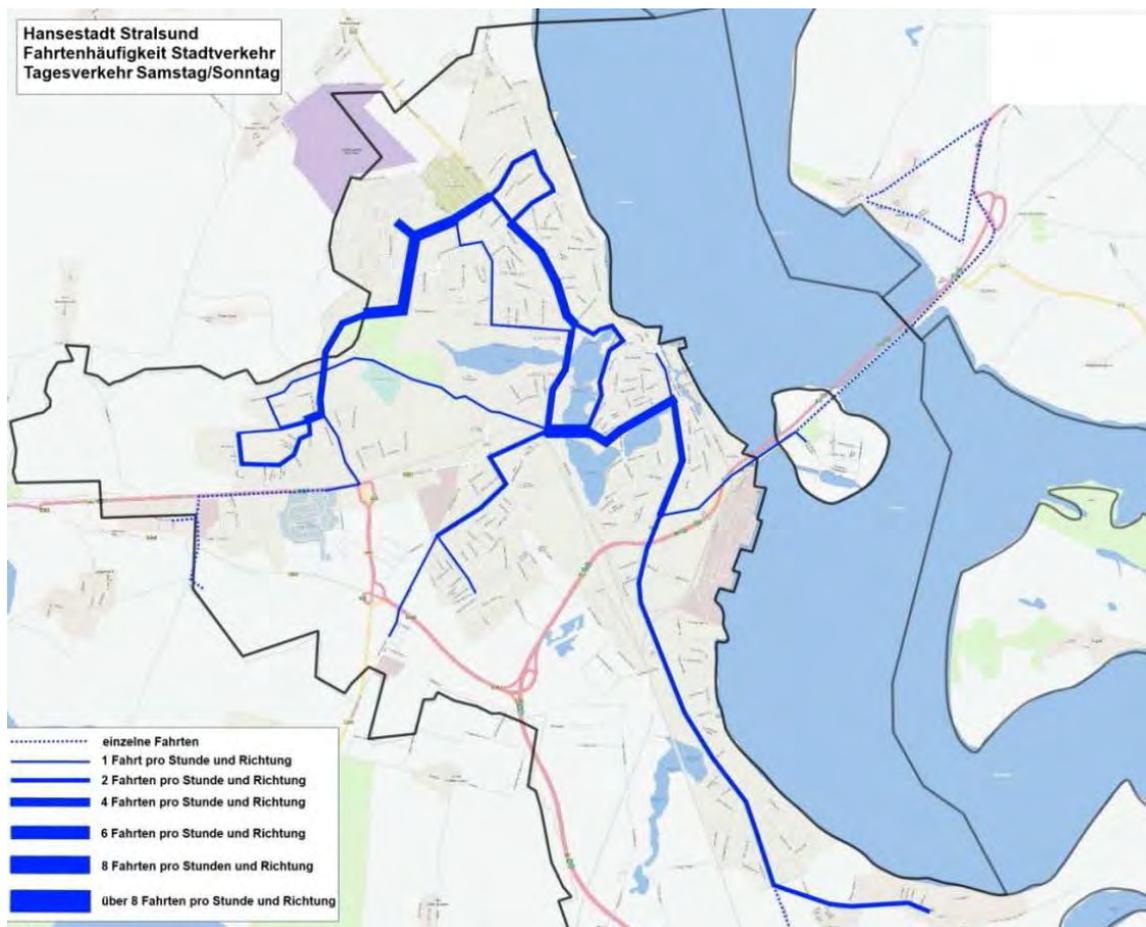
Vor diesem Hintergrund wurde für den neuen Landkreis ein Nahverkehrsplan erstellt, der die neue Kreisstruktur berücksichtigt und darin einen wirtschaftlichen und nachfrageorientierten ÖPNV sichert.

Städtischer Busverkehr

Der Stadtverkehr Stralsund konnte in den letzten Jahren erhebliche Fahrgastzuwächse generieren. Es verkehren gegenwärtig 7 Stadtbuslinien, davon eine Linie (Linie 5) mit nur 3 Fahrten täglich und eine Linie (Linie 7) nur in der Sommersaison. Die wichtigsten Linien 3 und 4 verkehren Montag bis Freitag jeweils alle 15 Minuten und am Wochenende jeweils alle 30 Minuten. Durch Linienüberlagerungen auf infrastrukturell bedingt identischen Laufwegen ergibt sich eine Taktverdichtung. Auf Außenrängen erfolgt eine angebotsorientierte Reduzierung der Fahrtenzahl. In den abendlichen Schwachlastzeiten sowie an Sonntagen in den Morgenstunden verkehrt in die wesentlichen Stadtteile ein Anruf-Sammel-Taxi.

Darüber hinaus führt die VVR den Verkehr zum und vom Schwimmunterricht nach §43 PBefG durch. Die Fahrtenhäufigkeit im Stadtverkehr an Werktagen (Montag-Freitag) sowie an Wochenenden ist den beiliegenden Übersichten zu entnehmen.





Regionaler Busverkehr

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird flächendeckend mit regionalen Buslinien bedient. Die Fahrtenhäufigkeiten unterscheiden sich an Wochentagen und Wochenenden sowie nach Jahreszeiten.

Schienenverkehr

Aus Sicht des ÖPNV ist positiv zu sehen, dass die Mittelzentren an das Oberzentrum Stralsund durch den Schienenpersonennahverkehr im 1-h-Takt angebunden sind.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird im Schienenpersonenverkehr durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Eisenbahnstrecke Sassnitz/Binz-Bergen auf Rügen-Stralsund-Ribnitz/Damgarten-Rostock sowie die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Eisenbahnstrecken Stralsund-Greifswald-Berlin sowie Stralsund-Grimmen-Neubrandenburg-Berlin bedient. Die Stichstrecken Velgast-Barth sowie Bergen auf Rügen-Lauterbach ergänzen das Angebot. Zwischen Putbus und Göhren verkehrt mit der Rügensch Bäderbahn (Rasender Roland) eine Schmalspurbahn, die sowohl touristische als auch Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr übernimmt. Insgesamt bieten 4 Unternehmen SPNV-Leistungen (zumeist im 2 h-Takt) an:

- DB Regio AG (mit dem Produkt RegionalExpress (RE))
- Ostdeutsche Eisenbahn-Verkehrs GmbH (ODEG)
- Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB)
- Pressnitzalbahn GmbH (PRE) (beinhaltet auch die Rügensch Bäderbahn)

Handlungsbedarf verkehrliche Infrastruktur

Handlungsbedarf mit kurzfristiger Priorität besteht:

- Aufwertung Infrastruktur / innerörtliche Einfahrtsstraße – Aufwertung Stadteingänge:
 - Tribseer Damm, Richtenberger Chaussee bis Bahnübergang
 - Karl-Marx-Straße
 - Entwicklung P&R
- Entwicklung Bahnhofsumfeld, Hauptbahnhof
 - Tribseer Damm/Bahnhofsvorplatz bis Bahnhofstraße
 - ZOB
 - Fahrradstation
 - Mobilzentrale/Stadinfo
- Entwicklung Bahnhof Rügendamm – Bahnhofsumfeldgestaltung

Handlungsbedarf mit mittelfristiger Priorität besteht:

- Radwegverbindungen
 - Sastrowstraße (Fahrbahn + Lärmschutz)
 - G.-Hauptmann-Straße (+ Lärmschutz)
 - Lückenschluss Geh- / Radweg Rostocker Chaussee, Richtenberger Chaussee
 - Geh- / Radweg Feldstraße
 - Richtenberger Chaussee – Tribseer Damm bis Alte Richtenberger Straße
 - Lückenschluss HanseDom – A.-Zweig-Straße
 - Alte Rostocker Straße
 - Alte Richtenberger Straße (Alte Rostocker bis C.-Heydemann-Ring)
 - C.- Heydemann-Ring – Tribseer Damm bis K.-Krullstraße (+ Lärmschutz)
- Lärminderung
 - Fahrbahn Jungfernstieg
 - Umfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Friedrich-Engels-Straße
- Erschließung Dänholm – Straßen und Wegeausbau gemäß Rahmenplanung

2.7.3 Technische Infrastruktur

Alle Stadtgebiete der Hansestadt Stralsund sind voll erschlossen. Die Einwohnerdichte in der Hansestadt Stralsund sichert bisher eine gute Auslastung der Netze und eine effiziente Bewirtschaftung.

Abwasserbeseitigungskonzept

Die Versorgung mit Wasser und Abwasser ist in der Hansestadt Stralsund gesichert. Das Abwassernetz ist jedoch in weiten Teilen noch sanierungsbedürftig. Das Abwasserbeseitigungskonzept (gemäß Erlass des Ministeriums für Bau, Umwelt und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern vom 22.12.1994) wurde im November 1996 aufgestellt. Im März 1999 wurde die 1. Fortschreibung verfasst und den Ämtern der Hansestadt Stralsund zur Stellungnahme übergeben. Die Stellungnahmen wurden in die Endfassung der Fortschreibung 2001 eingearbeitet.

Das Abwasserbeseitigungskonzept enthält alle für Stralsund anstehenden Maßnahmen im Bereich der Abwasserentsorgung und Regenwasserableitung. Seit Aufstellung des Abwasserbeseitigungskonzeptes wurde bis zum Jahr 2000 bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, wie z.B.:

- Einstellung der Einleitung von unbehandeltem Mischwasser im Bereich der Sundpromenade
- Erarbeitung eines Generalentwässerungsplanes
- Einbindung von B-Plan-Gebieten (Wohn- und Gewerbegebiete), entsprechend den Erfordernissen mit Trennkanalisation an das städtische Netz
- Neubau der Kläranlage
- Neue Abwasserzuführung aufgrund der Rügenanbindung zur Kläranlage
- Inbetriebnahme der Pumpwerke Mahneske Wiese und Schwarze Kuppe mit den dazugehörigen Druckrohrleitungen und der Mischwasserspeicher auf der Kläranlage
- Fertigstellung des Mischwasserspeichers am Platz des Friedens

Aufgabe der Fortschreibung 2001 war es, die noch anstehenden Maßnahmen neu zu einzuordnen und neue, aufgrund der Entwicklung der Hansestadt Stralsund, erforderliche Maßnahmen in das Konzept einzuarbeiten. Dabei ging es um alle erforderlichen Maßnahmen zur vollständigen Herstellung der Abwasseranlage der Hansestadt Stralsund. Die Herstellung der Abwasseranlage erstreckt sich über den Zeitraum 1991 bis 2020.

Die Situation im Bereich der Abwasserversorgung in der Hansestadt Stralsund war zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Abwasserbeseitigungskonzeptes durch drei wesentliche Probleme geprägt:

- Das Kanalnetz im Kernbereich (Altstadt, Knieper Vorstadt, Tribseer Vorstadt und Franken Vorstadt) ist als Mischkanal errichtet worden und war aufgrund des steigenden Versiegeungsgrades den anfallenden Regenwassermengen nicht mehr gewachsen.
- Die Schmutzwassermengen sind durch zusätzliche Einleitungen aus Neubaugebieten angestiegen.
- Das Kanalnetz ist noch teilweise bis zu einhundert Jahre alt und war folglich an vielen Stellen in einem Zustand, der eine dringende Erneuerung erforderlich macht.

Das Abwasserbeseitigungskonzept wurde 2002 von der Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschlossen. Seither sind von den geplanten Maßnahmen im Abwasserbeseitigungskonzept folgende Fertigstellungsgrade erreicht:

- Altstadt – ca. 90 %
- Franken – ca. 35 %
- Knieper – ca. 30 %
- Tribseer Siedlung – ca. 90 %
- Tribseer Vorstadt – 0 %

Energieversorgung

In der Hansestadt Stralsund sind zwei Energieversorgungsunternehmen ansässig, die Stadtwerke Stralsund (SWS Energie GmbH) und die E.ON Hanse Wärme GmbH. Beide Unternehmen realisieren die Wärmeversorgung über Fernwärme. Sie erzeugen Wärme in den jeweils eigenen Heizwerken (HW) und speisen diese dann in ein Verbundnetz ein. Das vorhandene Fernwärmenetz mit hoher Anschlussdichte in den bevölkerungsreichen Stadtgebieten Knieper und Grünhufe zählt zu den ortsspezifischen Vorteilen.

Für die Versorgung mit Strom und Gas ergibt sich zum Teil die Notwendigkeit von Erneuerungen. Da kein großflächiger Wohnungsrückbau vorgesehen ist, ergeben sich jedoch kurz- und mittelfristig keine Probleme bezüglich Rückbau/Stilllegung von Einrichtungen der technischen Infrastruktur.

2.8 Umwelt und Tourismus

2.8.1 Grün- und Freiraumstruktur

Grünstrukturen

Stralsund liegt nahe dem Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft, der durch zahlreiche naturbelassene Lagunen mit großer Artenvielfalt gekennzeichnet ist. Die Stadt liegt auf einer flachwelligen Grundmoränenebene des nordöstlichen deutschen Flachlandes.

Die höchste Erhebung der Stadt ist der Galgenberg am westlichen Ortseingang. An dieser Stelle steht seit 1912 die Klinikumskirche des Krankenhauses West. Im Norden der Stadt im Stadtteil Knieper Nord gibt es das Strandbad Stralsund mit einem feinsandigen Stadtstrand.

Die heutige Altstadt wurde auf einer vom Strelasund und den Rinnen der später entstandenen Stadtteiche begrenzten Hochflächeninsel errichtet. Mit dem Ausbau der Festungsanlage der Hansestadt Stralsund im 13. Jahrhundert wurden die Stadtteiche angelegt, die durch künstlich angelegte Gräben vom Pütter und vom Voigdehäger See gespeist wurden und so Stralsund zu einer großen Wasserburg machten.

Da die Stralsunder Altstadt vom Strelasund, vom Knieperteich, Frankenteich und Moorteich umgeben ist, also nahezu rundum von Wasser begrenzt, spricht man deshalb auch von der Altstadtinsel. Die drei Teiche und der Strelasund verleihen der Altstadt, dem ursprünglichen Siedlungsgebiet und historischen Zentrum der Stadt, eine geschützte Insellage.

Zum Grüngürtel der Stadt gehören die entlang des Strelasund-Ufers führende Sundpromenade, der Bastionengürtel und das Wulflamufer. Auch die Stralsunder Friedhöfe wurden im 20. Jahrhundert zu Anlagen mit parkähnlichem Charakter umgestaltet. Die Grünfläche „Hansa-Wiese“ vor dem Hansa-Gymnasium ist ein beliebter Treffpunkt mit einem fantastischen Ausblick auf den Strelasund. In der Brunnenauwe nahe dem Strelasund wurde einst Heilwasser gefördert, heute ist sie der größte Stadtpark Stralsunds.

Erst nach der Entfestung Stralsunds im Jahr 1873 entstanden größere Siedlungsflächen außerhalb der Altstadt, wobei die wesentlichen Landschaftsräume wie der Strelasund und die Teiche, ihre mit Großgrün bestandenen Ufer, die Talräume, Senken und Gräben als stadträumliche Gliederungselemente erhalten blieben. So stellt sich Stralsund bis heute als eine grüne Stadt am Wasser dar, die mit dem Dänholm eine „grüne“ Insel besitzt.

Die seit 1990 rasante Entwicklung neuer Wohngebiete, insbesondere für individuellen Wohnungsbau, ging einher mit der Inanspruchnahme bisher offener Landschaft. Sie basierte auf früheren Untersuchungen zur möglichen Siedlungsentwicklung des Generalbebauungsplanes der Stadt (vor 1990). Diese Planungs- und Siedlungsergebnisse wurden in den Flächennutzungsplan der Stadt und den zugeordneten Landschaftsplan übernommen mit folgenden Prämissen eines Leitbildes der Landschaftsplanung in der Hansestadt Stralsund:

- Sicherung und Fortentwicklung der Hauptgrünzüge und des städtischen Grünflächensystems
- Einbindung und Durchgrünung von Baugebieten.

Infolge der großen wirtschaftlichen Umstrukturierungen und des migrationsbedingten Bevölkerungsrückganges seit den 90er Jahren konnte die Stadt zunächst auch auf ehemalige, brachgefallene Siedlungsflächen bei der Stadtentwicklung zurückgreifen. Jedoch beanspruchte die Siedlungsentwicklung zunehmend auch Flächen im Außenbereich.

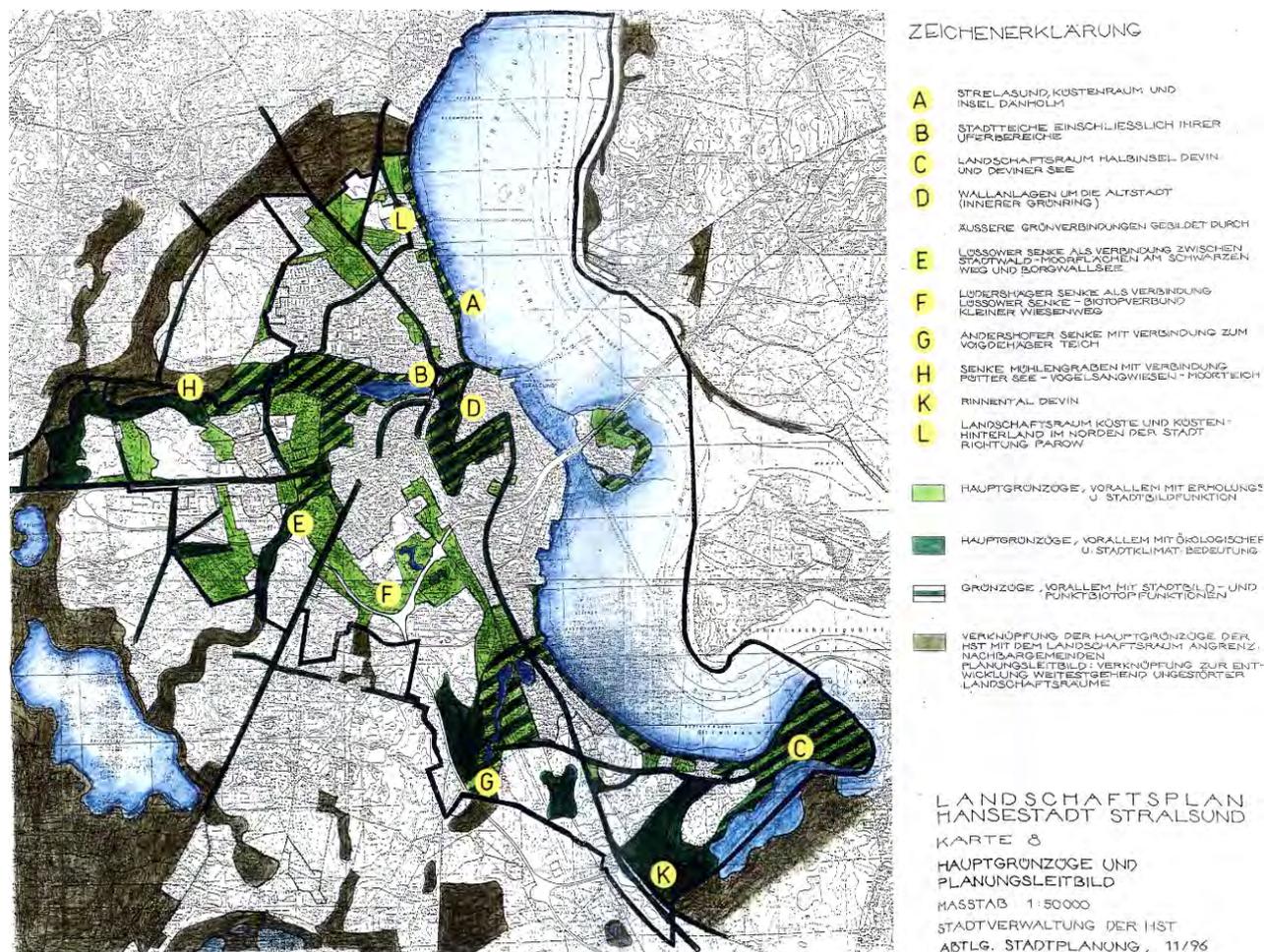
Deshalb konzentriert sich die geplante Siedlungsentwicklung in der Hansestadt Stralsund vorrangig auf die im Flächennutzungsplan (FNP) dargestellten Siedlungsflächenpotenziale.

Zur Vermeidung des anhaltenden Landschaftsverbrauches fordern die baurechtlichen Landes- und regionalplanerischen Vorgaben [Landesraumentwicklungsprogramm (LREP), inkl. Fortschreibung 2014 und Regionales Raumentwicklungsprogramm (RREP)] seit 2007 konsequent die Stärkung der Innenentwicklung und haben dazu entsprechende Planungsinstrumente bereitgestellt (Bebauungspläne der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB).

Im Wesentlichen bestehen heute folgende charakteristische Hauptgrünzüge¹⁹:

- der Strelasund einschließlich seines Küstensaumes und die Insel Dänholm
- die Stadtteiche einschließlich ihrer Uferbereiche
- der Landschaftsraum Halbinsel Devin und Deviner See
- die Wallanlagen um die Altstadt
- die Lüssower Senke als Verbindung zwischen Stadtwald und Borgwallsee
- die Lüdershäger Senke als Verbindung zwischen Lüssower Senke und dem Biotopverbund Kleiner Wiesenweg
- die Andershofer Senke mit Verbindung zum Voigdehäger Teich
- die Senke Mühlgraben mit Verbindung Pütter See – Vogelsangwiesen – Moorteich
- das Rinnental Devin
- der Landschaftsraum Küste und Küstenhinterland im Norden der Stadt Richtung Parow

Karte 20: Grün- und Freiraumstrukturen



Neben der stadträumlichen Gliederungsfunktion und der Erholungsfunktion für die Einwohner und Besucher der Stadt besitzen diese Hauptgrünzüge auch eine klimatische Bedeutung (Durchlüftung) und sind Lebensraum für die verschiedensten Tier- und Pflanzenarten. Sie bilden im Westen, Südwesten und Süden einen nahezu lückenlosen, zusammenhängenden Landschaftsraum. Die wichtigsten Bestandteile dieser Hauptgrünzüge sollen hier näher beschrieben werden.

¹⁹ Erläuterungsberichte zum Landschaftsplan der Hansestadt Stralsund

Strelasund mit Küstensaum

Der Strelasund ist ein flaches Gewässer zwischen dem Festland und der Insel Rügen. Er verbindet die Ostsee im Norden mit dem Greifswalder Bodden im Südosten.

Die Entstehung, Entwicklung und wesentliche Lebensbereiche der Hansestadt Stralsund sind von Anbeginn eng mit ihrer Lage am Strelasund verknüpft. Besonders gilt dies für die maritime Wirtschaft mit Seeverkehr, Schiffbau und Hafenwirtschaft, aber ebenso für Tourismus, Wassersport, Freizeitgestaltung und Naherholung. Nach dem Verständnis der Stadt zählt der Strelasund traditionell und unverzichtbar zum städtischen Nutzungsraum.

Deshalb stellte die Stadt 2003 (ergänzt 2004) beim zuständigen Innenministerium M-V den Antrag auf Inkommunalisierung einer großen Wasserfläche des Strelasundes, die auch die Insel Dänholm in ein einheitliches, zusammen hängendes Stadtgebiet einbezieht. Mit der 2004 erfolgten Inkommunalisierung waren die Voraussetzungen für hoheitliches Handeln, insbesondere die Planungshoheit für laufende und künftige Planungsvorhaben, die gezielte eigenständige Ausgestaltung und Nutzbarmachung der Stadtküste und des Strelasundes einschließlich des Erhalts bestehender Nutzungen auf diesen Flächen gesichert worden.

Die inkommunalisierte Fläche umfasst ca. 15 km² und grenzt an das Fahrwasser der Bundeswasserstraße vor der Insel Rügen.

Die städtische Wasserfläche des Strelasundes gehört zum Landschaftsschutzgebiet „Mittlerer Strelasund“ sowie zu einem Natura-2000-Gebiet, d. h. ein Schutzgebiet der Vogelschutzrichtlinie und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. Der Strelasund ist ein Biotop. Detaillierte Angaben hierzu sind im Landschaftsplan erläutert.

Der Küstensaum als Uferbereich am Strelasund erstreckt sich von der Nordgrenze der Stadt bis zur Halbinsel Devin im Südosten und untergliedert sich in mehrere Abschnitte, die sich stark voneinander unterscheiden. Im Norden erstreckt sich fast an der Stadtgrenze beginnend bis zur Altstadt der Bereich der Sundpromenade.

Mit dieser 1928 als attraktive öffentliche Flaniermeile entlang der Wasserkante vom „Nassen Dreieck“ an der Altstadt bis zur Schwedenschanze südlich der heutigen Fachhochschule angelegten Promenade verfügt die Hansestadt Stralsund über stadtnahe Uferanlagen höchster landschaftsräumlicher Qualität, die als „grünes Band“ die seeseitige Stadtansicht prägen.

Unmittelbar angebunden an die mit Grün- und Freiräumen unterversorgte historische Altstadt bildet die Sundpromenade einen einzigartigen Erlebnisraum, der als historisch bedeutsame Gartenanlage von der Nordmole des Altstadthafens bis zum Hohen Ufer mit Hanseklimum, Bau- und Bodendenkmal Schwedenschanze und weiter in Richtung Norden in den freien Landschaftsraum führt.

Damit steht der Begriff Sundpromenade heute für den gesamten ca. 2 km langen Uferstreifen mit dem historischen, unter Denkmalschutz stehenden Promenadenabschnitt, dem neuen Seebad und der sanierungsbedürftigen Badeanstalt. Die Promenade bietet vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten und reizvolle Ausblicke auf die Altstadt, die Rügenbrücke, auf das Wasser und auf die Insel Rügen.

2005 beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt ein übergreifendes Gestaltungskonzept in Form einer Entwicklungsstudie als Zielplanung für die Sundpromenade. Seit 2005 wird diese Planung abschnittsweise umgesetzt. Fertig gestellt wurden bisher der historische Promenadenabschnitt innerhalb des Sanierungsgebietes Altstadt mit den ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden Schillanlagen (2005), das neue familienfreundliche Seebad mit Naturstrand (2012) und der Ostseeküstenradweg, der in diesem Bereich direkt entlang der Uferkante verläuft (2014). Als nächste dringliche Maßnahmen hoher Priorität sind die Sanierung und Gestaltung des noch ausstehenden historischen Promenadenabschnitts mit Schmuckplatz, Wandelgängen und Konzertplatz sowie die Umgestaltung der sanierungsbedürftigen Badeanstalt in einen attraktiven Freizeitbereich mit Steganlage geplant.

Im Bereich der Altstadt besitzt der Küstensaum steinernen Charakter. Die vor der mittelalterlichen Altstadt zur Zeit der Industrialisierung angelegten Hafensümpfe vergrößerten die Anlegefläche für den zunehmenden Frachtschifftransport erheblich. Seit 1990 wurde der maritime Güterverkehr nach Süden verlagert u. a. auch durch den Neubau von Liegeplätzen südlich des Rügendamms. Dadurch war es möglich, die nördliche Hafensümpfe für eine zivile, vorrangig touristische Nutzung zu öffnen. So wurde hier der Standort für den Neubau des Ozeaneums gewählt und es entstanden zahlreiche Restaurants. Als eine große touristische Attraktivität hat sich die Gorch Fock I herausgestellt, die hier z.Z. ihren Dauerliegeplatz hat.

Der Bereich der südlichen Hafensümpfe bis hin zum Rügendamm wird gewerblich genutzt. Auch südlich des Rügendamms schließt sich mit den Liegeplätzen des Südhafens, dem Gelände der Volkswerft und dem im Bau befindlichen Frankenhafen ebenfalls eine gewerbliche Nutzung des Küstensaumes an. In diesen Bereichen ist die Nutz- und Erlebbarkeit der Kaikante bzw. Uferzone für die Öffentlichkeit aus Sicherheitsgründen prinzipiell nicht möglich.

Südlich des Frankenhafens ist der Küstensaum wieder öffentlich begehbar. Hier wechseln sich flache mit Steiluferbereichen ab. In diesem Bereich wurde der südliche Teil des Ostseeküstenradweges auf dem Gebiet der Hansestadt Stralsund bis Devin kürzlich zur Nutzung freigegeben.

Insel Dänholm

Die Insel Dänholm gehört zum Gemeindegebiet der Hansestadt Stralsund und wird durch den Ziegelgraben vom Festland getrennt. Die Landfläche der Insel beträgt 95 Hektar und ist damit vergleichbar mit der Ausdehnung der historischen Altstadt mit 94 Hektar.²⁰

Der Rügendamm beginnt auf dem Dänholm und stellt seit Mitte der 1930er-Jahre die erste straßen- und schienenseitige Rügenanbindung über den Strelasund dar. Die im Jahr 2007 fertiggestellte neue Rügenbrücke ist ausschließlich für den Kfz-Verkehr nutzbar. Als Hochbrücke hat sie keine direkte Straßenanbindung an die Insel.

Der Dänholm liegt vergleichsweise nahe am Zentrum der Hansestadt. Vom Ozeaneum auf der Hafensümpfe ist die Insel zu Fuß in ca. 30 Minuten erreichbar. Die Ziegelgrabenbrücke und der Rügendamm bieten die straßenseitige Anbindung für die Insel. Gebündelt auf dieser Trasse sind auch ein gemeinsamer Rad- und Fußweg sowie die Busanbindung. Eine mögliche künftige Verbindung der Molen mit Brücken würde die Verbindung des Dänholms mit der Altstadt verbessern. Der Bahnhof Stralsund-Rügendamm liegt süd-westlich der Ziegelgrabenbrücke auf dem Festland.

Die Insel Dänholm gliedert sich durch künstliche Eingriffe - Bau des Marinehafens und des Kanals Mitte des 19. Jahrhunderts sowie Bau des Rügendamms und nördliche Aufspülungen ab den 1930er-Jahren - in die drei Inselteile Nördlicher Dänholm, Großer Dänholm und Kleiner Dänholm.

Zwei Jahrzehnte nach der Entmilitarisierung erfreut sich die Insel Dänholm einer ständig zunehmenden Aufmerksamkeit von Einheimischen, Touristen und Wassersportlern. Wegen der militärhistorisch besonderen Vergangenheit, als Standort von Behörden, Museen, als Wassersportzentrum sowie als Trittstein für Reisende von und nach Rügen reicht der Bekanntheitsgrad der Insel weit über die Region hinaus. Landschaftlich besondere Qualitäten bieten zugleich ein Naherholungspotenzial in der Nähe zur historischen Altstadt und die Insel ist ein wertvoller Naturraum für den Biotop- und Artenschutz. Gleichzeitig ist der Dänholm in einigen Teilbereichen von Gebäudeleerstand, Brachen, Nutzungskonflikten und verkehrlichen Problemen geprägt.

²⁰ Stadtgebiet Altstadt mit den Teilgebieten Altstadt, Hafensümpfe und Bastionengürtel

Stadtteiche

Der Status als Welterbestätte hat neben dem werbewirksamen Effekt auch einen positiven Einfluss auf die weitere touristische Entwicklung der Stadt. Der historische Stadtkern und damit auch die ihn umgebenden Stralsunder Stadtteiche sind heute schon und werden auch in Zukunft ein bedeutender Anlaufpunkt für zahlreiche Besucher, aber auch für die Einwohner der Hansestadt sein.

Der intensiven touristischen Nutzung der Stadtgewässer steht leider eine schlechte Wassergüte gegenüber. Trotz der deutlichen Verminderung der externen Einträge befinden sich die Stadtteiche in einem hypertrophen (mit Nährstoffen übersättigten) Zustand. Die Folgen sind Wassertrübung, Schlamm- und Algenbildung sowie Blaualgenmassenentwicklungen. Im Hinblick auf die enge Anbindung der Teiche an das kulturelle Leben der Einwohner und Besucher von Stralsund sind die vorhandenen Gesundheitsrisiken von hohem Belang.

Weitere Folgen sind neben der optischen Beeinträchtigung auch Folgen für Fauna und Flora der Stadtgewässer. So wurde eine erhebliche Artenarmut in den Teichen vorgefunden.

Historisch sind mehrere Entschlammungen der Teiche belegt, die letzte in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts. Trotz dieser Maßnahmen konnte die Wasserqualität nicht entscheidend verbessert werden. Daher hat das Staatliche Amt für Umwelt und Natur Stralsund (StAUN) 2004 eine limnologische Studie zur Ursachenforschung beauftragt, die 2005 durch eine weitere Studie mit Vorschlägen zur Sanierung und Restauration der Stadtteiche ergänzt wurde.

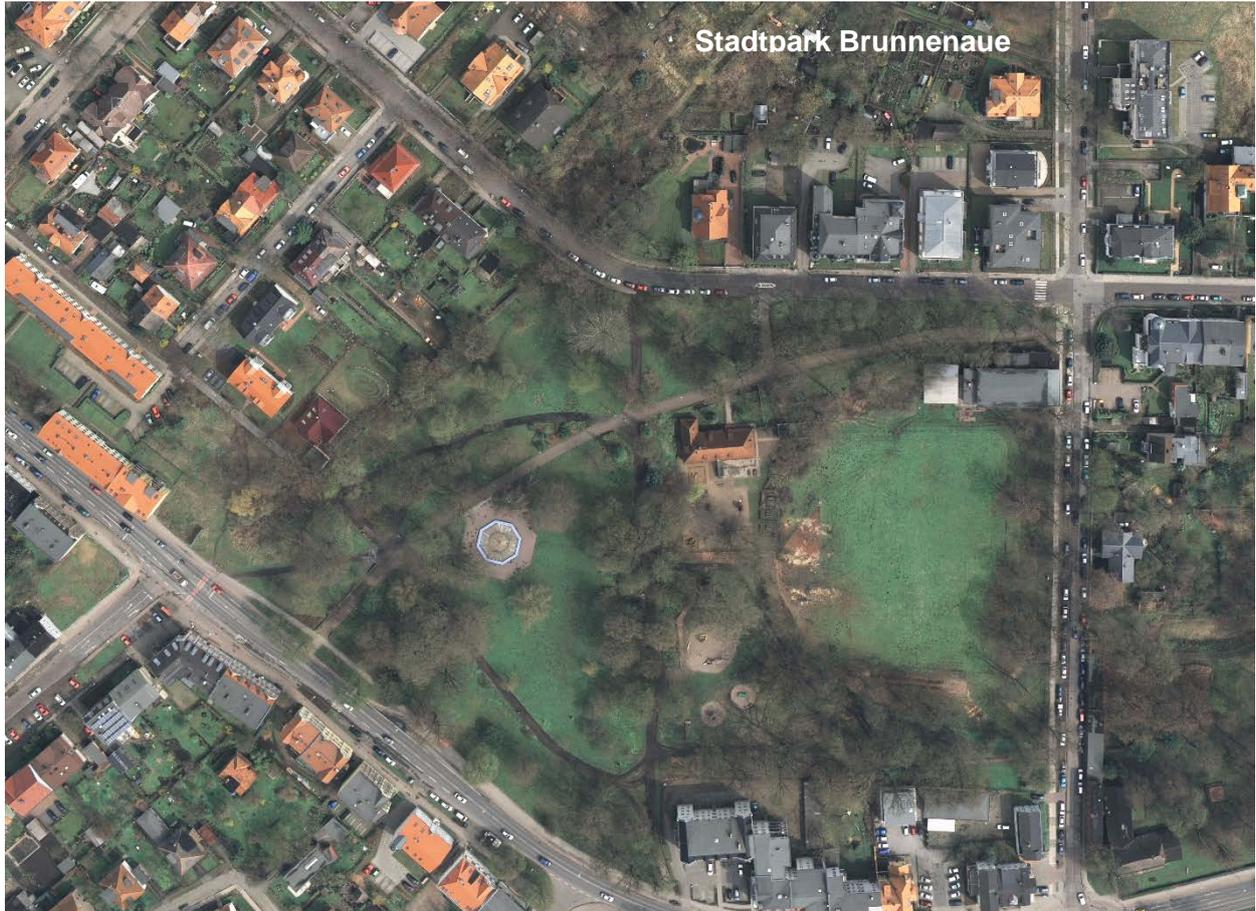
Dabei wurde festgestellt, dass es sich um große Flachseen (70 ha, mittlere Tiefe 1,23 m) mit einem sehr großen Einzugsgebiet (85 km²) mit einem stark verzweigten, intensiv genutzten Gewässersystem mit sehr hohen Zuflussmengen (ca. 5 Mio. m³ je Jahr) und sehr hohen Nährstofffrachten handelt. Sollten keine Maßnahmen zur Sanierung der Stadtteiche eingeleitet werden, kommt es zu einer weiteren Verlandung durch Ablagerung von abgestorbener Biomasse sowie im weiteren zur Sauerstoffzehrung bis zur völligen Sauerstofffreiheit, in deren Folge die Bildung von Faulschlamm und giftigen Stoffen wie Schwefelwasserstoff, Methan und Ammoniak einsetzt. Das würde dann z. B. zu einer kompletten Ausrottung der Fauna und der damit einhergehenden Geruchsbelästigung führen. Es ist also dringend erforderlich, die anthropogen verursachte, rasante Seenalterung durch sorgsam ausgewählte, nachhaltige Maßnahmen aufzuhalten. Hierfür gibt es seit mehreren Jahren eine enge Zusammenarbeit der Stadt mit dem Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP) in Stralsund. Derzeit ist allerdings noch nicht absehbar, inwieweit diese Maßnahmen durch Mittel außerhalb des städtischen Haushaltes finanziert werden können.

Sonstige Grün- und Freiraumstrukturen

Ein für die Bewohner wichtiges Element der Grün- und Freiraumstruktur sind Kleingärten. Derzeit gibt es in der Hansestadt Stralsund insgesamt 59 Kleingartenvereine, die im Verband organisiert sind. Im derzeit in der Fortschreibung befindlichen Kleingartenentwicklungskonzept wurde festgehalten, dass alle vorhandenen Kleingartenanlagen aus derzeitiger Sicht erhalten bleiben sollen, da sie neben ihrer ökologischen auch eine wichtige sozialpolitische Bedeutung haben. Sie stellen für die Nutzer einen notwendigen Ausgleich zur Berufstätigkeit dar, der im weitesten Sinne ebenso positiven Einfluss auf die Gesundheit der Bevölkerung ausübt. Seit einigen Jahren ist auch eine Wandlung der Gärten von Nutz- zu Erholungsgärten zu beobachten, da die Eigenversorgung in den Hintergrund getreten ist.

Weitere wichtige Grün- und Freiflächen sind die Friedhöfe, Parks sowie Sport- und Spielflächen. Entsprechend Landschaftsplan, Sportstättenentwicklungsplanung und weiterer planerischer Dokumente sind der Erhalt und die Aufwertung dieser Anlagen geplant. Ein Teil der Friedhöfe und Parks sind Gartendenkmale. Für diese liegen Planungsleitbilder bzw. denkmalpflegerische Zielstellungen vor, die den Erhalt und die behutsame Wiederherstellung der ursprünglichen Planungsideen des ausgehenden 19./beginnenden 20. Jahrhunderts beinhalten.

Insbesondere der Stadtpark Brunnenau und der Kurpark in Devin bedürfen zeitnah einer denkmalgerechten Sanierung.



2.8.2 Klimatische Gegebenheiten

Stralsund liegt im Bereich des „Küstenklima des Darß und Nordrügens“ (Billwitz et al. 1993). Die mittlere Jahrestemperatur liegt bei ca. 8°C, die Minimaltemperatur bei ca. 0,5°C im Januar und reicht bis 16,8°C im Juli. Es herrschen westliche Windrichtungen vor.

Die Lage in der Nähe der Ostsee wirkt sich deutlich auf das Klima aus. Die häufigen nördlichen bis östlichen Winde des Frühjahrs über die noch kalte Ostsee führen zu einer späten Entfaltung der Vegetation. Der Sommer ist häufig eine Jahreszeit mit wechselndem Charakter und maritim-gemäßigten Temperaturen. Im meist ruhigen Herbst mit häufigen Schönwetterlagen wirkt die langsamere Abkühlung der Wassermasse temperaturerhöhend und reicht bis weit in den Winter hinein.

Die mittlere jährliche Niederschlagsmenge liegt in Stralsund bei 625 mm. Die Qualität der Luft wird durch die Küstennähe positiv beeinflusst, da die höheren Windgeschwindigkeiten den Luftaustausch begünstigen. Dadurch hat es seit mehreren Jahren an der Luftmessstation des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) am Knieperdamm keine Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe gegeben.

Klimaschutzkonzept²¹

Die Städte und Gemeinden verfügen über wesentliche Handlungsmöglichkeiten beim Klimaschutz und sind somit wichtige Akteure bei der Umsetzung der internationalen, nationalen und regionalen Klimaschutzzielstellungen.

Hierbei verfolgt die Bundesregierung das Ziel, den Ausstoß von Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 bzw. 2050 um 40 % bzw. 80 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren (BMWi/BMU 2010). Im Vergleich zu den bundesdeutschen Zielstellungen strebt die Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern (M-V) in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen bis 2020 eine CO₂-Reduktion gegenüber 1990 von bis zu „40PLUS“ an (Landesregierung M-V 2009).

Neben bereits umgesetzten klimaschutzrelevanten Maßnahmen durch die Stadtverwaltung und andere wichtige Akteure sollen die Aktivitäten im Klimaschutz mit der Erarbeitung eines Klimaschutzkonzeptes für die Hansestadt Stralsund (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2007-iV-08-0832 aus 2007) fortgesetzt werden. Um diesen Willen zu bekräftigen, ist die Hansestadt Stralsund im Oktober 2009 dem Klima-Bündnis beigetreten. Stralsund verpflichtet sich hierdurch freiwillig zu einer kontinuierlichen Verminderung der Treibhausgasemissionen. Ziel ist, den CO₂-Ausstoß alle fünf Jahre um 10 % Prozent zu reduzieren. Dabei soll der wichtige Meilenstein einer Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen (Basisjahr 1990) bis spätestens 2030 erreicht werden.

Mit der Berufung des Klimarates der Hansestadt Stralsund im März 2009 eröffnete der Oberbürgermeister eine anhaltende Phase intensiver Partizipation Stralsunder Bürger, Firmen und Institutionen. Die 14 Mitglieder des Klimarates und weitere im laufenden Prozess hinzugekommene Interessenten wirkten in den drei Arbeitskreisen Energie und Gebäude, Verkehr und Öffentlichkeitsarbeit fortlaufend an der Entwicklung von Klimaschutz-Maßnahmen mit.

Um diese Arbeit von Beginn an zielführend zu gestalten, wurde im Rahmen einer Diplomarbeit für die Anwendbarkeit von Klimaschutz-Maßnahmen anderer Kommunen eine eigene Methodik entwickelt.

Eine wesentliche Grundlage bildete die Entwicklung der fortschreibbaren Energie- und CO₂-Bilanz für das Territorium der Hansestadt Stralsund. Die Heizwärme erweist sich hier als bedeutendster Emissionstreiber. Größter Einzelverursacher von CO₂-Emissionen ist der Stromverbrauch in Wirtschaft und privaten Haushalten. In geringerem Umfang mit ca. 20% der Gesamtemission ist der Sektor Verkehr beteiligt.

²¹ Klimaschutzkonzept der Hansestadt Stralsund, Arbeitsgemeinschaft UmweltPlan GmbH Stralsund, Fachhochschule Stralsund und Umweltbüro Nord e.V.

Für den Handlungsschwerpunkt Energie und Gebäude mit dem größten CO₂- Reduzierungspotenzial wurden in einem „Wärmekonzept“ mehrere Minderungsszenarien entwickelt. Sie liefern wesentliche Erkenntnisse für die Bildung der kommunalen Klimaschutzziele.

Das Ergebnis von etwa 30 Arbeitskreissitzungen mündete in ein Paket von 36 Klimaschutzmaßnahmen für die Hansestadt Stralsund. Die fanden auch in den Beratungen des Klimarates Akzeptanz.

Die intensive Beteiligung der Bürger in den Arbeitskreisen und die durch eine Berufung in den Klimarat geschaffene Verbindlichkeit haben eine besondere Qualität der ermittelten Klimaschutzmaßnahmen zur Folge. Es besteht eine hohe Identifikation der Akteure mit den Maßnahmen und darum eine besondere Begünstigung hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit.

Durch verschiedene Auftritte bspw. auf dem jährlichen städtischen „Umwelt- und Gesundheitsmarkt“, durch Informationsblätter, Ausstellungen und Presseartikel wurde die Öffentlichkeit regelmäßig begleitend einbezogen.

Weitere Ergebnisse stellen die Energie- und CO₂-Potenzialanalyse und darin enthaltene Begründung der Erreichbarkeit gestellter Klimaschutzziele dar. Das für die Hansestadt Stralsund empfohlene Klimaschutzziel, das auch wirtschaftlich erreichbar ist, resultiert aus einem eindeutigen Bekenntnis zu den o.g. Verpflichtungen im Klima-Bündnis. Die Zielerreichung steht somit untrennbar mit der Umsetzung des vorliegenden Klimaschutzkonzeptes in Verbindung.

In einer gesonderten Untersuchung werden die positiven wirtschaftlichen Effekte von Klimaschutzmaßnahmen auf die regionale Wertschöpfung herausgestellt.

Für die Umsetzung und Weiterverfolgung des Klimaschutzkonzeptes ist eine kontinuierliche Erfolgskontrolle unerlässlich. Das Ergebnis einer weiteren Diplomarbeit liefert die begründete Empfehlung für ein geeignetes Kontrollinstrument.

Im Klimaschutzkonzept ist den Folgen des Klimawandels für Stralsund eine gesonderte Untersuchung gewidmet.

Die Kenntnis bisheriger und zukünftig möglicher Klimaänderungen und deren lokaler Auswirkungen für die Hansestadt Stralsund bewirkte bereits während des laufenden Prozesses ein Bewusstsein der Verantwortung und der Notwendigkeit des Handelns auch auf kommunaler Ebene.

Unterstützung findet diese Einstellung durch die erkennbare Tatsache, dass Minderung von Klimagasemissionen letztlich Energie- und damit Kosteneinsparung bedeutet. Darüber hinaus eröffnen sich Chancen für eine neue Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt. In den Bemühungen um die wünschenswerte Umsetzung der Maßnahmen sollten auch diese Motive durchaus einen wichtigen Platz finden.

Eine ebenso wichtige Rolle in der Weiterverfolgung des Klimaschutzkonzeptes dürfte dem Klimaschutzmanager zukommen. Ihm wurden mit dem Konzept die wichtigen Instrumente und neben den favorisierten Maßnahmen ein reicher Fundus bereits vorbereitend bewerteter potenzieller Klimaschutzmaßnahmen übergeben.

Parallel wurde bereits mit der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen begonnen. So wurden z.B. für die Schulen mit Unterstützung durch das Klimamanagement Klimapläne erstellt und Maßnahmen zur Energieeinsparung eingeleitet.

Für die kommunalen Gebäude wurden Checklisten erarbeitet, um einen Überblick über den Gesamtzustand der Gebäude und damit eine Entscheidungshilfe für Sanierungsmaßnahmen zu bekommen. Mehrere Gebäude wurden bereits mit Gebäudeleittechnik (GLT) ausgerüstet, weitere sollen folgen.

Das vor einigen Jahren geplante Bio-Heizkraftwerk konnte nicht realisiert werden, stattdessen wurde von den Stadtwerken die Biogasanlage mit drei Blockheizkraftwerken errichtet. Seit 2013 können 6.800 Haushalte mit Bioerdgas versorgt werden.

Im Bereich Verkehr wurden mehrere Maßnahmen realisiert bzw. begonnen. So wurden für die Stadtverwaltung mehrere Dienstfahräder angeschafft, um die Pkw-Nutzung innerhalb der Stadt zu reduzieren.

Der Ausbau der Radwege ist eine Langzeitaufgabe der Stadt, die bereits zu erheblichen Verbesserungen geführt hat. Kürzlich konnte auch der durchgängige Ostseeküstenradweg in Nutzung genommen werden. Großes Engagement wird der Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs gewidmet. Dabei erhoffen sich alle Akteure durch die Fusionierung der drei Nahverkehrsbetriebe seit dem 01.01.2014 neue Impulse.

Durch eine Reihe von regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen und Aktionen, z. B. der „Tag der erneuerbaren Energien“, stößt das Thema Klimaschutz bei immer mehr Bürgern auf reges Interesse. Es ist anzunehmen, dass dadurch bereits Effekte des Klimaschutzes im privaten Bereich erzielt werden.

Eine sehr umfangreiche Maßnahme wurde über das KfW-Programm „Energetische Stadterneuerung“ finanziert: die Neugestaltung der Innenhöfe im Quartier 6 der Altstadt.

- Da in diesem Quartier eine durchgreifende Neugestaltung der Innenhöfe mit einer wohnverträglicheren Lösung für das Anwohnerparken vorgesehen war, bot es sich an, in diesem Verfahren die Möglichkeiten für den Einsatz fortschrittlicher Techniken zur Minderung des CO₂-Ausstoßes und zur Steigerung der Energieeffizienz zu prüfen.
- Es wurden alle 31 Gebäude auf ihre energetischen Eigenschaften und auf Einsparpotenziale untersucht.
- Darüber hinaus wurden alternative Möglichkeiten der Wärmeenergiegewinnung geprüft. Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass mit einem Blockheizkraftwerk zwar eine deutliche Einsparung im Primärenergieeinsatz und eine drastische Senkung des CO₂-Ausstoßes erreicht werden könnte, allerdings um den Preis einer starken Erhöhung der Energiekosten für die Mieter/Eigentümer, die nicht durch die Einsparung kompensiert werden konnte.
- Ein so gestaltetes Energiekonzept wäre sicher nicht einvernehmlich durchsetzbar. So musste sich im Ergebnis die (wenig spektakuläre) Aussage darauf beschränken, dass es nach Analyse der Gebäudeerhebungen technisch möglich wäre, mit konventionellen Mitteln und dem Einsatz von ca. 1 bis 1,5 Mio. € an Fördermitteln den Energieaufwand im Quartier um ca. 30 % und den CO₂-Ausstoß um etwa die gleiche Größenordnung zu senken. Dieses 'Pilotprojekt' wurde in die Begleitforschung des Bundes aufgenommen.

Hochwasserschutz

Am 23. Oktober 2007 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die EU-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (HWRM-RL). Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte in Deutschland durch die Novelle des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) im Jahr 2009.

Das Ziel der Richtlinie besteht in der Reduzierung des Hochwasserrisikos in Europa sowie in einem verbesserten Hochwasserrisikomanagement. Hochwasserbedingte nachteilige Folgen auf die menschliche Gesundheit, die Umwelt, das Kulturerbe und die wirtschaftliche Tätigkeiten des Menschen in Fluss- und Küstengebieten sollen spürbar verringert; das Hochwasserrisiko verdeutlicht und die Hochwasservorsorge sowie das Risikomanagement verbessert werden.

Die Richtlinie sieht drei Stufen der Umsetzung vor. In den ersten beiden Stufen sind zunächst die Hochwasserrisikogebiete zu identifizieren und kartographisch darzustellen. So erfolgte in der ersten Stufe (bis Dez. 2011) zunächst die vorläufige Risikobewertung, auf deren Grundlage in der zweiten Stufe die Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten erarbeitet wurden (bis Dez. 2013). Die dritte Stufe beinhaltet das Erstellen der Hochwasserrisikomanagementpläne für die identifizierten Risikogebiete (bis Dez. 2015). Für die Umsetzung der Richtlinie und Überprüfung der Berichte gelten vorgegebene Berichtsfristen gegenüber der EU.

Die Hochwasserrisikomanagementpläne sind alle 6 Jahre zu aktualisieren bzw. fortzuschreiben. Für die Umsetzung der HWRM-RL in M-V ist das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz zuständig.

Auf der Grundlage der vorliegenden Gefahren- und Risikokarten erfolgt nunmehr die Hochwasserrisikomanagementplanung. Diese Pläne müssen angemessene, an das gefährdete Gebiet angepasste Ziele und Maßnahmen enthalten, mit denen die Hochwasserrisiken reduziert werden können. Die vier grundlegenden Ziele des Hochwasserrisikomanagements bestehen in der:

- Vermeidung neuer Risiken (im Vorfeld eines Hochwassers) im Hochwasserrisikogebiet,
- Reduktion bestehender Risiken (im Vorfeld eines Hochwassers) im Hochwasserrisikogebiet,
- Reduktion nachteiliger Folgen während eines Hochwassers,
- Reduktion nachteiliger Folgen nach einem Hochwasser.

Die Vorgaben des HWRM unterstützen die schon in den Hochwasserschutzstrategien der Bundesländer festgelegten Ziele und bauen auf den vielfältigen rechtlichen und fachlichen Vorleistungen von Bund und Ländern auf. Die Umsetzung der Hochwasserschutzkonzepte bzw. -pläne der Länder soll bei der Umsetzung der HWRM-RL fortgesetzt werden. Konzertierte und koordinierte Maßnahmen im Rahmen des Hochwasserrisikomanagements sollen dazu dienen, den Hochwasserschutz insgesamt zu verbessern. Dies bedeutet, dass alle Betroffenen und Verantwortlichen bei der Erarbeitung der HWRM-Pläne, an der Festsetzung angemessener Ziele, möglicher Maßnahmen und bei deren Umsetzung mitwirken.

Die aktive Beteiligung der verschiedenen Akteure ist das zentrale Element bei der Hochwasserrisikomanagementplanung, soll sie doch auch einen Dialog über das Hochwasserrisiko und den Umgang damit anstoßen und stärker ins Bewusstsein führen.

Der „Leitfaden Hochwasserrisikomanagementplanung in Mecklenburg Vorpommern“ der Landesregierung erläutert die Vorgehensweise bei der Managementplanung, die verschiedenen Planungsebenen, die wesentlichen Akteure und die Einbindung der Beteiligten in den Planungsablauf erläutert. Er enthält darüber hinaus den für M-V erarbeiteten Maßnahmenkatalog mit dem Spektrum möglicher Maßnahmen und Zuständigkeiten.

Für die in der zweiten Bearbeitungsstufe erstellten Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten wurden in M-V folgende Hochwasserszenarien angewendet:

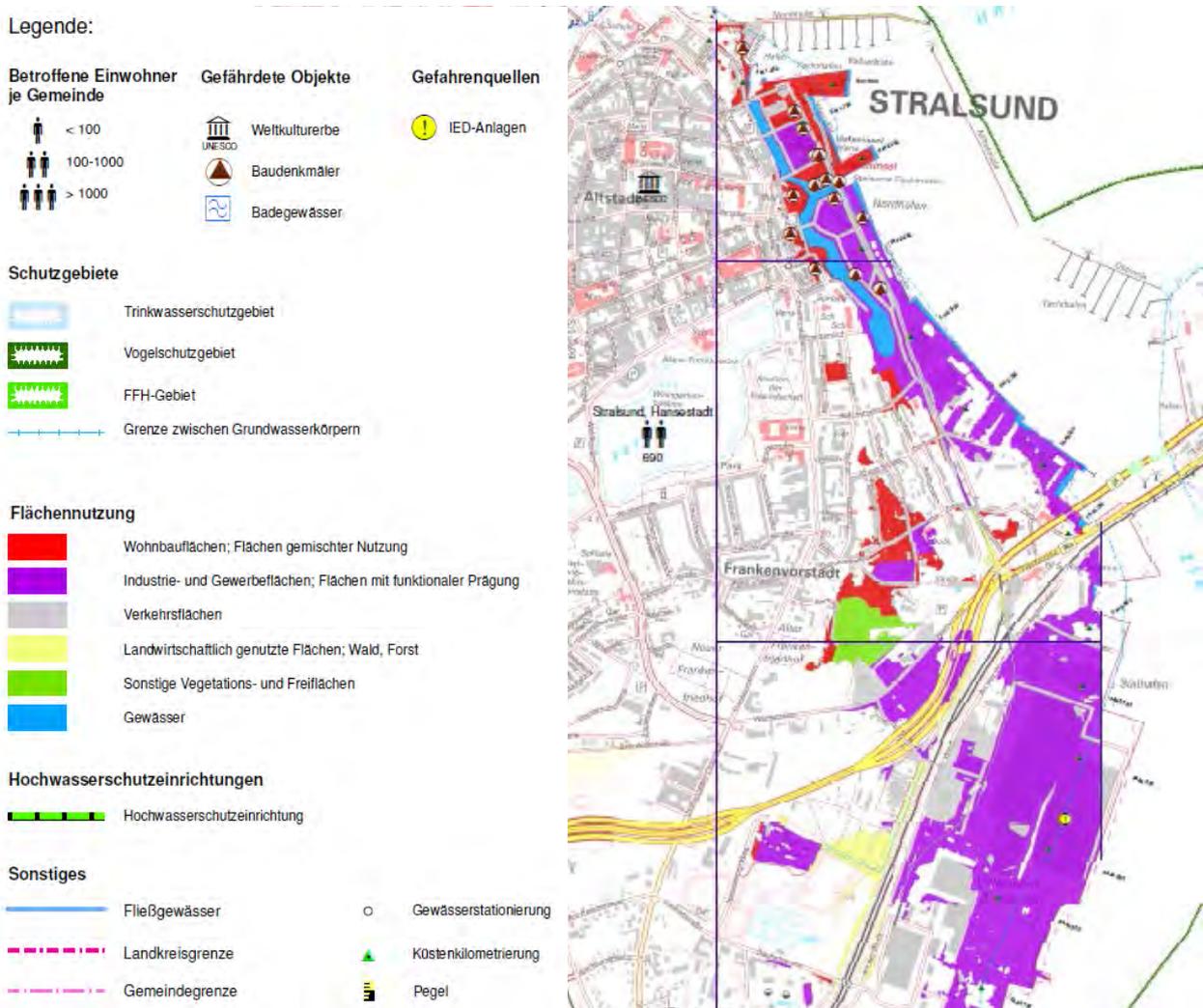
- häufiges Ereignis, 10- 20-jähriges Hochwasser (HW)
- mittleres Ereignis, 100- 200-jähriges HW
- seltenes Ereignis, 200-jähriges HW plus Klimazuschlag plus Versagen der Hochwasser Schutzanlagen (Extremszenario)²²

Während in den Hochwassergefahrenkarten das Ausmaß der Überflutung sowie die Wassertiefen dargestellt werden, bilden die Hochwasserrisikokarten die potenziellen Hochwasserschäden ab. Sie enthalten u.a. Angaben zur Anzahl potentiell betroffenen Anwohner, zu negativen Auswirkungen für wirtschaftliche Tätigkeiten, zur Gefahr durch Anlagen mit hohem Schadstoffpotential für die Umwelt (IVU- Anlagen) sowie zu potentiell betroffenen Schutzgebieten (z.B. Trinkwasserschutz- u. NATURA 2000- Gebiete).

Auch im Gemeindegebiet der Hansestadt Stralsund wurden potenzielle Überflutungsgebiete mit einem den vorgegebenen Kriterien entsprechenden signifikanten Schadenspotenzial für die Schutzgüter menschliche Gesundheit, Umwelt, Kulturerbe und wirtschaftliche Tätigkeiten identifiziert. Beim Extremszenario erfassen diese Gebiete die der Altstadt vorgelagerten Kanäle und Hafensinseln mit dem Ozeaneum, Teile des Stadtgebietes Franken nördlich der B 96/ Rügenbrücke (Frankenvorstadt) sowie südlich der B 96/ Rügenbrücke (Franken Mitte).

²² Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz M-V, Regierungsportal; [http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/Im/Themen/Wasser/Hochwasserschutz/Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie/Hochwassergefahrenkarten_und_Hochwasserrisikokarten_\(bis_22.12.2013\)/index.jsp#dvz-content](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/Im/Themen/Wasser/Hochwasserschutz/Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie/Hochwassergefahrenkarten_und_Hochwasserrisikokarten_(bis_22.12.2013)/index.jsp#dvz-content)

Im Stadtgebiet Franken sind vorrangig Industrie- und Gewerbeflächen, aber auch Wohngebiete im Umfeld von Reiferbahn, Gartenstraße und Sackgasse betroffen.



Die Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten der drei Hochwasserszenarien für das Gemeindegebiet der Hansestadt Stralsund sind auf dem Regierungsportal des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz M-V einzusehen²³.

Mit einem Workshop wurde der Arbeitsprozess zum Erstellen der Hochwasserrisikomanagementpläne für das Bearbeitungsgebiet 3, das den Landkreis Vorpommern- Rügen umfasst, am 6. November 2014 in Stralsund gestartet. Dieser Workshop richtete sich zunächst vorrangig an die Akteure der regionalen Ebene mit dem Ziel, umgesetzte und schon geplante Maßnahmen sowie zu erreichende Ziele mit den Akteuren zu erarbeiten als Grundlage für die Defizitanalyse und die zu entwickelnden „Maßnahmensteckbriefe“. Diese betrafen die Handlungsfelder Flächenvorsorge, Bauvorsorge, Natürlicher Wasserrückhalt, Technischer Hochwasserschutz, Risikovorsorge, Informationsvorsorge, Verhaltensvorsorge, Gefahrenabwehr und Katastrophenschutz und Regeneration.

Die Workshops auf lokaler Ebene fanden im Dezember 2014 statt. Bis Dezember 2015 soll die Hochwasserrisikomanagementplanung in Mecklenburg Vorpommern abgeschlossen werden.

²³ Einzusehen unter: [http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/Im/Themen/Wasser/Hochwasserschutz/Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie/Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten_\(bis_22.12.2013\)/WarnowPeene/index.jsp](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/Im/Themen/Wasser/Hochwasserschutz/Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie/Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten_(bis_22.12.2013)/WarnowPeene/index.jsp)→Küstengebiet Ost→Stralsund, jeweils Karte 5

2.8.3 Tourismus

Die Stadt liegt am Strelasund, einer Meerenge der Ostsee, und wird aufgrund ihrer Lage und Bedeutung als touristisches Zentrum als Tor zur Insel Rügen bezeichnet.

Bereits 1992/93 wurde ein Tourismuskonzept für die Hansestadt Stralsund erarbeitet. Nach fast sieben Jahren Arbeit und Erfahrung mit diesem Konzept wurde eine Überarbeitung und Aktualisierung erforderlich.

In der bereits als Entwurf vorliegenden Überarbeitung des Tourismuskonzepts der Hansestadt Stralsund in Form eines touristischen Handbuchs werden auf der Grundlage einer umfangreichen Analyse die Prinzipien ermittelt, die bei der zukünftigen Gestaltung des Tourismus in Stralsund maßgeblich sind. Besonderer Wert wird dabei auf folgende Aspekte gelegt:

- Tourismus als wichtiger Wirtschaftsfaktor,
- Entwicklung eines klaren Profils,
- Bessere Nutzung der maritimen, traditionellen, geschichtlichen und kulturellen Potenziale,
- Herausstellung der zentralen Lage Stralsunds als städtischer Anziehungspunkt zwischen den Ostseeinseln,
- Professioneller und qualitätsvoller Außenauftritt der Hansestadt,
- Ausbau des internen und externen Kooperationsnetzwerkes.

Bei den daraus entwickelten Handlungsfeldern erhalten folgende Aufgaben Priorität:

- Klare Positionierung der Politik zum Tourismus als Wirtschaftsfaktor in Stralsund,
- Entwicklung von vier Marktsegmenten:
 - Maritimes Stralsund,
 - Hanse/Geschichte/Kultur,
 - Veranstaltungen/Sport/Freizeit,
 - Tagungen/Kongresse/Messen,
- Infrastrukturelle Weiterentwicklung und explizite Förderung der maritimen Potenziale Hafensinsel, Seebadeanstalt, Dänholm, Ostseeküstenradweg
- Weiterentwicklung und Belebung der Altstadtinsel einschließlich Einzelhandel, Märkte, Besucherleitsystem, Parkplätze, gestalterische Aufwertung.

Allein an dieser Prioritätensetzung ist zu erkennen, welchen hohen Stellenwert besonders die Altstadt mit ihren kulturhistorischen Inhalten und Angeboten bei der touristischen Attraktivität Stralsunds hat.

Die Werbebotschaft für den touristischen Standort Stralsund lautet daher „Stralsund - eine sehenswerte mittelalterliche Stadt“:

- Eine Hansestadt, die kulturinteressierten Besuchern und Städtereisenden eine Vielzahl an historisch besonders wertvollen Baudenkmalen bietet,
- ein Flächendenkmal, das durch die norddeutsche Backsteingotik geprägt ist,
- ein Kultur-, Architektur- und Bildungserlebnis für Jung und Alt.

Das mittelalterliche Erscheinungsbild der Altstadt kann aber langfristig als Werbeträger nur erfolgreich sein, wenn Denkmalpflege und Tourismus in Einklang gebracht werden.

Die Hansestadt trifft daher eine Reihe von Vorkehrungen, um den Fremdenverkehr so zu fördern, dass das Denkmal Altstadt in seiner Schutzwürdigkeit nicht beeinträchtigt wird.

Daneben möchte die Hansestadt unverträglichen Auswirkungen durch eine Angebotskonzentration in der Hauptsaison entgegenwirken. Um die Attraktivität für den Städte- und Kulturtourismus zu steigern, der auch und besonders außerhalb der Sommermonate stattfinden kann, wurde durch verschiedene Maßnahmen wie z.B. durch die Errichtung des Sport- und Freizeitbades „Hansedom“ eine Saisonverlängerung angestrebt.

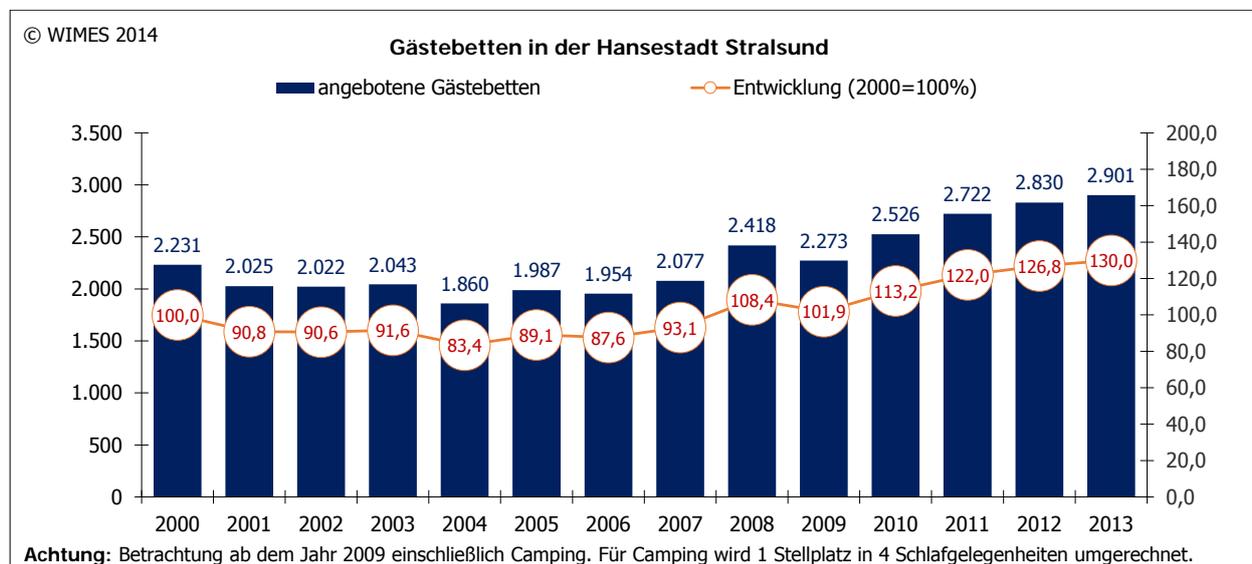
Das Kulturerbe der Altstadt zählt einerseits mit seiner hohen Anzahl an Baudenkmalen und historisch wertvollen Objekten mit zu den Stärken und Potenzialen, welche die Hansestadt Stralsund für Touristen attraktiv macht. Der Tourismus trug zu einer Steigerung der gewerblichen und kommunalen Einkünfte bei, was wiederum zu einer erhöhten wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bei der Erhaltung der Flächen- und Einzeldenkmale führte. Demzufolge war der konzeptionelle Ausbau des Fremdenverkehrs eng verzahnt mit den Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in der Altstadt.

Die Zahl der Beherbergungsstätten erhöhte sich in der Hansestadt Stralsund von 27 Betrieben mit insgesamt 2.231 Betten im Jahr 2000 auf 36 Beherbergungsstätten mit 2.901 Betten in 2013. Davon entfallen allein 19 Betriebe (Hotels/Pensionen) auf die Welterbestätte Altstadt.

Abbildung 44: Beherbergungsstätten in der Hansestadt Stralsund



Abbildung 45: Entwicklung der Zahl der angebotenen Gästebetten



Seit Jahren sind in Stralsund steigende Besucherzahlen zu vermelden. So z. B. erhöhte sich die Zahl der Gästeankünfte in der Hansestadt Stralsund im Vergleich zum Jahr 2000 um knapp 75.000 Besucher. Im Jahr 2000 lag die Zahl der Ankünfte bei 118.169 Besuchern und im Jahr 2013 waren es bereits 193.004 Besucher. Die Zahl der Übernachtungen ist dementsprechend deutlich von 256.778 im Jahr 2000 auf 447.873 in 2013 gestiegen.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer lag im Jahr 2013 bei 2,3 Tagen, in den Vorjahren bei 2,2 Tagen. (Siehe folgende Abbildungen)

Abbildung 46: Entwicklung der Zahl der Gästeankünfte

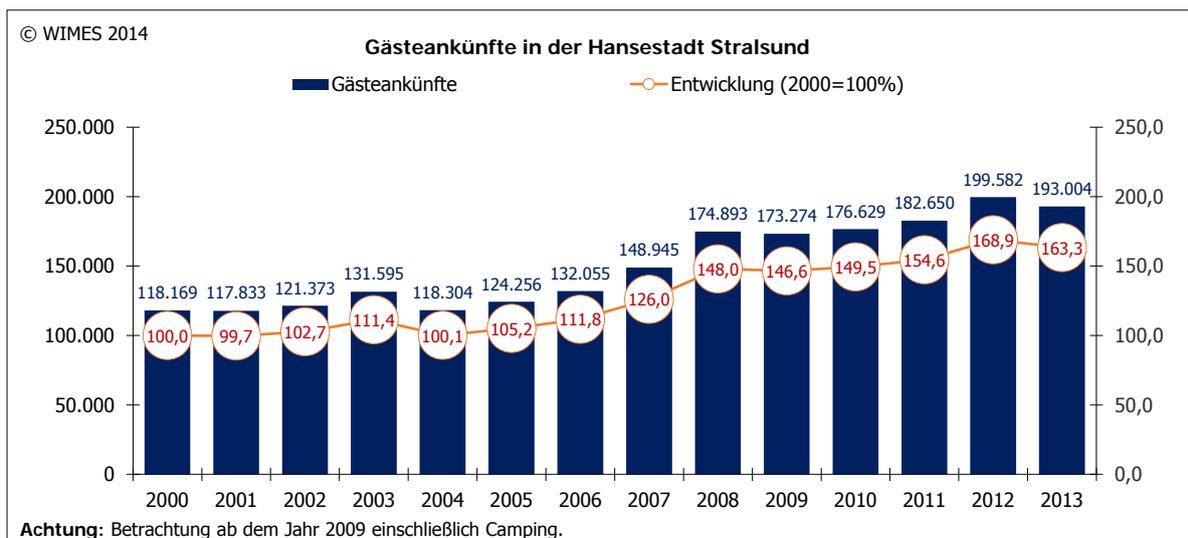


Abbildung 47: Entwicklung der Zahl der Gästeübernachtungen

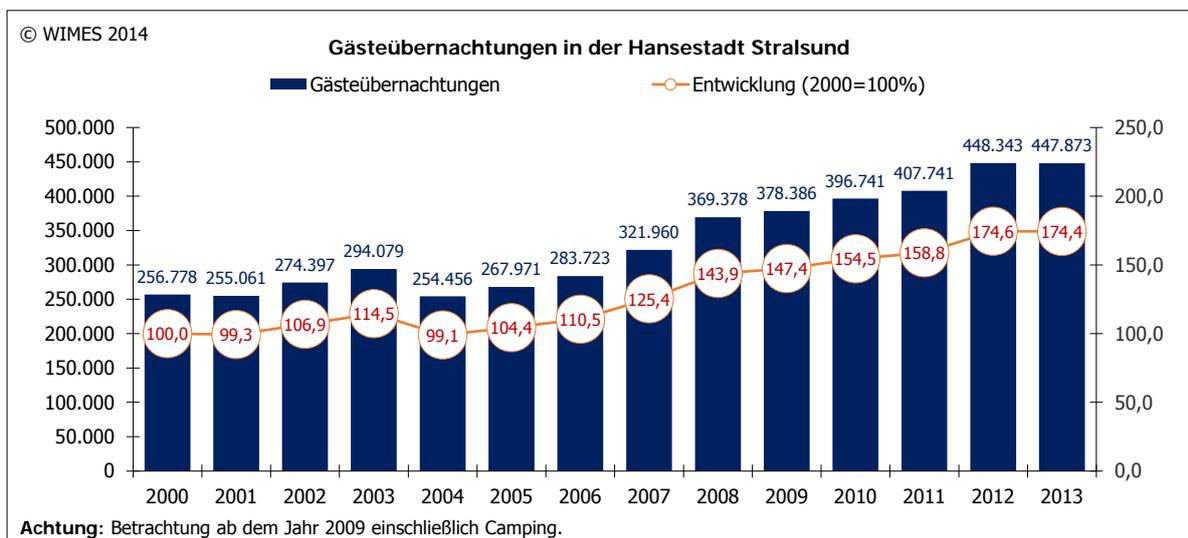
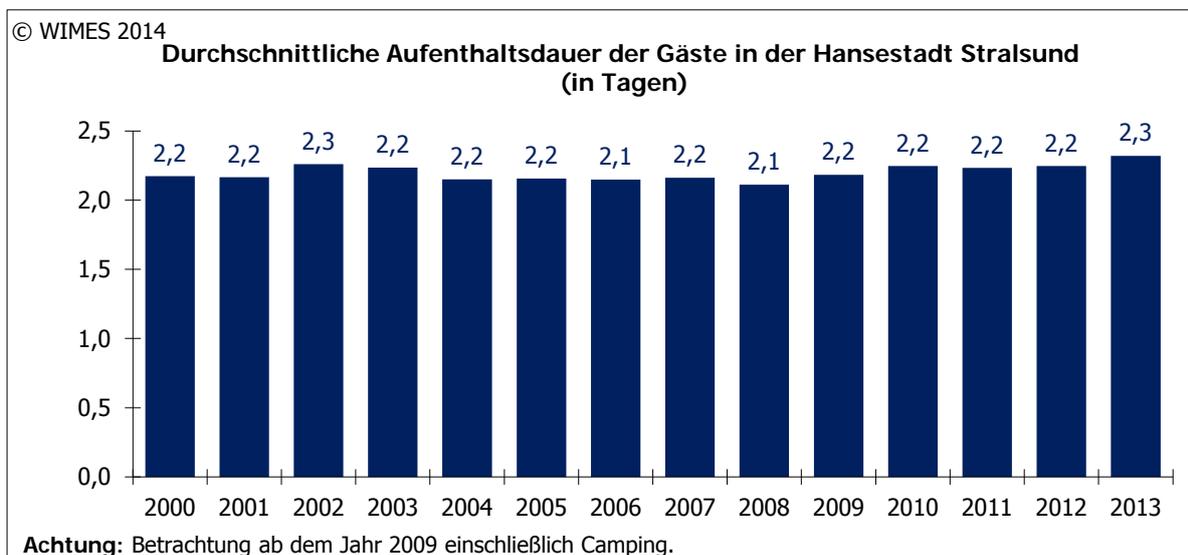


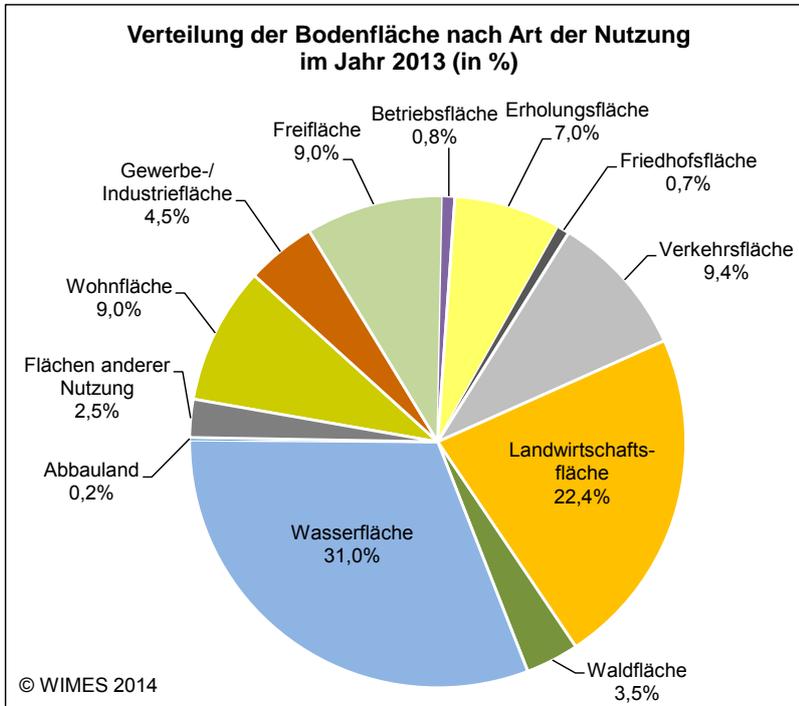
Abbildung 48: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Hansestadt Stralsund



2.8.4 Landwirtschaft und Forstwirtschaft

Die Hansestadt Stralsund erstreckt sich insgesamt über eine Fläche von 5.408 ha. Vor allem durch ihre Lage am Strelasund und die charakteristischen Stadtteiche ist fast ein Drittel der Gesamtfläche (31,0 %) Wasserfläche.

Abbildung 49: Flächenverteilung

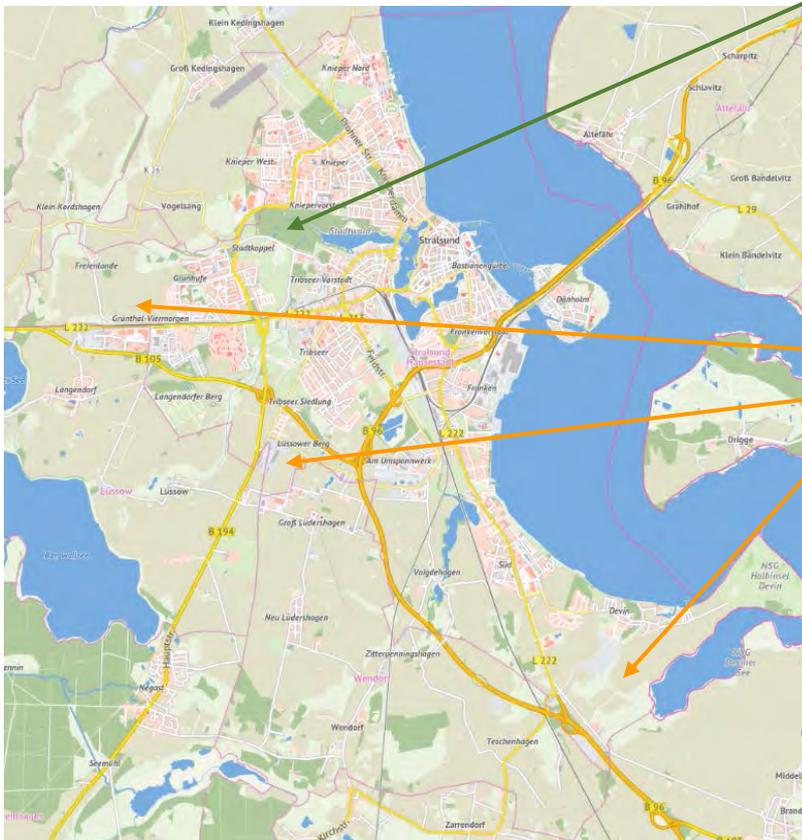


Rund ein Zehntel der Gesamtbodenfläche der Hansestadt Stralsund entfällt auf Wohnflächen (9,0 %), d.h. Gebäudeflächen, die vorwiegend der Wohnnutzung dienen.

Die Gewerbe-/ Industrieflächen belegen einen Anteil von 4,5 %.

Der Anteil der den Wohnflächen sowie Industrie-/Gewerbeflächen zugeordneten Freiflächen liegt bei 9,0 %.

Der Anteil der Waldfläche von 3,5 % in Stralsund entfällt zum überwiegenden Teil auf den Stadtwald, eine durch weitläufigen Mischwald gekennzeichnete Moorlandschaft im Nordwesten der Stadt.



Obwohl sich im Bereich Landwirtschaft nur noch knapp 1 % der Arbeitsplätze der Hansestadt Stralsund befindet, ist das Flächenaufkommen verhältnismäßig hoch.

Der Anteil der Landwirtschaftsflächen an der Gesamtbodenfläche liegt bei 22,4 %.

Diese konzentrieren sich auf:

- Stadtgebiet Grünhufe
- Lüssower Berg
- und vor allem das Stadtgebiet Süd bedingt durch die Lage am Stadtrand.

Seit 1990 sind die bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzflächen der Hansestadt Stralsund erheblich reduziert worden.

Das liegt zum einen an der Umwandlung eines Teils landwirtschaftlicher Nutzfläche in Ausgleichsflächen für Bauvorhaben, zum anderen an der Umstrukturierung der Landwirtschaft. Die

vorhandenen Flächen werden überwiegend als Ackerflächen genutzt, Handlungsbedarf besteht

gegenwärtig nicht.

In der Hansestadt Stralsund befinden sich auch einige forstwirtschaftlich genutzte Flächen. Hier sind insbesondere der Stadtwald und die Insel Dänholm zu nennen. Die Entwicklung von weiteren Flächen für die Forstwirtschaft im Stadtgebiet spielt jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

2.9 Gesamtergebnis der indikatoren gestützten Stadtgebietsanalysen im Vergleich zur Gesamtstadt Stralsund als Methode zur Bestimmung von Handlungsprioritäten und Förderansätzen

Ausgehend von den indikatoren gestützten Analyseergebnissen der sozioökonomischen, der wohnungswirtschaftlichen, der städtebaulichen und der ökologischen Entwicklung wurden als Zusammenfassung für das Gesamtergebnis die Indikatoren ausgewählt, die für alle Stadtgebiete verfügbar sind.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Indikatoren/Indikatorengruppen der Stadtgebietsanalysen und deren Gewichtung.

Tabelle 18: Indikatorenauswahl für die Gesamtbewertung

Anzahl	Gewicht	Indikator
	30,0%	Bereich Bevölkerung und Sozialstruktur
1		Einwohnerentwicklung 1999-2013 (%)
2		Senioren-Kinder-Relation (Senioren ab 65 Jahre je 100 Kinder bis 15 Jahre)
3		Saldo Außenwanderungen je 1.000 Einwohner im Gesamtbetrachtungszeitraum
4		Saldo natürliche Bevölkerungsentwicklung je 1.000 Einwohner im Gesamtbetrachtungszeitraum
5		Versorgungsquote 2013 (Verhältnis der Kinder und der Senioren zu den Haupterwerbstätigen)
6		Anteil der Arbeitslosen nach SGB II an allen Arbeitslosen 2013 (%)
7		Arbeitslosigkeit 2013 (Anteil der Arbeitslose an den 15-65jährigen in %)
8		SV-Beschäftigung 2013 (Anteil der SV-Beschäftigte an den 15-65jährigen in %)
	30,0%	Bereich Wohnen
1		Wohnlage entsprechend Mietspiegel
2		Bebauungsstruktur
3		durchschnittliche Wohnfläche je Wohnung
4		Haushaltsgröße 2013
5		Wohnungsleerstand 2013
6		Neubauquote seit 1999
	40,0%	Bereich Städtebau
1		Versorgung mit Kultur, Sport und Freizeit
2		Funktionalität - Ausstattung mit sozialer Infrastruktur
3		Einzelhandelsversorgung
4		Verkehrsinfrastruktur und technische Infrastruktur
5		naturräumliche Lage der Stadtgebiete
6		Zentrumsqualität
20	100,0%	Summe aller Gewichte

Bereich Bevölkerung und Sozialstruktur – acht Indikatoren

Im Bereich Bevölkerung und Sozialstruktur wurden die Einwohnerentwicklung und die Faktoren, die die Einwohnerentwicklung beeinflussen (Wanderungen, Geburten, Sterbefälle) in die Bewertung einbezogen.

Die Senioren-Kinder-Relation ist das Verhältnis der Senioren ab 65 Jahre zu den Kindern bis 15 Jahre – Senioren je 100 Kinder bis 15 Jahre. Dieser Indikator ist zur Beobachtung von Überalterungsprozessen und für die Infrastrukturplanung wichtig.

Auf der Grundlage der Bevölkerungsprognosen wurde eine zu erwartende sog. „Versorgungsquote“ bis zum Jahr 2025 errechnet. Die Versorgungsquote gibt das Verhältnis der Einwohner bis 25 Jahre und der Senioren ab 65 Jahre zur Bevölkerung im Haupterwerbsalter (25-65 Jahre) an. Dieser Indikator steht für eine Signalwirkung „Belastung der öffentlichen Kassen“!

Zu beachten ist, dass dieser Indikator unterstellt, dass alle Personen im Haupterwerbsalter berufstätig sind, was realistisch nicht der Fall ist. Unberücksichtigt bleiben die Zahlen der Arbeitslosen und der Personen, die nicht mehr als arbeitslos geführt werden. Dazu gehören Personen ab 58 Jahre, die länger als ein Jahr arbeitslos sind, Jugendliche ohne Schulabschluss und ohne Berufsabschluss, die aus dem Grund nicht in den Arbeitsprozess eingegliedert werden können und eine Erwerbsunfähigkeitsrente erhalten, Personen mit 1-Euro-Jobs, Personen in Weiterbildungsmaßnahmen, Hausfrauen und Frührentner. Werden diese Personen in das Verhältnis einzogen, fällt der Indikator noch negativer aus, das heißt die Belastung der Sozialabgabeleistenden ist realistisch noch höher, als im Indikator abgebildet.

Die Indikatoren Einwohnerentwicklung, Arbeitslosigkeit und SV-Beschäftigung sind für die Stadtgebiete im Vergleich zur Gesamtstadt in der Analyse enthalten. Auf eine Wiederholung wird hier verzichtet.

Bereich Wohnen – sechs Indikatoren

- Die Bewertung der Wohnlage der Stadtgebiete erfolgte auf der Grundlage des Mietspiegels der Hansestadt Stralsund. Der Mietspiegel enthält Wohnlagebewertungen nach Straßen. Diese wurden für die einzelnen Stadtgebiete zusammengefasst. Im Ergebnis wurden folgende durchschnittliche Wohnlagen für die Stadtgebiete ermittelt:

	Wohnlage entsprechend Mietspiegel
Altstadt	2,00
Knieper	1,47
Tribseer	1,65
Franken	1,57
Stadtgebiet Süd	1,57
Lüssower Berg	1,00
Langendorfer Berg	1,00
Grünhufe	1,12

gute Wohnlage = 2 Punkte
mittlere Wohnlage = 1 Punkte

- Bei der Bewertung der Bebauungsstrukturen wurde die überwiegend vorhandene Gebäudestruktur in den Stadtgebieten zugrundegelegt.

	Bebauungsstrukturen
Altstadt	5
Knieper	2
Tribseer	3
Franken	3
Stadtgebiet Süd	4
Lüssower Berg	4
Langendorfer Berg	4
Grünhufe	2

überwiegend:
Großwohnsiedlung =2 Punkte
MFH/Reihenhäuser =3 Punkte
EFH/ZFH =4 Punkte
Hist. Stadtkern/Villen =5 Punkte

- Die anderen ausgewählten Indikatoren im Bereich Wohnen sind in der Analyse enthalten. Auf eine Wiederholung wird hier verzichtet.

Bereich Städtebau – zwei Indikatoren und vier Indikatorengruppen

Bei der städtebaulichen Analyse fanden zwei Indikatoren (Einzelhandel und Zentrumsqualität) und vier Indikatorengruppen Berücksichtigung:

- Kultur, Sport und Freizeit – bewertet wurde die Ausstattung mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen, mit Sporthallen und Freisportanlagen sowie mit Spielplätzen

	Kulturelle und Freizeiteinrichtungen	Sporthallen/ Sportfreianlagen	Spielplatzversorgung (gemessen an den Kindern bis 15 Jahren)	Summe (Punktzahl)
Altstadt	10	2	1	13
Knieper	4	2	2	8
Tribseer	0	2	1	3
Franken	2	3	1	6
Stadtgebiet Süd	0	3	2	5
Lüssower Berg	0	0	2	2
Langendorfer Berg	1	0	0	1
Grünhufe	2	2	2	6
	Museen Zoo Kirche Theater Bibliothek etc. (mit je 1 Punkt bewertet)	keine Angebote =0 gute Ausstattung =2 1 Punkt für Stadien	gute Versorgung = 2 Unterversorgt = 1 keine Angebote = 0	

- Funktionalität der Stadtgebiete – bewertet wurden die Ausstattung mit Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, altersgerechten Wohnformen mit Pflegeangeboten, Kindertagesstätten und Schulen (wurden in der Analyse ausführlich beschrieben)

	Altersgerechte Wohnformen	Schulen	Kita	Summe (Punktzahl)
Altstadt	2	3	1	6
Knieper	2	3	2	7
Tribseer	2	3	2	7
Franken	2	3	2	7
Stadtgebiet Süd	2	2	2	6
Lüssower Berg	0	0	0	0
Langendorfer Berg	2	0	0	2
Grünhufe	1	3	1	5
	keine Angebote =0 Angebote vorhanden =1 gute Ausstattung =2	keine Schule =0 gute Ausstattung =2 1 Punkt für andere Schulen	keine Kita =0 unterversorgt =1 gesichert =2	

- Einzelversorgung – bewertet wurde die Vielfalt der Einzelhandelseinrichtungen in den Stadtgebieten

	Einzelhandelsversorgung
Altstadt	4
Knieper	3
Tribseer	2
Franken	2
Stadtgebiet Süd	3
Lüssower Berg	0
Langendorfer Berg	3
Grünhufe	2

A-Zentrum = 4 Punkte
Stadtteilzentrum = 3 Punkte
Nahversorgungszentren = 2 Punkte
Solitäre Nahversorgungslagen = 1 Punkt

- Verkehrsinfrastruktur und technische Infrastruktur – bewertet wurden die Anbindung an die Bundesstraßen und die innerstädtische Vernetzung des ÖPNV

	Anbindung an Bundesstraße	ÖPNV/Bus - Erreichbarkeit	Summe (Punktzahl)
Altstadt	3	2	5
Knieper	3	2	5
Tribseer	3	2	5
Franken	3	2	5
Stadtgebiet Süd	3	2	5
Lüssower Berg	3	1,5	4,5
Langendorfer Berg	3	1	4
Grünhufe	3	2	5
	sehr gut=3 gut=2	gut=2 vorhanden=1	

- Naturräumliche Lage der Stadtgebiete – bewertet wurde die Nähe zum Strelasund, zu den Stadtteichen, zu den Wallanlagen, zum Stadtwald, zur Brunnenau, zur Küste und zum Küstenhinterland Richtung Parow, zum Knieperfriedhof (Park), Frankenfriedhof und Zentralfriedhof, zum Landschaftsraum Halbinsel Devin und Insel Dänholm, zur Andershover Senke und zum Rinnental Devin, zur Lüdershäger Senke und Lüssower Senke, zum Grünraum an der Lindenallee, zur Senke Mühlgraben und zur Obstwiese in Grünhufe

	naturräumliche Lage
Altstadt	3
Knieper	4
Tribseer	2
Franken	3
Stadtgebiet Süd	4
Lüssower Berg	1
Langendorfer Berg	1
Grünhufe	3
	Naturräume je 1 Punkt

- Zentrumsqualität – bewertet wurde die Ausstattung der Stadtgebiete mit einem Stadtteilzentrum oder Nebenzentrum

	Zentrumsqualität
Altstadt	3
Knieper	2
Tribseer	2
Franken	2
Stadtgebiet Süd	1,5
Lüssower Berg	1
Langendorfer Berg	1
Grünhufe	2
	Stadtzentrum = 3 Punkte Stadtteilzentrum = 2 Punkte Nebenzentrum = 1 Punkte

Anders als bei den sozioökonomischen und den wohnungswirtschaftlichen Analysen, wo die Bewertung fast ausschließlich aus quantitativer Sicht erfolgte, wurden bei den städtebaulichen Indikatoren qualitative Bewertungen, also die weichen Standortfaktoren, einbezogen. Sie basieren in der Regel auf Einschätzungen, Vergleichen von Sachständen oder Zuständen in den Stadtteilen und können nicht durchweg auf Messergebnisse zurückgeführt werden, demzufolge ist eine Subjektivität im Urteil der Betrachtenden nicht in jedem Fall zu umgehen.

Die Bewertung der städtebaulichen Qualitäten der Stadtgebiete erfolgte jeweils im gesamtstädtischen Vergleich. Es geht hierbei nicht um die Einordnung der Stadtgebiete in eine Rangord-

nung mit dem Ziel, diese nach einer Wertskala in gut, weniger gut oder schlecht zu klassifizieren. Es ist vielmehr beabsichtigt, aus dem vergleichenden Stand der gebietspezifischen Qualitäten perspektivische Bedarfe und Möglichkeiten für eine integrierte Stadtentwicklung abzuleiten und einzugrenzen.

Die Bewertung der Stadtgebiete konzentriert sich nicht auf die Bestimmung der Wohnlage. Es werden vielmehr im Vergleich städtebaulich-funktionale Vorzüge, Qualitäten oder Defizite der Gebiete ablesbar.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick zum erreichten Stand der einzelnen Stadtgebiete bei den drei Bereichen. Es wird deutlich, um wie viele Punkte ein Stadtgebiet unter bzw. über dem städtischen Durchschnitt liegt und welcher Rang nach den einzelnen Bereichen erreicht wurde.

Tabelle 19: Ranking der Stadtgebiete auf der Grundlage der Analysen

	Bevölkerung und Sozialstruktur	Rang	Wohnen	Rang	Städtebau und Naturraum	Rang
Altstadt	52,6	1	41,3	4	60,1	1
Knieper	22,9	8	22,3	7	56,4	2
Tribseer	32,8	4	29,4	6	43,1	6
Franken	31,6	5	29,9	5	48,9	4
Stadtgebiet Süd	51,1	2	79,4	1	49,4	3
Lüssower Berg	37,1	3	60,6	3	5,8	8
Langendorfer Berg	27,9	6	68,3	2	13,1	7
Grünhufe	23,6	7	9,1	8	43,2	5
Stralsund	30,0		30,0		40,0	

Bereich Bevölkerung

Im Bereich Bevölkerung und Sozialstruktur belegt die Altstadt mit 52,6 Punkten über dem Wert der Gesamtstadt von 30 Punkten den ersten Rang im Vergleich der Stadtgebiete und das Stadtgebiet Süd mit 51,1 Punkten über dem gesamtstädtischen Wert Rang 2.

Ausschlaggebenden Gründe sind hier die positive Einwohnerentwicklung überwiegend durch Wanderungsgewinne aufgrund Gebäudesanierungen von Wohnungsneubau, ein relativ ausgewogenes Verhältnis von Kindern und Senioren, unterdurchschnittliche Arbeitslosenquoten und überdurchschnittliche Beschäftigtenquoten.

Die Stadtgebiete Knieper und Grünhufe belegen in diesem im Bereich hintere Ränge. Die Einwohnerverluste aufgrund von Abwanderung sind hoch, die Sozialstruktur der Haushalte ist durch hohe Arbeitslosenquote und geringe Beschäftigtenquote gekennzeichnet.

Die Bevölkerung im Stadtgebiet Knieper weist eine sehr hohe Altersstruktur auf. 34,3 % sind im Stadtgebiet 65 Jahre und älter, in den Stadtteilen Knieper Nord und Knieper West II sogar über 38 %. Das hat Auswirkungen auf die Wohnungsnachfrage und eine zielgruppenspezifische Infrastruktur.

Im Stadtgebiet Grünhufe leben demgegenüber sehr viele Kinder und Jugendliche, die Anteile der Bevölkerung in diesen Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung liegen deutlich über dem städtischen Durchschnitt.

Zu beachten ist hier jedoch, dass die Kinder überwiegend in Haushalten aufgewachsen sind, die von Transferleistungen leben. Wir befinden uns jetzt in der zweiten Generation und z.T. schon in der dritten Generation. In der frühen Kindheit wird der Mensch mit vielen Entwicklungsaufgaben in relativ kurzen Zeitfenstern konfrontiert. Werden diese nicht in adäquater Weise gemeistert, können irreparable psychische Schäden entstehen.

Bereich Wohnen

Im wohnungswirtschaftlichen Bereich erreicht das Stadtgebiet Süd mit 49,4 Punkten über dem städtischen Durchschnitt Rang 1, gefolgt von Langendorfer Berg und Lüssower Berg. Geringe Leerstandsquoten und hohe Wohneigentumsquoten mit überdurchschnittlichen Wohnflächen und überdurchschnittlichen Haushaltsgößen kennzeichnen diese Gebiete.

Auch im wohnungswirtschaftlichen Bereich belegen die Stadtgebiete Grünhufe und Knieper nur hintere Ränge im Vergleich der Stadtgebiete Stralsunds. Trotz realisierter Rückbaumaßnahmen von bisher 519 WE in Grünhufe ist der Wohnungsleerstand hier mit 8,8 % die höchste Wohnungsleerstandsquote im Vergleich der Stadtgebiete.

Bereich Städtebau und Naturraum

In diesem Bereich belegt die Altstadt den ersten Rang im Vergleich der Stadtgebiete. Die Altstadt ist das kulturelle Zentrum der Stadt und ist auch mit sozialer Infrastruktur gut ausgestattet. Hinzu kommt die Lagequalität der Altstadt. Die Lagequalität der Stadtgebiete bestimmt die Attraktivität der Wohnstandorte ganz wesentlich. Die Stadtgebiete, die besonders zentral liegen und günstige Beziehungen zum Wasser und zur freien Landschaft besitzen, nehmen in der Bewertungsskala zum städtebaulichen Kriterium „Lagebeziehungen“, die vorderen Ränge ein, das sind neben der Altstadt die Stadtgebiete Knieper und Süd.

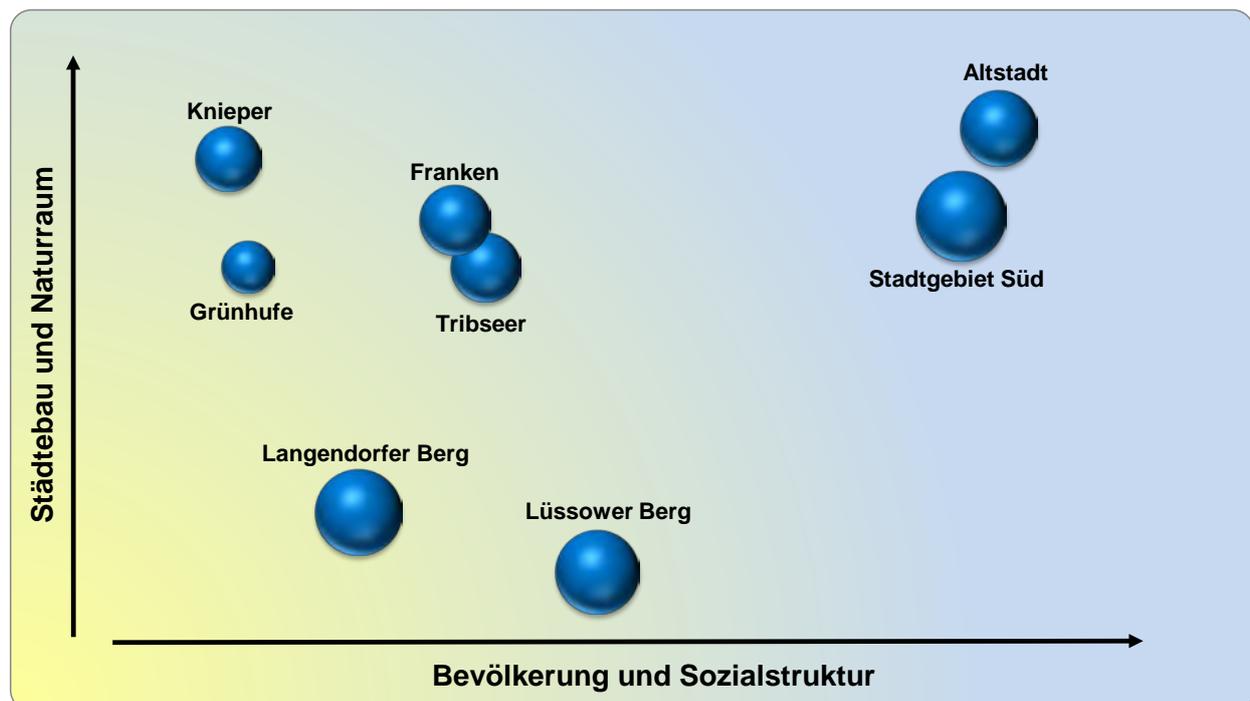
Die Stadtgebiete Lüssower Berg und Langendorfer Berg sind vorrangig Wohngebiete und aufgrund von geringem Bevölkerungsvolumen mit Infrastruktur unterdurchschnittlich ausgestattet.

Portfolio im Ergebnis der Stadtgebietsanalyse

Die folgende Abbildung zeigt die Stärken und Schwächen der Stadtgebiete im Bereich Bevölkerung/Sozialstruktur und/oder im Bereich Städtebau/Naturraum. Je weiter rechts die Stadtgebiete auf der Achse Bevölkerung/Sozialstruktur liegen, je höher sind die Werte. Je höher die Stadtgebiete auf der Achse Städtebau/Naturraum liegen, je besser sind hier die Werte.

Die Größe der Kreise hängt vom Wert im wohnungswirtschaftlichen Bereich ab. Je größer der Kreis, je besser ist der Wert im Bereich Wohnen. So z.B. hat das Stadtgebiet Süd den höchsten Wert und Grünhufe den geringsten Wert im wohnungswirtschaftlichen Bereich.

Abbildung 50: Portfolio im Ergebnis der Stadtgebietsanalyse



3 SWOT-Analyse²⁴ für die festgelegten Schwerpunktgebiete

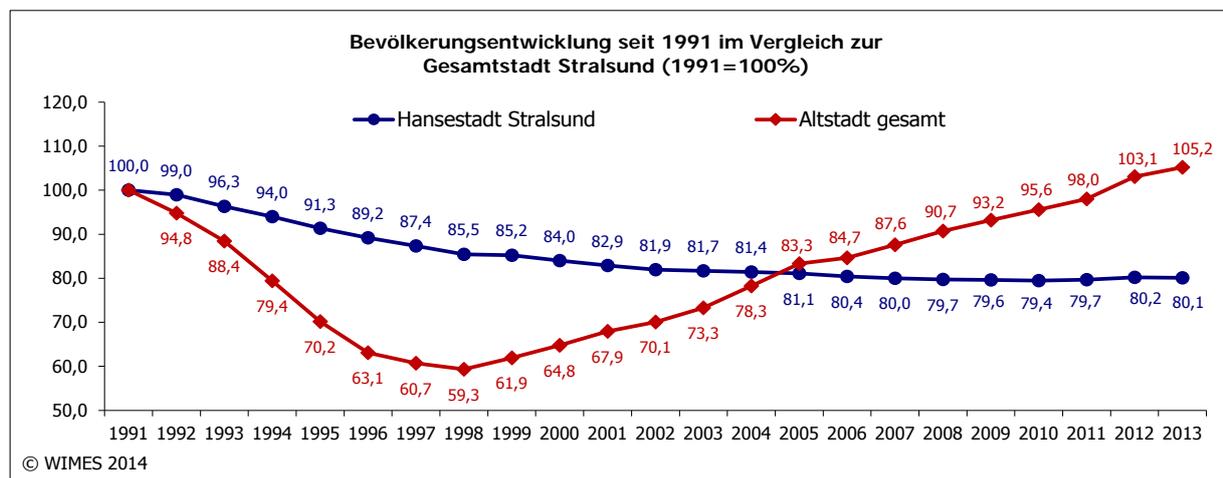
Mit der Analyse der acht Stadtgebiete liegt eine Charakterisierung der Strukturstärke bzw. der Strukturschwäche, die sich in den einzelnen Stadtgebieten zeigt, vor. Im Ergebnis dieser Analyse wurden die Stadtgebiete nach Gebietstypen klassifiziert.

3.1 Sanierungsbiet mit besonderem Handlungsbedarf – Altstadt

Einwohnerentwicklung

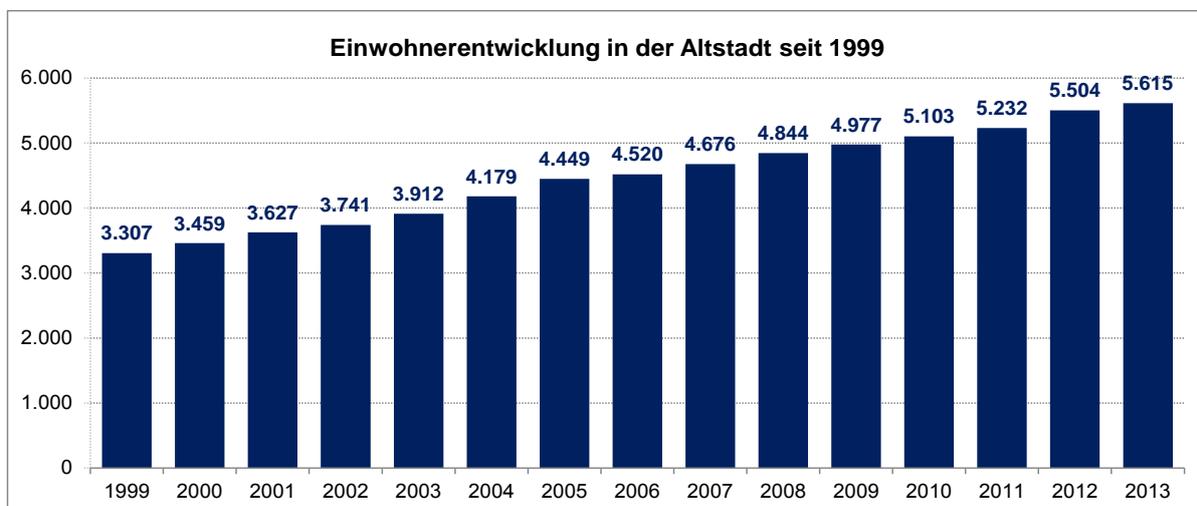
Ausgehend vom Jahr 1991 zeigt sich, dass der Bevölkerungsverlust in der Altstadt im Vergleich zur Gesamtstadt zunächst gravierend ausfiel. Die Ursachen für den deutlichen Einwohnerschwund sind zum einen die Abwanderungen in andere Stadtgebiete Stralsunds und ins Umland, überwiegend aus Gründen der Schaffung von Wohneigentum oder der Suche nach attraktiverem Wohnraum. Zum anderen lagen die Gründe in der Erwerbswanderung vorwiegend in die alten Bundesländer. Im Gegensatz zu den großen industriell errichteten Wohngebieten hielt der Bevölkerungsrückgang in der Altstadt aber nur bis 1998 an, danach nahm die Einwohnerzahl kontinuierlich zu und ab 2005 liegt die Entwicklung über dem städtischen Durchschnitt. Diese Einwohnerentwicklung korreliert mit dem Sanierungsfortschritt in der Altstadt.

Abbildung 51: Einwohnerentwicklung in der Altstadt im Vergleich zur Gesamtstadt



Seit 1999, dem Basisjahr des Monitoring, hat sich die Einwohnerzahl in der Altstadt um 2.308 Personen erhöht, das entspricht einer Bevölkerungsentwicklung von +69,8 % im Zeitraum 1999-2013.

Abbildung 52: Einwohnerentwicklung im Zeitraum 1999 bis 2013



²⁴ Die SWOT-Analyse (engl. Strengths=Stärken, Weaknesses=Schwächen, Opportunities=Chancen, Threats=Gefahren) ist ein Instrument der Strategischen Planung; sie dient der Positionsbestimmung und der Strategieentwicklung

Im Vergleich zur Gesamtstadt zeichnet sich die Altstadt durch eine deutlich jüngere Altersstruktur aus. So liegt der Anteil der Kinder bis sechs Jahre mit 1,4 Prozentpunkten, der Anteil der Jugendlichen mit 5,1 Prozentpunkten und der Anteil der Einwohner im Haupterwerbsalter sogar mit 9,9 Prozentpunkten über den Werten der Gesamtstadt. Demgegenüber liegt der Anteil der Senioren in der Altstadt deutlich um 16,1 Prozentpunkte unter dem in der Gesamtstadt.

Die Veränderung der Einwohnerzahl wird durch die Geburten, die Sterbefälle, die Wanderungen und die innerstädtischen Umzüge beeinflusst. Im Vergleich der Stadtgebiete sind nur in der Altstadt positive Salden der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Seit Beginn des Monitoring sind die Geburten stets höher als die Sterbefälle. Auch die Wanderungssalden waren in der Altstadt stets positiv, das heißt es sind jährlich mehr Einwohner in die Altstadt gezogen, als aus der Altstadt fortzogen.

Wirtschaft und Beschäftigung

Insgesamt gab es zum 31.12.2013 in der Altstadt 372 Arbeitslose. Der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 65 Jahren lag bei nur 8,5 %. In der Gesamtstadt lag die Arbeitslosenquote in 2013 bei 12,5 % (gemessen an den 15-65jährigen).

Trotz unterdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit lag der Anteil der SV-Beschäftigten, gemessen an den 15-65jährigen, in der Altstadt bis 2012 stets unter dem Wert der Gesamtstadt. In 2013 lag der Anteil der SV-Beschäftigten in der Altstadt aber mit 0,3 Prozentpunkten über der SV-Beschäftigtenquote der Gesamtstadt.

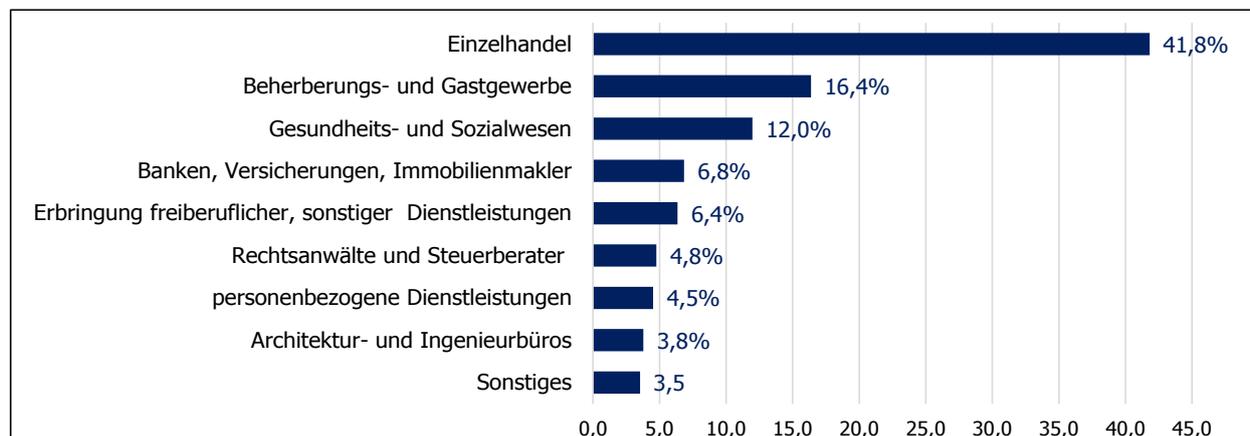
Von den 4.391 Personen im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) im Jahr 2013 waren 8,5 % arbeitslos und 50,6 % SV-Beschäftigte. Das ergibt zusammen 59,1 %. Bleiben also 40,9 % der Personen im erwerbsfähigen Alter übrig, das sind 1.796 Personen. Deshalb ist es wichtig, dass die Betrachtung der Unternehmensstruktur berücksichtigt wird, weil die Stärkung des Dienstleistungsgewerbes sowie die Aufwertung des kleinflächigen Einzelhandels und der Gastronomie ein wesentliches Ziel der Altstadtentwicklung ist und hier ein hoher Anteil Selbständiger und Beamter tätig sein dürfte, die nicht sozialversicherungspflichtig sind.

Die Analyse der Wirtschaftsstruktur in der Altstadt ergibt, dass sie durch den kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungen, wie z.B. Friseure, Kosmetikstudios, Arztpraxen, Kanzleien, Versicherungen, Ingenieurbüros, Banken, Gaststätten und Hotels, gekennzeichnet ist.

Der Anteil der Selbständigen, die in der Altstadt wohnen, wird auf ca. 15 % geschätzt. Das sind rund 650 Selbständige und Freiberufler in der Altstadt. Angenommen wird weiter, dass ca. 10 % der Erwerbspersonen in der Altstadt Beamte und Akademiker sind. Zusammen ergibt das eine Erwerbstätigenquote gemessen an den 15-65jährigen von über 75 % in der Altstadt. Die übrigen 16 % können Schüler, Auszubildende, Studenten, Hausfrauen, Vorruehändler etc. sein.

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme in der Altstadt im Juli/August 2014 lag die Zahl der Unternehmen, sozialen Einrichtungen etc. bei 817 Einheiten in der Altstadt.

Abbildung 53: Unternehmensstruktur in der Altstadt

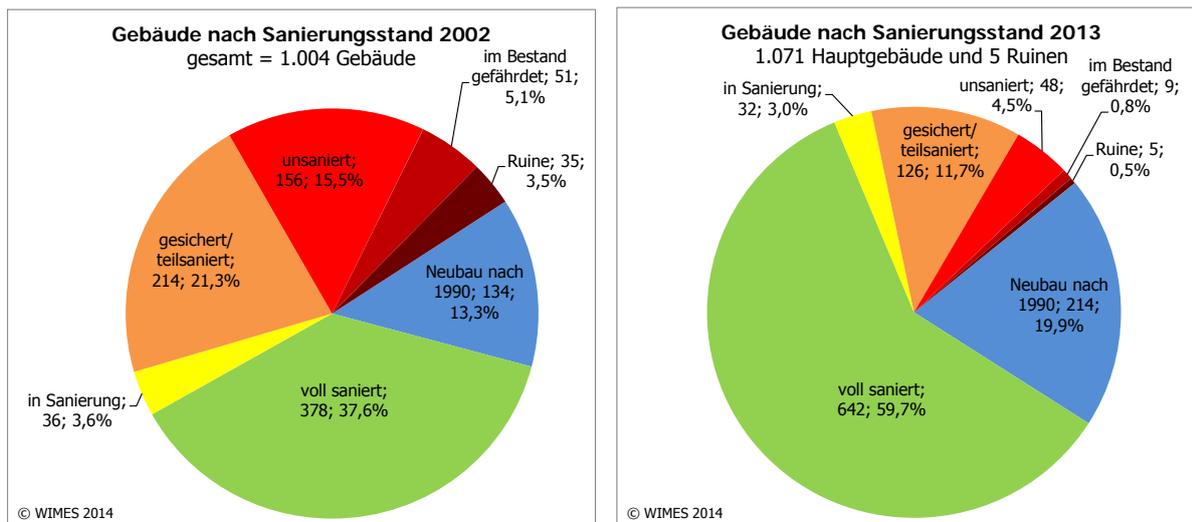


Städtebau und Wohnen

Am 31.12.2013 gab es 1.071 Hauptgebäude und fünf Ruinen (Fassadenreste) in der Altstadt. Davon waren 433 Gebäude reine Wohngebäude, in 432 Gebäuden befanden sich Mischnutzungen und es gab 206 Nichtwohngebäude bzw. Gebäude ohne Nutzung.

Im Zeitraum 2002 bis 2013 wurden 34 Gebäude abgebrochen und 101 Gebäude neu gebaut. In 2002 waren noch 156 Gebäude unsaniert, 51 Gebäude waren im Bestand gefährdet und es gab 35 Ruinen. Mittlerweile befinden sich fast 80 % der Gebäude in einem guten Bauzustand (voll saniert und Neubau nach 1990). Dieser Sanierungsfortschritt korreliert mit der Einwohnerentwicklung.

Abbildung 54: Sanierungsstand der Gebäude 2002 und 2013 im Vergleich



In den 433 Wohngebäuden und in den 432 Gebäuden mit Mischnutzungen fanden sich in 2013 insgesamt 3.479 Wohnungen. Davon standen 278 WE leer, das entspricht einer Wohnungsleerstandsquote von 8,0 %.

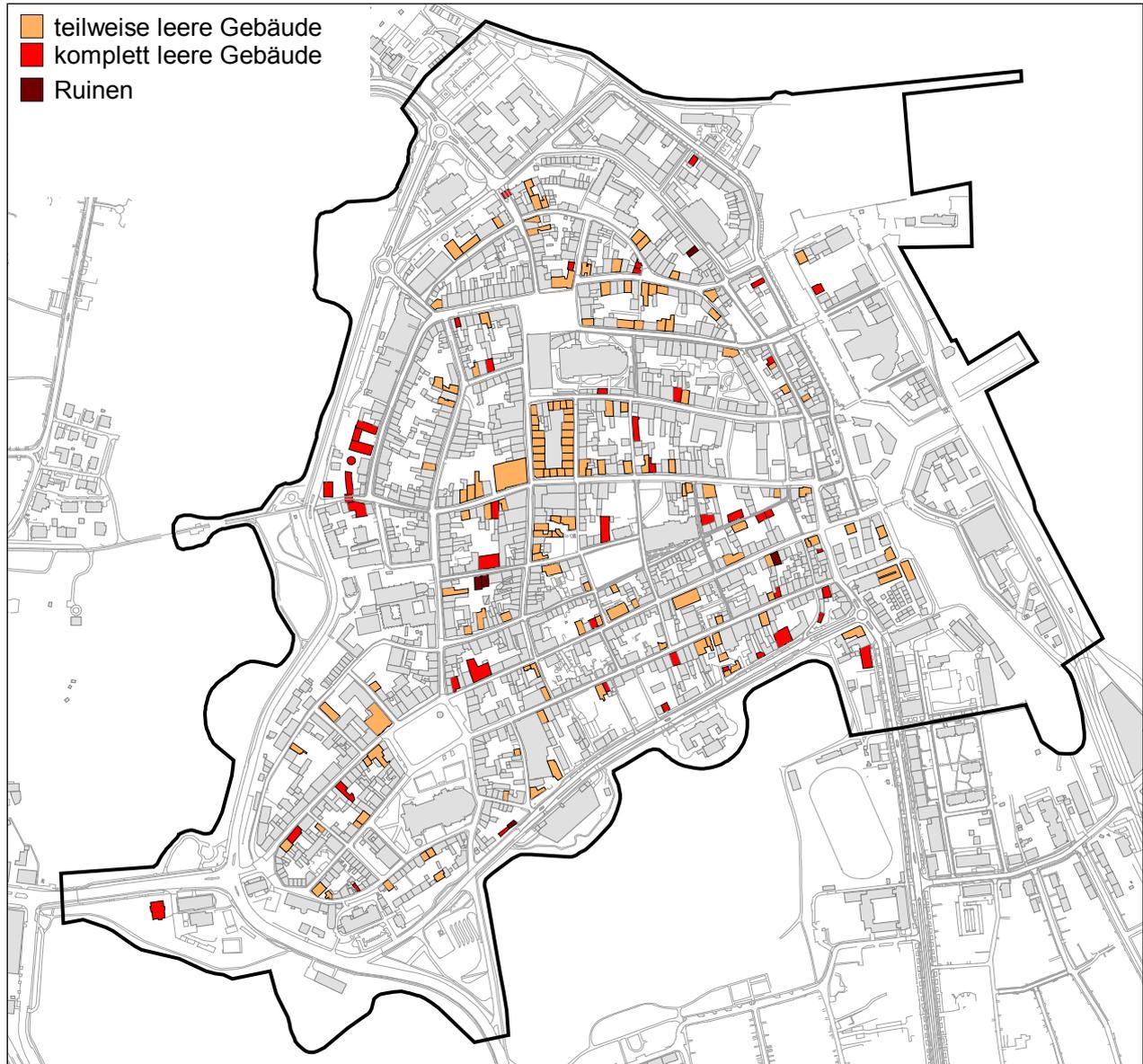
Abbildung 55: Entwicklung des Wohnungsleerstandes in der Altstadt seit 2002



Von den insgesamt 1.071 Hauptgebäuden in der Altstadt standen in 2013 insgesamt 48 Gebäude komplett leer und fünf waren unbewohnbare Ruinen. Von den komplett leeren Hauptgebäuden waren 9 Gebäude im Bestand gefährdet, weitere 16 Gebäude sind unsaniert und eins teilsaniert/instandgesetzt. 22 Gebäude standen aufgrund laufender Sanierungsarbeiten leer.

Auf die komplett leeren Gebäude entfallen 100 WE der insgesamt 278 leeren WE in der Altstadt. Abzüglich der leeren WE in den unbewohnbaren Gebäuden betrug die Wohnungsleerstandsquote 5,1 % in 2013!

Karte 21: Gebäudeleerstand in der Altstadt



Für die Altstadt wird jährlich das Monitoring Stadtentwicklung fortgeschrieben. Der Bericht zum Stichtag 31.12.2013 enthält weitere Auswertungen zum erreichten Entwicklungsstand in den Bereichen Sozioökonomie, Wohnungswirtschaft und insbesondere Städtebau.

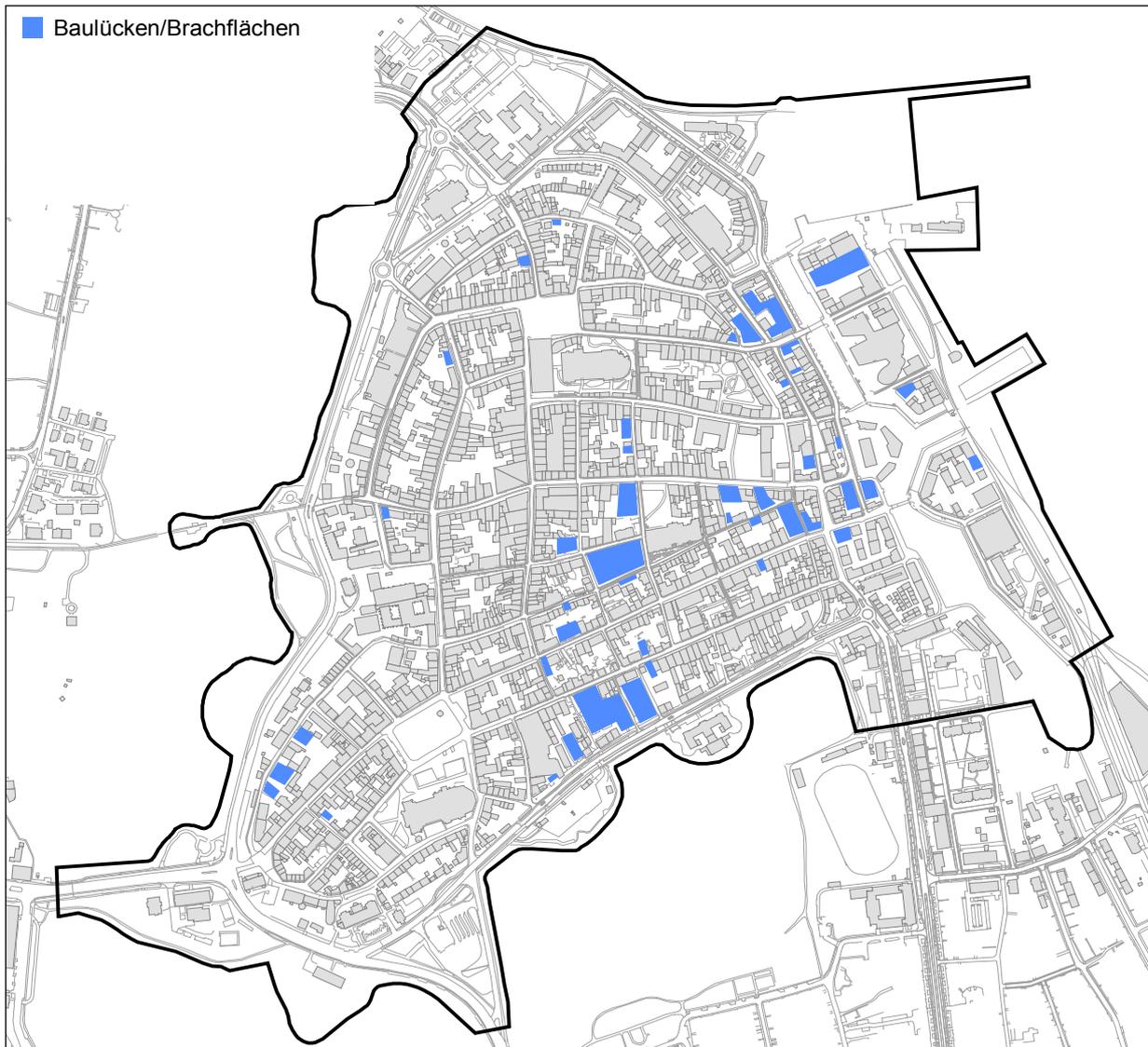
Handlungsbedarf

Trotz des bisher erreichten Sanierungsfortschritts besteht weiterhin Handlungsbedarf in der Altstadt. Rund ein Drittel der Straßen und Wege sind noch unsaniert. Problematisch stellt sich immer noch der ruhende Verkehr in der Altstadt dar.

Die Schließung der Baulücken und die Gestaltung der Freiflächen zählen zu den großen Herausforderungen in den kommenden Jahren. Mit Stand 31.12.2013 gab es in der Altstadt noch 44 Baulücken / Brachflächen, die zum Großteil durch „wildes“ Parken zwischengenutzt werden.



Karte 22: Baulücken/ Brachflächen



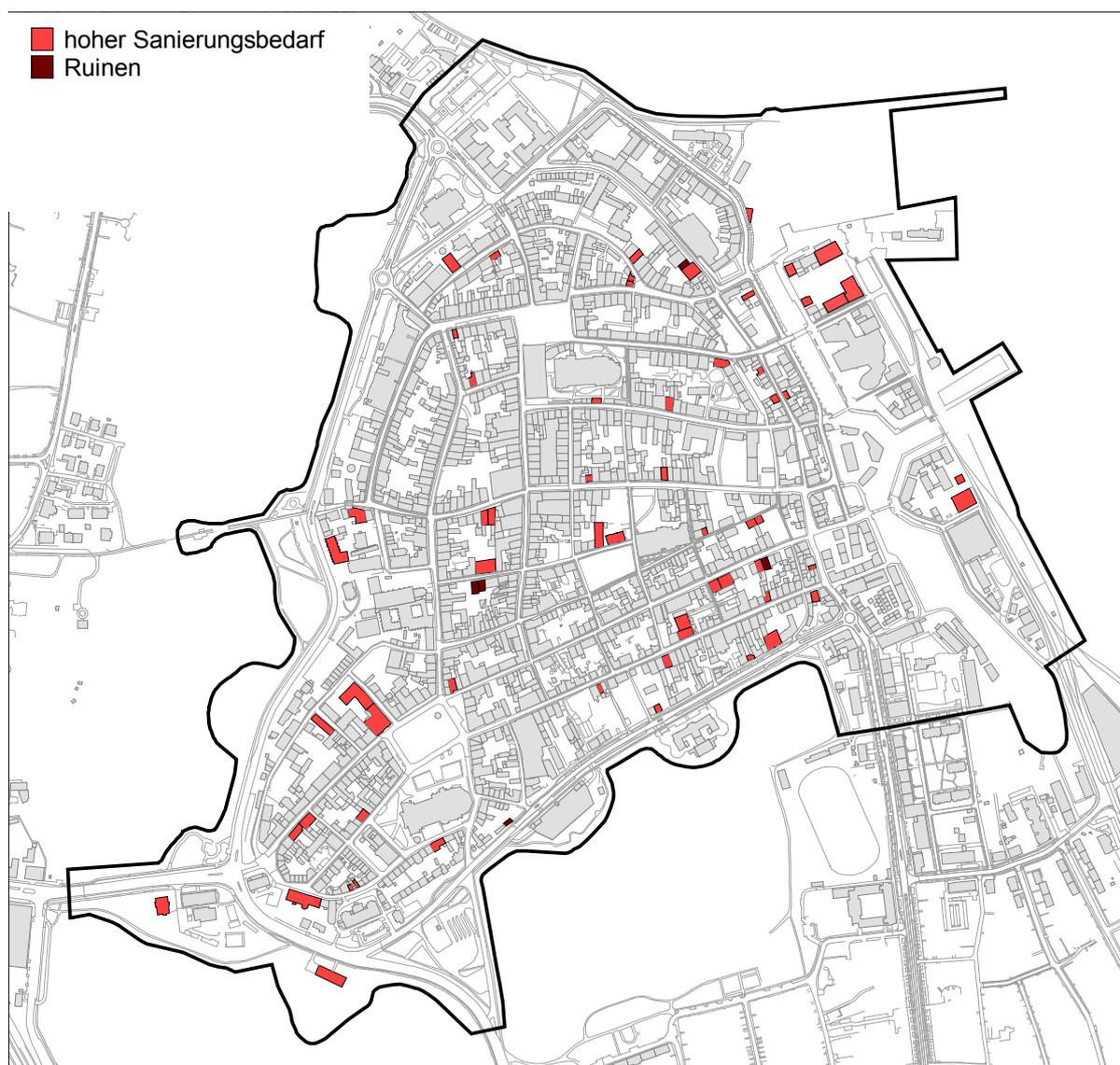
57 Gebäude sind noch unsaniert bzw. befinden sich in einem schlechten Bauzustand, davon standen 51 städtebaulich bedeutsame Gebäude komplett leer. Zudem befinden sich auf fünf Grundstücken nur noch Teile von ruinösen Gebäuden (z.B. denkmalgeschützte Fassaden).





In der folgenden Karte sind nur die 57 unsanierten bzw. im Bestand gefährdeten Gebäude und die ruinösen Gebäude/Fassaden dargestellt. Sanierungsbedarf besteht zudem an 126 Gebäuden, wo bisher nur kleinteilige Maßnahmen bzw. Instandsetzungen durchgeführt wurden.

Karte 23: Sanierungsbedarf Hochbau in der Altstadt



SWOT-Analyse

Im Ergebnis der Problemlagen und der Potenziale in der Altstadt wurde diese Stärken- und Schwächenanalyse erarbeitet und die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken abgeleitet.

Stärken	Chancen
Stadtbild (denkmalgeschützte, städtebaulich bedeutsame Bausubstanz, Stadtgrundriss, Lage am Strelasund, umgeben von Teichen)	Unverwechselbarkeit, hohes Identifikationspotential, Anziehungspunkt überregional, Touristen und Gäste
Anteil sanierter Gebäude, auch historische Gebäude und unbebaute Grundstücke Investitionspotenzial für Investoren und „Besserverdienende“	Potential zur Revitalisierung und Chance für die Ansiedlung neuer Nutzergruppen (individuelles bedarfsgerechtes und/oder barrierefreies Wohnen), Potential zur Ansiedlung weiterer nichtstörender Gewerbe, überwiegend in der Dienstleistungsbranche und Reduzierung der Gewerbeleerstände
Konzentration von kleinteiligem Einzelhandel, Gastronomie, unternehmens- und personenbezogenen Dienstleistungen	Erhöhung der Versorgungsfunktion für die Umlandgemeinden sowie Anziehungspunkt für Touristen und Gäste
Innerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches gibt es noch eine Vielzahl von freien Flächen, auch in Baulücken	Diese Potentiale können durch einen klaren Entwicklungsfokus auf die Innenstadt aktiviert werden.
Gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur und medizinischer Versorgung	Standortvorteile für die Ansiedlung von Senioren und Familien mit Kindern
Die Altstadt ist zentraler Verwaltungssitz	Stärkung der Funktion der Altstadt, Erhöhung gesamtstädtischer und regionaler Wirkung
Fördermittelbündelung und Vernetzung der Maßnahmen und Projekte	Erreichung einer ganzheitlichen, nachhaltigen Aufwertung des ausgewählten Gebietes

Schwächen	Risiken
Unsanierete Gebäude und Baulücken	Negativwirkung auf Stadtbild
Unattraktives Erscheinungsbild durch leer stehende vom Verfall bedrohte Gebäude, z. T. Denkmale	Gefahr des Zerfalls des historischen Gebäudebestandes und Imageverlust Gefahr für öffentliche Ordnung und Sicherheit
Unattraktives Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes, wildes Parken in Baulücken/ Brachflächen und ungestaltete Freiflächen	Beeinträchtigung des Stadtbildes und des Landschaftsraumes, Negativwirkungen auf Besucher und Bewohner
Zum Teil noch desolater Zustand der Oberflächen (Straßen, Wege, Plätze)	Einschränkung der Nutzbarkeit, negativer Einfluss auf alle Nutzungen
Beschmierte Gebäude und Anlagen (Sprayen etc.) sowie Aufkleber	Negative Außenwirkung Beeinträchtigung der Wohnqualität
Hoher Anteil fremdgenutzter Wohnungen als Ferienwohnungen	Eingeschränktes Angebot für die hohe Nachfrage nach Wohnen in der Altstadt

Die Altstadt hat für die Gesamtstadt und die anderen Stadtgebiete eine zentrale Bedeutung und damit überörtliche Funktionen zu erfüllen. Die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems, der Verwaltung, der Einzelhandelsstrukturen und der tourismusfördernden kulturellen Einrichtungen in der Altstadt sind von besonderer Bedeutung für den Gesamteinzugsbereich des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund/Greifswald.

Die Stärkung der Altstadt muss in der Hansestadt Stralsund nach wie vor hohe Priorität haben. Die Altstadt als UNESCO-Welterbestätte ist beliebtes Zuzugsgebiet, insbesondere für junge Familien und Personen mit höherem Einkommen, und daran sind die künftigen Sanierungsziele auszurichten.

Die räumliche und funktionelle Charakteristik dieses historisch gewachsenen Gebietes soll mit dem Ziel gesichert werden, deren besondere Rolle im gesamtstädtischen Verband zu erhalten. Als Standort für Wirtschaft, Tourismus und Kultur sowie Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben sind in der Altstadt weiterhin Investitionen u. a. zur Aufwertung der öffentlichen Räume sowie zur Instandsetzung und Modernisierung von stadtteilprägenden Gebäuden, zur Gestaltung der Stadteingänge, der Grün- und Freiflächen sowie zur Schließung der Baulücken notwendig.

Somit ist eine Begleitung der Entwicklung mit planerischen und materiellen Instrumenten auch künftig erforderlich. Darum wurde die Altstadt mit besonderem Handlungsbedarf eingestuft. Um diese Entwicklung zu unterstützen, ist es erforderlich die öffentlichen und privaten Interessen und finanzielle Mittel gebündelt und verstärkt an den Brennpunkten der strukturellen Veränderungen einzusetzen.

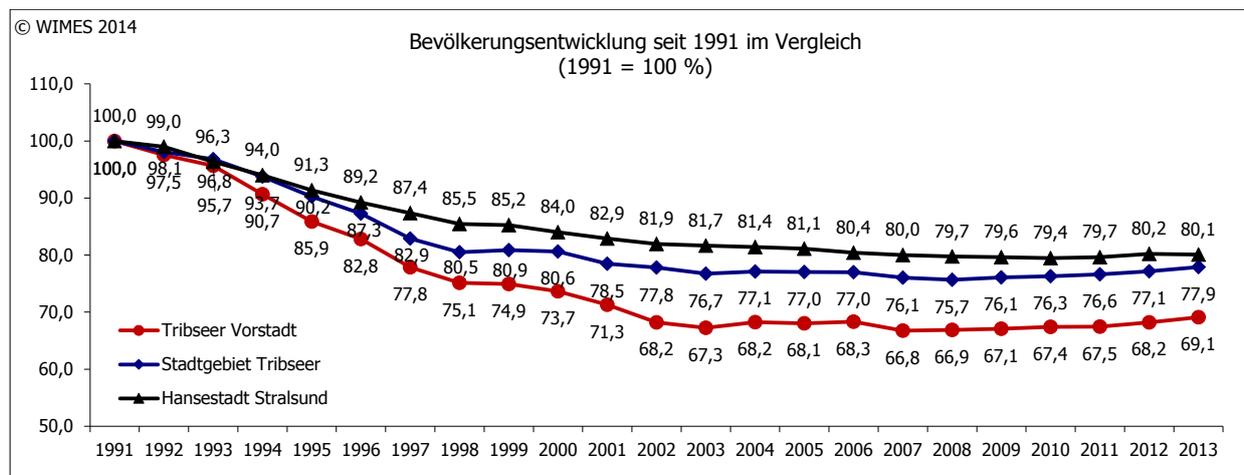
3.2 Schwerpunktgebiet mit hohem Handlungsbedarf – Tribseer Vorstadt

Die Tribseer Vorstadt ist ein Stadtteil des Stadtgebietes Tribseer. Der Stadtteil umfasst neben der gründerzeitlichen Vorstadt die weitläufigen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes und ausgedehnte Grünflächen unterschiedlicher Nutzungen (Sportflächen, Dauerkleingärten, Biotopflächen etc.) und Quartiere mit zu großen Teilen untergenutzten, noch nicht entwickelten Quartiersinnenbereichen und ruinösen Gebäuden. Hieraus ergeben sich besondere Entwicklungspotenziale.

Einwohnerentwicklung

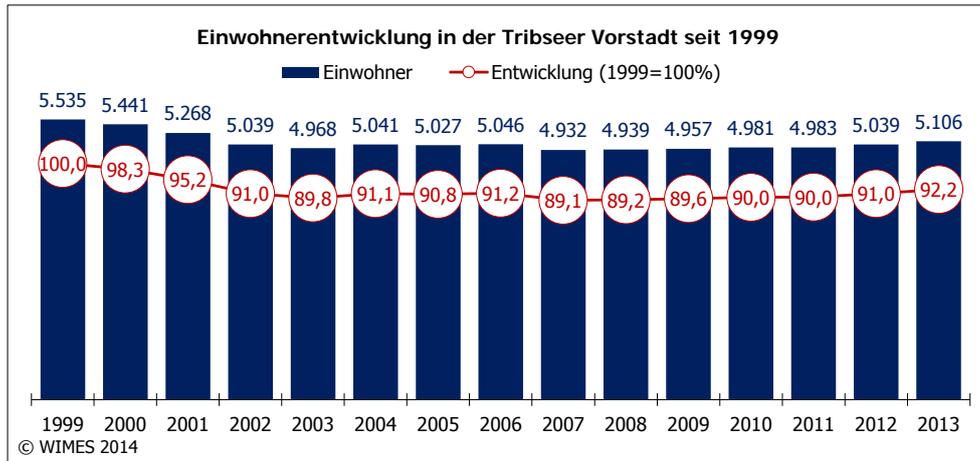
Im Vergleich zur Gesamtstadt und zum Stadtgebiet Tribseer waren die Einwohnerverluste in der Tribseer Vorstadt im gesamten Betrachtungszeitraum deutlich höher.

Abbildung 56: Einwohnerentwicklung in der Altstadt im Vergleich zur Gesamtstadt



Der Tiefpunkt der Einwohnerzahl in der Tribseer Vorstadt war im Jahr 2007 erreicht. Seitdem ist eine leichte Einwohnerzunahme zu verzeichnen. Im Jahr 1991 lebten in der Tribseer Vorstadt noch 7.387 Einwohner, im Jahr 2007 waren es nur 4.932 Einwohner. Bis 2013 erhöhte sich dann die Zahl um 174 Personen auf 5.106 Einwohner.

Abbildung 57: Einwohnerentwicklung in der Tribseer Vorstadt im Vergleich zur Gesamtstadt



Die Arbeitslosenquote ist in der Tribseer Vorstadt überdurchschnittlich hoch. Am 31.12.2013 lag die Arbeitslosenquote in der Tribseer Vorstadt bei 14,3 % und damit deutlich über dem Wert der Gesamtstadt (12,5 %).

Wohnungsbestand und Wohnungsleerstand

Am 31.12.2013 gab es in der Tribseer Vorstadt 3.101 Wohnungen, davon standen 285 Wohnungen leer. Das entspricht einer Wohnungsleerstandsquote von 9,2 %. Im Vergleich zur Gesamtstadt und zum Stadtgebiet Tribseer ist der Wohnungsleerstand in der Tribseer Vorstadt überdurchschnittlich hoch. In der Gesamtstadt lag die Wohnungsleerstandsquote in 2013 bei 5,7 % und im Stadtgebiet Tribseer bei 7,5 %. Die hohen Leerstände betreffen in erster Linie die schlechte Bausubstanz.

Städtebaulicher Entwicklungsstand (entnommen aus dem Rahmenkonzept Tribseer Vorstadt)

Für den vorhandenen Gebäudebestand besteht trotz vieler Erneuerungsmaßnahmen der vergangenen Jahre in großen Teilen noch ein mittlerer bis hoher Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf, bei rund der Hälfte aller Haupt- und Nebengebäude. Einige der Gebäude, die mit „schlechter baulicher Zustand“ beurteilt wurden, sind teilweise oder in Gänze ruinös. Problematisch ist dabei die räumliche Konzentration der sanierungsbedürftigen Bausubstanz. Hervorzuheben ist hier die Nordseite der Tribseer Damms mit dem Hexenplatz und der Bereich Knöchelsöhren / An der Kupfermühle. Auch das Bahngelände weist vor allem im Süden mit den unter Denkmalschutz stehenden Lokschuppen und ihren Nebengebäuden eine Konzentration an schlechter, z.T. ruinöser Bebauung auf.



Rahmenkonzept, Conradi, Bockhorst & Partner
Isoliert stehender Wohnblock mit hoher Leerstandsquote
An der Kupfermühle



Rahmenkonzept, Conradi, Bockhorst & Partner
Isoliert stehendes saniertes viergeschossiges MFH
Knöchelsöhren

Städtebaulich ungeordnete Areale mit ungenutzten Grundstücksbereichen und Brachen befinden sich in den Quartieren zwischen Tribseer Damm, Carl-Heydemann-Ring und Alte Richtenberger Straße, in den hinteren Grundstücksbereichen von Knöchelsöhren und An der Kupfermühle.

Misstände ergeben sich zudem aus dem Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und den z.T. großen Maßstabssprüngen (eingeschossige Einfamilienhäuser in geschlossener Bauweise mit viergeschossigen Mehrfamilienhäusern).

Andererseits weist das Gebiet aber auch Potenziale für eine zukünftige positive Entwicklung auf, wie z.B. die unmittelbare Nähe zur Altstadt. Der sehr attraktive Zugang über den Tribseer Damm zwischen Franken- und Knieperteich verstärkt dieses Potenzial. Auch die räumliche Nähe zum Frankenteich, die jedoch durch die starke Barrierewirkung der Gleisanlagen nicht zum Tragen kommt, stellt ein starkes Potenzial dar, das für eine zukünftige Entwicklung ausgeschöpft werden sollte. Neben den Biotopen des Hohen Grabens und des Regenrückhaltebeckens ist der große Bereich der Dauerkleingärten im Süden ein weiteres Potenzial. Bei verbesserter Struktur dieses Gebietes, das heißt, Verbesserung der Zuwegung und internen Erschließung, der Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten für Spaziergänger und Besucher, könnte dieser Bereich u.a. auch für Bewohner des Untersuchungsgebietes Naherholungsfunktionen übernehmen.

SWOT-Analyse

Im Ergebnis der Problemlagen und der Potenziale in der Tribseer Vorstadt wurde diese Stärken-/Schwächenanalyse erarbeitet und die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken abgeleitet.

Stärken	Chancen
Nähe zur Altstadt und attraktiver Zugang über den Tribseer Damm zwischen Franken- und Knieperteich	Aufwertung zum Stadtteilzentrum, verbunden mit Aufwertung der defizitären Grünflächenstruktur
Anteil unsanierter Gebäude und unbebaute Grundstücke	Potential zur Revitalisierung und Chance für die Ansiedlung neuer Nutzergruppen Nutzung des KfW-Programmes „Energetische Stadtsanierung“
Biotope des Hohen Grabens und des Regenrückhaltebeckens sowie der Dauerkleingärten	Bei Verbesserung der Zuwegung und internen Erschließung, der Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten für Spaziergänger und Besucher, könnte dieser Bereich u.a. auch für Bewohner des Untersuchungsgebietes Naherholungsfunktionen übernehmen
Schwächen	Risiken
Unsanierete Gebäude mit hohen Leerständen und große ungestaltete Brachflächen	Negativwirkung auf Stadtbild
Hoher Anteil funktionsloser, untergeordneter Bereiche	Beeinträchtigung des Stadtbildes und des Landschaftsraumes, Negativwirkungen auf Besucher und Bewohner
Bahngelände mit denkmalgeschützten Lokschuppen im ruinösen Zustand	Drohende Verwahrlosung und Negativwirkung für Bewohner und Gäste

Schon im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2002 wurde die Tribseer Vorstadt in die Kategorie „Umstrukturierungsgebiet mit Priorität“ eingestuft. Aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Mängel wurde durch die Hansestadt Stralsund in 2010 die Erarbeitung eines Rahmenkonzeptes an das Büro Conradi & Partner in Auftrag gegeben. Bisher befindet sich das Gebiet in keiner Förderkulisse. Die sozioökonomischen, wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Problemlagen zeigen jedoch, dass ein hoher Handlungs- und Investitionsbedarf besteht.

3.3 Sanierungsgebiet mit hohem Handlungsbedarf – Frankenvorstadt

Das Sanierungsgebiet Frankenvorstadt befindet sich überwiegend in den Grenzen des Stadtteils Frankenvorstadt. Sechs Gebäude mit 39 Wohneinheiten befinden sich außerhalb der Grenzen des Stadtteils Frankenvorstadt, diese zählen entsprechend der städtischen Gliederung zum Stadtteil Bastionengürtel des Stadtgebiets Altstadt.

Karte 24: Lage des Sanierungsgebietes im Stadtgebiet Franken

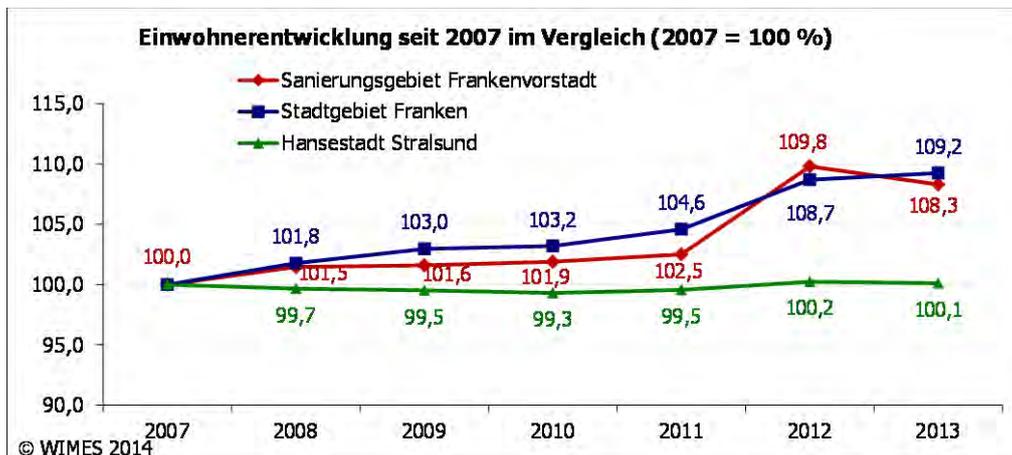


Das Teilgebiet der Frankenvorstadt ist die Erweiterung des Sanierungsgebietes „Altstadtinsel“. Aufgrund der sozialen Problemlage wurde das Gebiet in 2007 in das Bund-Länder-Programm „Die Soziale Stadt“ aufgenommen.

Einwohnerentwicklung

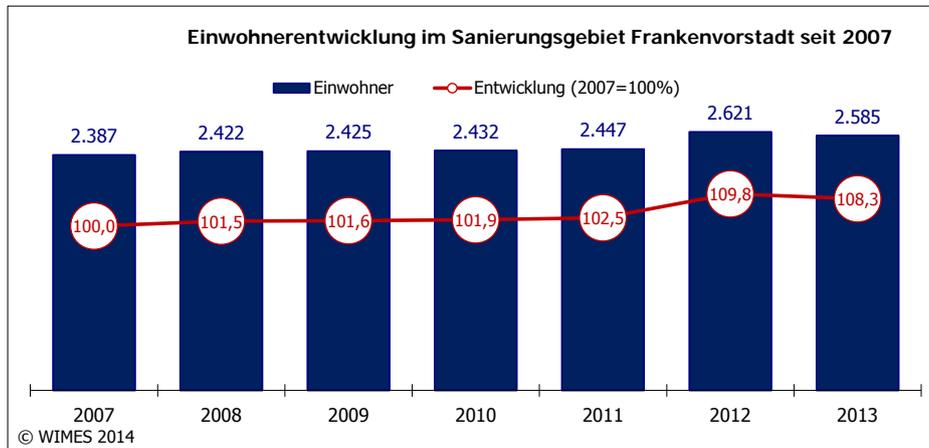
Die Einwohnerentwicklung im Sanierungsgebiet Frankenvorstadt verlief seit 2007 ähnlich zur Entwicklung im Stadtgebiet Franken als Ganzes und verweist auf eine Einwohnerzunahme.

Abbildung 58: Einwohnerentwicklung seit 2007 im Vergleich



Seit 2007 beträgt der Einwohnerzuwachs im Sanierungsgebiet Frankenvorstadt 198 Personen. Allein von 2011 zu 2012 war eine Zunahme um 174 Personen zu verzeichnen. Dieser Zuwachs ist vor allem auf die Fertigstellung und den Bezug von Wohngebäuden im Bereich Frankenhof zurückzuführen. Durch Neubau auf einer Rückbaufläche entstanden hier 63 Wohnungen.

Abbildung 59: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 2007



Das Sanierungsgebiet Frankenvorstadt ist durch überdurchschnittliche Anteile an Jugendlichen und der Personen im Haupterwerbsalter gekennzeichnet. Demgegenüber fallen die Anteile im Kindesalter leicht unterdurchschnittlich aus und der Seniorenanteil ist gering.

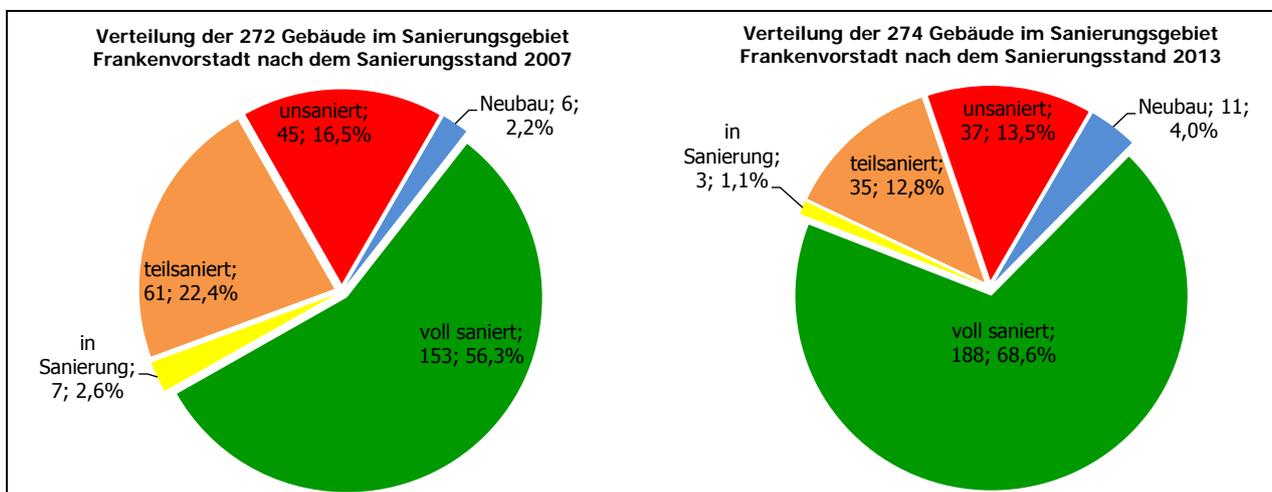
Städtebau und Wohnen

Im Sanierungsgebiet Frankenvorstadt gab es zum 31.12.2013 insgesamt 274 Hauptgebäude, davon waren 193 Gebäude reine Wohngebäude, in 29 Gebäuden befanden sich Mischnutzungen und es gab 52 Nichtwohngebäude.

In den Wohngebäuden und Gebäuden mit Mischnutzung gab es 1.572 Wohnungen. Gegenüber dem Jahr 2007 hat sich der Wohnungsbestand um 77 Wohnungen erhöht. Dies ist vor allem auf Wohnungsneubau von 65 Wohnungen zurückzuführen, um 13 Wohnungen erhöhte sich die Wohnungszahl aufgrund von Veränderungen im Bestand im Rahmen von Gebäudesanierungen. Lediglich eine Wohneinheit wurde seit 2007 durch Rückbau vom Markt genommen. Vor dem 31.12.2007 fand bereits der Rückbau von 144 Wohnungen statt. Dies konzentrierte sich auf den Bereich Frankenhof, wo mittlerweile die Neubebauung der Fläche erfolgte.

In 2007 befanden sich 58 % der Gebäude in einem guten Bauzustand, Mittlerweile sind es 73 %.

Abbildung 60: Sanierungsstand der Gebäude 2007 und 2013 im Vergleich



Von den insgesamt 1.572 Wohnungen im Sanierungsgebiet Frankenvorstadt Ende 2013 standen 154 Wohnungen leer, das entspricht einer Wohnungsleerstandsquote von 9,8 %.

Abbildung 61: Wohnungsleerstand im Sanierungsgebiet Frankenvorstadt seit 2007



Auf Gebäudeebene betrachtet, standen von den 274 Gebäuden neun Gebäude komplett leer. Davon waren sieben Gebäude unsaniert und zwei Gebäude standen aufgrund laufender bzw. geplanter Sanierungsmaßnahmen leer. In den komplett leeren Gebäuden gab es 15 Wohnungen.

Auch für die Frankenvorstadt wird jährlich das Monitoring Stadtentwicklung fortgeschrieben. Der Bericht zum Stichtag 31.12.2013 enthält weitere Auswertungen zum erreichten Entwicklungsstand in den Bereichen Sozioökonomie, Wohnungswirtschaft und Städtebau.

SWOT-Analyse

Im Ergebnis der Problemlagen und der Potenziale im Fördergebiet Frankenvorstadt wurde diese Stärken- und Schwächenanalyse erarbeitet und die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken abgeleitet.

Stärken	→	Chancen
Lage zwischen Stadtteichen und Strelasund in der Nähe zur Altstadt		Naherholungspotentiale sind Chance auf eine hohe Wohnverbundenheit
Anteil unsanierter Gebäude und unbebauter Grundstücke		Potential zur Revitalisierung und Chance für die Ansiedlung neuer Nutzergruppen
Gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur		Standortvorteile für die Ansiedlung von Familien mit Kindern, Senioren durch innerstädtische Umzüge und Zuzüge aus Umlandgemeinden und anderen Regionen
Fördermittelbündelung und Vernetzung der Maßnahmen und Projekte		Erreichung einer ganzheitlichen, nachhaltigen Aufwertung des ausgewählten Gebietes
Schwächen	→	Risiken
Unsanierete Gebäude und Baulücken		Negativwirkung auf Stadtbild
Unattraktives Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes wildes Parken in Baulücken/ Brachflächen und ungestaltete Freiflächen		Beeinträchtigung des Stadtbildes und des Landschaftsraumes, Negativwirkungen auf Besucher und Bewohner
Kein Begegnungszentrum (Bündelung Aktivitäten sozialer Vereine, Stadtteilkoordination)		geringe Freizeitaktivitäten für bestimmte Personengruppen und Bindung an den Standort

Handlungsbedarf

Trotz des bisher erreichten Sanierungsfortschritts besteht im Sanierungsgebiet Frankenvorstadt weiterhin Handlungsbedarf. Innerhalb des Gebäudebestandes gibt es noch 37 unsanierte Gebäude. An 35 Gebäuden wurden bisher Teilsanierungen vorgenommen, die zum Teil auch weitere Sanierungen erfordern.

Gerade auf den Gebäudebestand mit Sanierungsbedarf konzentrieren sich auch die Leerstände im Gebiet. Hierbei zeigt sich, von den 154 leeren Wohnungen im Jahr 2013 entfielen 71 Wohnungen auf den Bestand der Stralsunder Wohnungsbaugesellschaft mbH (SWG) im Bereich Reiferbahn. Insgesamt hat die SWG hier 219 Wohnungen, womit rund ein Drittel des Bestandes nicht bewohnt war. Nachdem eine Förderung der geplanten Sanierung des Gebäudes Reiferbahn 30-32 nicht genehmigt wurde, wird das Ziel der Stadt, in diesem Bereich sozial verträgliche Mieten zu erhalten, deutlich erschwert. Damit ergibt sich im Bereich Reiferbahn die Notwendigkeit für Wohnungsrückbau.

Handlungsbedarf ergibt sich zudem aus den noch vorhandenen Baulücken / Brachflächen im Gebiet. Mit Stand 31.12.2013 gab es 20 Baulücken / Brachflächen, diese werden überwiegend als unbefestigte und ungestaltete Parkflächen zwischengenutzt.

Im Bereich sozialer Infrastruktur fehlt im Sanierungsgebiet u.a. ein Stadtteil- und Begegnungszentrum. Die Stadtteilarbeit wird gegenwärtig auf engstem Raum im Stadtteilbüro des Quartiersmanagement und dem Maritimen Zentrum Frankenvorstadt durchgeführt. Die Schaffung eines gemeinsamen Stadtteil- und Begegnungszentrums, in dem die vorhandenen Angebote der sozialen Träger gebündelt werden sollten, muss ein Ziel für die Frankenvorstadt sein.

3.4 Schwerpunktgebiet mit Handlungsbedarf – Insel Dänholm im Stadtgebiet Franken

Die Insel Dänholm ist ein Stadtteil des Stadtgebiets Franken. Während im Stadtgebiet Franken nur geringe Einwohnerverluste eingetreten sind, ist die Zahl der Einwohner auf dem Dänholm bis 2008 um fast 60 % gesunken. Die Einwohnerzunahme in den vergangenen Jahren ist allein durch den Standort eines Asylbewerberheimes mit 98 Plätzen begründet, davon waren im Februar 2014 97 Plätze belegt. Aufgrund der Auslastung wurde ein Vertrag für weitere Gebäude im Vilmer Weg mit Platz für 197 Personen unterschrieben.

Abbildung 62: Einwohnerentwicklung Insel Dänholm im Vergleich zum Stadtgebiet Franken

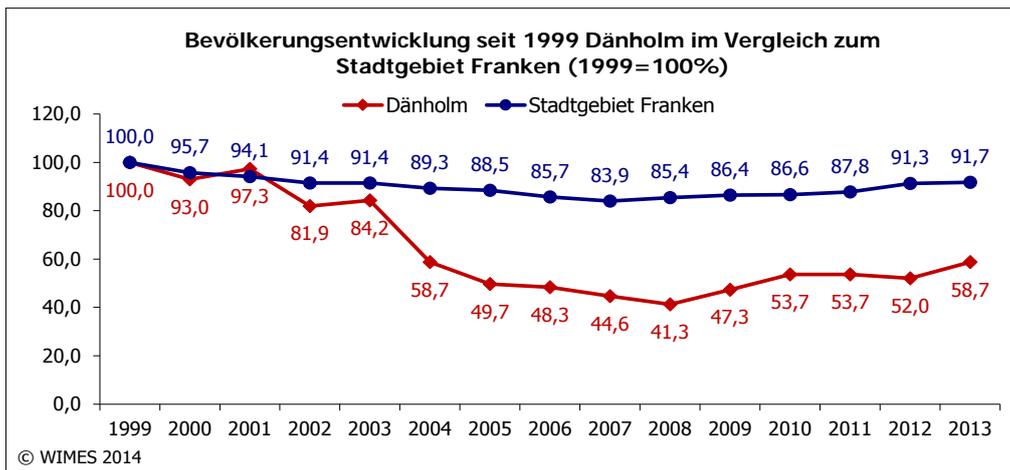


Abbildung 63: Einwohnerentwicklung Insel Dänholm absolut und Verlust in %

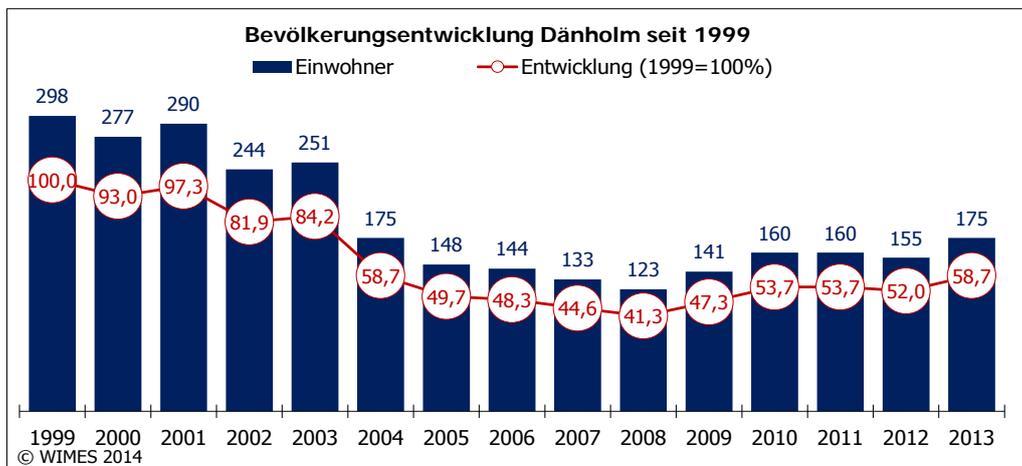
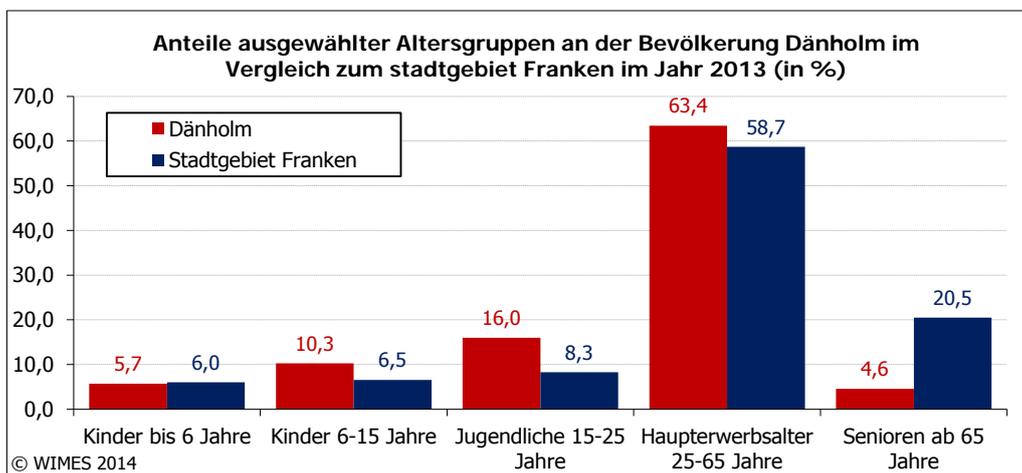


Abbildung 64: Einwohnerentwicklung Insel Dänholm absolut und Verlust in %



Im Vergleich zum Stadtgebiet Franken gesamt zeichnet sich die Insel Dänholm durch überdurchschnittlich hohe Anteile an Kindern, Jugendlichen und Personen im Haupterwerbsalter aus. Demgegenüber ist der Anteil der Senioren sehr gering.

Die Arbeitslosenquote der Insel Dänholm lag in 2013 bei 7,2 % und damit unter dem Durchschnitt des Stadtgebiets Franken. Aber die SV-Beschäftigtenquote lag nur bei 12,9 % (Stadtgebiet Franken gesamt = 50,5 %). Das hängt mit dem hohen Anteil an Asylbewerber zusammen, die Transferleistungen beziehen (aber nicht zu den Arbeitslosen zählen).

Die Insel Dänholm ist durch folgende städtebauliche Mängel gekennzeichnet:

- Unzureichende Verbindung der Inselteile und Verkehrserschließung
 - Die Zusammengehörigkeit und wechselseitige schnelle Erreichbarkeit des Nördlichen und des Großen Dänholms ist unterentwickelt. Die Verkehrsstrasse des Rügendamms ist eine erhebliche Barriere zwischen beiden Inselteilen.
 - Die heutige Ausformung der Kreuzung Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“ mit der Bahntrasse stellt ein hohes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar.
 - Die Erschließung der Insel über den ÖPNV ist mit Blick auf eine intensivierete Nutzung unterentwickelt.
 - Im Bereich des ehemaligen Kasernenareals mit den Bildungseinrichtungen und größeren Arbeitsstätten bestehen Engpässe für den ruhenden Verkehr. Für den Nördlichen Dänholm stellt der ungeordnete ruhende Verkehr im Bereich des Nordufers ein Problem dar.
- Zahlreiche Nutzungskonflikte und Unternutzungen
 - Weite Inselteile sind störenden Schallemissionen des Verkehrslärms ausgesetzt.
 - Der heute gewerblich geprägte Bereich im Westteil des Großen Dänholms stellt mit der Nutzungsart Baustofflager eine Unternutzung dar.
 - Der LKW-Garagenhof, der neben den Fuhrparks von Bundeseinrichtungen auch gewerblichen Betrieben einen Standort bietet, steht im Konflikt zur denkmalgeschützten Sternschanze. Er zieht zudem Verkehre in einen attraktiven Landschaftsraum.
 - Einzelne Standorte in zentraler Lage auf dem Großen Dänholm sind vom Gebäudeleerstand sowie ungenutzten und einfach begrüntem Baupotenzialflächen geprägt.
 - Der im östlichen Bereich des Großen Dänholms gelegene Standort für Wohncontainer-Häuser als Gemeinschaftsunterkunft des Landkreises für Asylbewerber stellt aufgrund des Gebäudetyps und des Erscheinungsbildes einen städtebaulichen Missstand dar.
- Mangelnde Wahrnehmung der Landschaftsqualitäten und der Besonderheiten
 - Die Insellage und die angrenzenden Landschaftsräume am Strelasund sind derzeit vom Großen und Kleinen Dänholm nur eingeschränkt wahrnehmbar, da weite Küstenbereiche unzugänglich und gezielte Blickbeziehungen kaum ausgebildet sind.
 - Uferbereiche auf dem Nördlichen Dänholm mit Bezug zum Wasser und einmaligen Blickbeziehungen auf die historische Altstadt, die Insel Hiddensee und den Ort Altefähr auf Rügen sind unzureichend erschlossen.
 - Die Eingangssituation für den Großen Dänholm ist durch das Erscheinungsbild des Baustofflagers stark beeinträchtigt.
 - Die Besonderheit der Anlage der Sternschanze kommt durch den Wald, dem städtebaulichen Missstand des LKW-Garagenhofs sowie der nicht mehr vorhandenen Verbindung zum ehemaligen Marinehafen unzureichend zur Geltung.
 - Das räumliche Zentrum der Insel im Bereich des ehemaligen Kaserneneingangs und der heutigen Buswendeschleife ist funktional und gestalterisch nicht entwickelt.

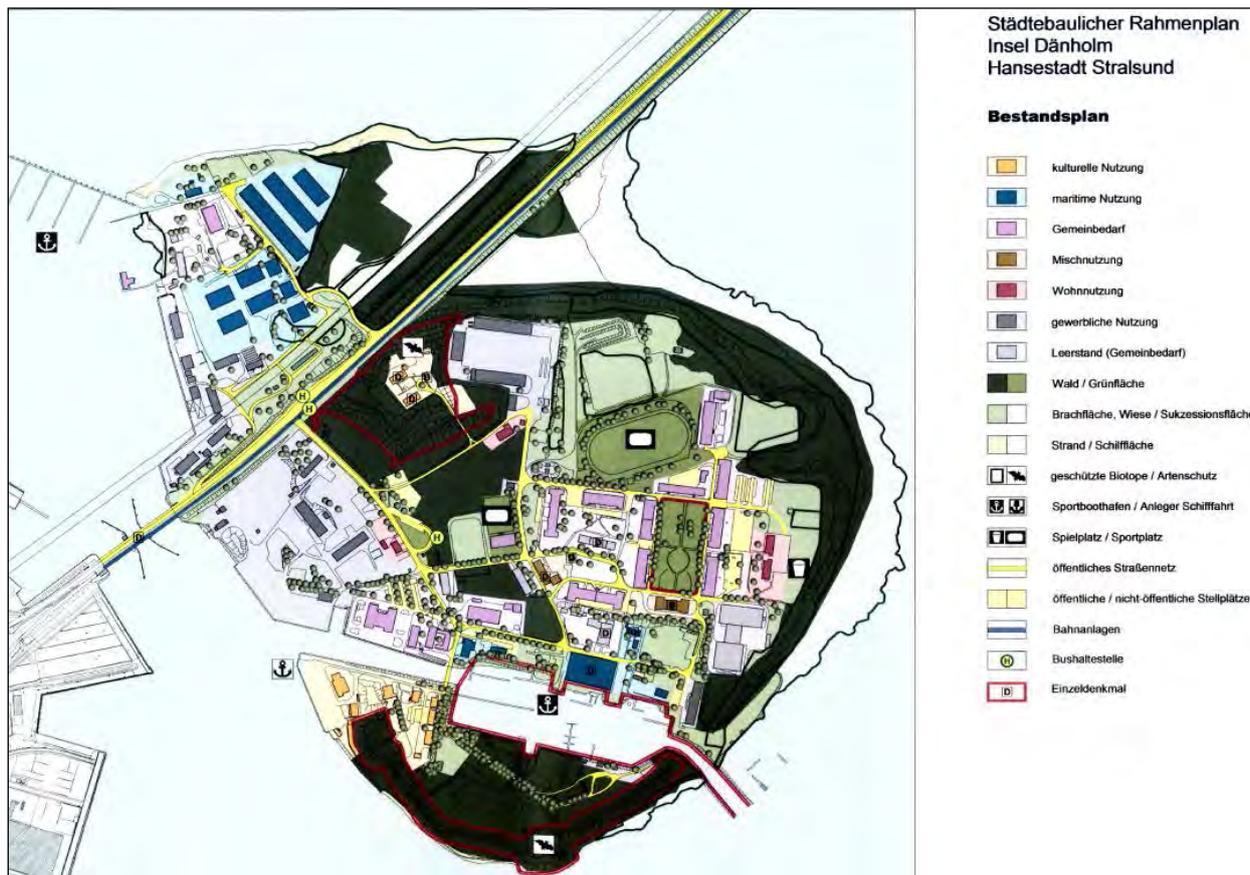
Karte 25: Städtebauliche Mängel Insel Dänholm



- stadtbildstörende, ungeordnete bzw. unter Wert genutzte Bereiche
- stadtbildstörender Gebietsrand
- ! fehlender zentraler Ort
- Lärmimmissionen
- fehlende Sichtbeziehungen zum Wasser
- nicht bzw. unzureichend erschlossene Uferbereiche
- ⊘ fehlende Verknüpfung
- öffentliches Straßennetz, überwiegend mit Aufwertungsbedarf

Bauamt der Hansestadt Stralsund

Aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Mängel wurde durch die Hansestadt Stralsund für die Insel Dänholm ein Strukturkonzept erarbeitet, das zurzeit als Städtebaulicher Rahmenplan konkretisiert wird. Die Ergebnisse der Bestandsanalysen sind im folgenden Bestandsplan zusammengefasst:

Karte 26: Bestandsplan Insel Dänholm

Mit dem Städtebaulichen Rahmenplan Insel Dänholm beabsichtigt die Hansestadt Stralsund, die weitere Inselentwicklung auf die Grundlage eines Gesamtkonzeptes zu stellen. Der Rahmenplan hilft Fehlentwicklungen zu vermeiden und bildet die Grundlage für die Maßnahmen der Hansestadt Stralsund. Als informelles Planungsinstrument soll er den Eigentümern und Nutzern des Dänholms eine Orientierung bieten.

Der Rahmenplan schließt zugleich eine mehrjährige Planungsphase ab, in der die Perspektive der Insel und ihrer Teilräume untersucht und diskutiert wurden. Die letzten Meilensteine in diesem Prozess waren der öffentliche Workshop im März 2011 und die darauf aufbauende Erarbeitung des Strukturkonzeptes Dänholm. Die Ergebnisse sowie tragfähige Vorschläge vorangegangener Studien und Konzepte für den Dänholm sind in der Rahmenplanung berücksichtigt und zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt.

Anknüpfend an den intensiven Beteiligungsansatz vorangegangener Planungen wurde auch die städtebauliche Rahmenplanung mit den Eigentümern und Nutzern auf dem Dänholm sowie den Trägern öffentlicher Belange diskutiert. Die Anregungen und Hinweise aus diesen Beteiligungen sind nach Abwägung im Rahmenplan berücksichtigt.

Den städtebaulichen Mängeln stehen zahlreiche Potenziale gegenüber. Sie bilden Ausgangspunkte der weiteren Inselentwicklung. Der festgestellte geringe bauliche Entwicklungsdruck in den vergangenen 20 Jahren hat in diesem Zusammenhang eine positive Seite, denn wichtige Entwicklungsmöglichkeiten wurden bisher nicht verbaut. Im Städtebaulichen Rahmenplan wurden folgende Potenziale für die Insel Dänholm genannt:

- Hohe Lagegunst, hohe Attraktivität für Tourismus und Naherholung
 - Die Insel verfügt über eine hohe Lagegunst in Bezug zum Stadtzentrum mit der historischen Altstadt und ist in vergleichsweise kurzen Distanzen erreichbar.

- Mit ihren landschaftsräumlichen und maritimen Qualitäten stellt die Insel ein Pendant zum hoch urbanen Altstadterlebnis dar. Eine Intensivierung der touristischen Nutzung über ergänzende Angebote bietet sich für den Dänholm an.
- Die landschaftlichen Qualitäten, die Wassersportangebote, die Strandnutzung auf dem Nördlichen Dänholm sowie weitere Sportangebote auf der Insel haben bereits heute ihren Stellenwert für die Naherholung und Freizeitgestaltung. Für weitere Angebote für Sport und Spiel bietet die Insel geeignete Möglichkeiten.
- **Besondere Nutzungen und Entwicklungsstandorte in einer Denkmallandschaft**
 - Mit den beiden Museumsstandorten, Wassersporteinrichtungen, Künstlerwerkstatt, Hotel, Bildungseinrichtungen, maritimem Gewerbe, Technikstützpunkten und Behörden bis hin zum Fischereibetrieb verfügt der Dänholm über eine besondere Nutzungsmischung in wertvollen baulichen Ensembles. Darauf orientiert, erscheinen Erweiterungen im Nutzungsspektrum in den Bereichen Tourismus, maritimes Gewerbe und Wohnen gegeben.
 - Die bereits vorhandenen touristischen Ziele, wie die Museumsstandorte oder die militärhistorischen Anlagen, bieten ein ausreichendes Potenzial für ein gezieltes touristisches Standortmarketing mit einem zentralen Informationsangebot auf der Insel. Dieses könnte als Ausgangspunkt für eine deutlich verbesserte räumliche Verknüpfung der touristischen Orte fungieren.
 - Auf dem Dänholm befinden sich zahlreiche untergenutzte Flächen außerhalb von wertvollen Räumen für den Naturschutz und die Landschaftspflege, die für neue Nutzungen aktiviert werden können.

Der Städtebauliche Rahmenplan Insel Dänholm enthält einen integrierten Gesamtplan. Dieser umfasst die Darstellungen des Nutzungskonzeptes, des Grün- und Freiflächenkonzeptes und des Erschließungskonzeptes. Zentrale Planaussagen des integrierten Gesamtplanes sind:

- **Erschließung der Inselteile**

Die Verbesserung der Verbindung und Erschließung der Inselteile ist eine Schlüsselaufgabe zur Steigerung der Attraktivität des Dänholms für den Tourismus, die Freizeitnutzung und für Gewerbeansiedlungen.

Ziel ist es, die vorhandene Kreuzung Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“ um eine Zufahrt zum Nördlichen Dänholm zu erweitern und zugleich die Sicherheit im Bereich der Bahnquerung für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Ausgehend von der neuen Zufahrt für den Nördlichen Dänholm soll der Liebitzweg als Ringstraße erweitert werden. Für beide Inselteile sollen erweiterte Buserschließungen ermöglicht werden. Für den autoorientierten Besucherverkehr sollen auf dem Nördlichen Dänholm sowie auf dem Großen Dänholm Großparkplätze angelegt werden. Das Erschließungsnetz soll hierarchisch gestaltet werden, Straßen mit Fahrradverkehr und Tempo 30, Mischverkehrswege, gemeinsame Rad- und Fußwege, Fußwege.

Der Nördliche und der Große Dänholm sollen über einen neuen Rundweg verbunden werden. Er ist in weiten Teilen zum Ufer orientiert und verknüpft touristische Zielorte. An besonderen Aussichtspunkten sollen Aufenthaltsbereiche am Rundweg geschaffen werden.

- **Nördlicher Dänholm**

Die Hauptnutzung des Nördlichen Dänholms durch das Wassersportzentrum soll gesichert und die gewerbliche Nutzung am westlichen Uferbereich für maritime Gewerbebetriebe erweitert werden. Der westliche und nördliche Uferbereich des Inselteils soll für die Öffentlichkeit zugänglich gestaltet werden. Der Uferbereich am Sportboothafen soll als Parkanlage mit neuer Gastronomie umgenutzt werden. Durch einen neuen Anleger für die Flussschifffahrt erhält der Bereich einen weiteren touristischen Impuls. Bei Umsetzung der Vision „Molenverbund“ bildet die Parkanlage den Inselauftakt.

Im nord-östlichen Inselteil soll ein Campingplatz mit dem Schwerpunkt Reisemobile eingeordnet werden. Der vorhandene Badestrand soll unter Berücksichtigung der Anforderungen des Naturschutzes gesichert und behutsam aufgewertet werden.

▪ **Großer Dänholm**

Im Zentrum dieses Inselteils ist ein Besucherzentrum vorgesehen. Diesem zugeordnet werden sollen der Besucherparkplatz und eine Grünanlage mit integrierten Angeboten für Spiel und Sport.

Die Anlage der Sternschanze soll gestärkt werden über die Rekonstruktion des östlichen Walls nach Rückbau des LKW-Garagenhofs, durch eine verbesserte Wegeanbindung zum ehemaligen Marinehafen sowie durch denkmalpflegerisch und naturschutzfachlich abgestimmte Maßnahmen im Waldbestand. Der landschaftlich geprägte Bereich östlich der Sternschanze einschließlich des Bereichs des Sportplatzes Ummanzer Straße soll als potenzieller Entwicklungsraum für Tourismus, Freizeit und Gesundheit vorgehalten werden.

Die Standorte der Bundes- und Bildungseinrichtungen einschließlich möglicher Erweiterungen sollen gesichert und größere bauliche Entwicklungen mit Orientierung auf Mischnutzungen in der Achse „Am Alten Marinehafen“ ermöglicht werden. Der Standort mit den Wohncontainer-Häusern im östlichen Inselteil soll als Wohngebiet gesichert werden. Hier wird ein Wandel der Gebäudeform angestrebt.

Das zum westlichen Ufer orientierte Gewerbegebiet soll neu geordnet und Neuansiedlungen von maritimen Gewerbebetrieben sowie den von der Sternschanze verlagerten Anlagen der Bundeseinrichtungen dienen. Der Uferbereich des Gebietes wird für die Öffentlichkeit zugänglich gestaltet. Grünzonen sind an den Gebietsrändern zur Straße „Zum Kleinen Dänholm“ und zum Rügendammsingel angeordnet.

Orientiert zum Sportboothafen im ehemaligen Marinehafen soll am süd-östlichen Ufer des Inselteils die Option für einen weiteren Sportboothafen vorgehalten werden.

Karte 27: integrierter Gesamtplan



Städtebaulicher Rahmenplan
Insel Dänholm
Hansestadt Stralsund

Integrierter Gesamtplan
Juni 2014

-  Tourismus (u.a. Museen, Besucherzentrum)
-  Gemeinbedarf (u.a. Behörden, Bildungseinrichtung)
-  Sport (u.a. Wassersport, Turnhalle)
-  Wohnen
-  Mischnutzung (u.a. Wohnen, Gewerbe, Kultur, Soziales)
-  Maritimes Gewerbe
-  Bestandsgebäude
-  Gebäudeneubau
-  Grün- und Waldflächen
-  Bäume Bestand / Planung
-  potenzielle Entwicklungsflächen
-  Grünflächen an Verkehrsanlagen
-  nicht-öffentliche Grün- / versiegelte Flächen
-  Flächen für besondere Aufenthaltsbereiche
-  Spielplatz / Sportplatz
-  Rundweg / andere Wege
-  Ausblicke
-  Strandflächen
-  Schilf- und Sukzessionsflächen
-  Erschließungsstraßen mit Fußwegen / Mischverkehrsflächen / Parkplätze
-  Bushaltestelle
-  Bahnanlagen
-  Anleger Schifffahrt Bestand / Planung
-  Sportboothafen Bestand / Optional
-  Flurstücksgrenzen

▪ Kleiner Dänholm

Die Standorte sowie Erweiterungsmöglichkeiten für das Nautineum sowie einen Fischereibetrieb sollen gesichert werden. Der Anlegerbereich für die Hafentrundfahrt mit Zuwegung soll aus dem Bereich des Nautineums ausgegliedert und öffentlich zugänglich gemacht werden. Das Westufer am Nautineum erscheint für die Kreuzschiffahrt als Anleger sowie als Notfallliegeplatz geeignet. Über einen separaten kleinen Rundweg können die denkmalgeschützten Wallanlagen sowie der Landschaftsraum erlebbarer gemacht werden.

SWOT-Analyse

Im Ergebnis der Problemlagen und der Potenziale der Insel Dänholm wurde diese Stärken- und Schwächenanalyse erarbeitet und die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken abgeleitet.

Stärken → Chancen	
Hohe Lagegunst, hohe Attraktivität für Tourismus und Naherholung (landschaftsräumliche und maritime Qualitäten)	Imageverbesserung und zusätzlich zur Altstadt (aufgrund kurzer Wege) Anziehungspunkt für Touristen und Gäste
Landschaftliche Qualitäten, Wassersportangebote, Strandnutzung auf dem Nördlichen Dänholm, Sportangebote	Naherholung und aktive Freizeitgestaltung für Einwohner der Hansestadt Stralsund, Umlandgemeinden und Touristen
Vorhandene besondere Nutzungen und Entwicklungsstandorte in einer Denkmallandschaft (Museum, Künstlerwerkstatt, Hotel, Fischerei)	Bieten mögliche Erweiterungen im Nutzungsspektrum in den Bereichen Tourismus, maritimes Gewerbe und Wohnen
Zahlreiche untergenutzte Flächen außerhalb von wertvollen Räumen für den Naturschutz und die Landschaftspflege	Potenzial für neue Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Kultur, Sport /Freizeit)
Schwächen → Risiken	
Unzureichende Verbindung der Inselteile und Verkehrserschließung	Standortnachteile für Wohnungssuchende, Gewerbetreibende und Touristen
Nutzungskonflikte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallemissionen vom Verkehrslärm ▪ Störendes Gewerbe ▪ Steigender Asylbewerberanteil 	Nachteil für Gewerbe- u. Wohnungssuchende, schlechte Entwicklungsvoraussetzungen zum Entstehen einer ausgewogenen Mieter- und Sozialstruktur
Wohncontainer-Häuser als Gemeinschaftsunterkunft für Asylbewerber stellen städtebaulichen Missstand dar	Gefahr für öffentliche Ordnung und Sicherheit Weitere Ansiedlung von sozialschwachen Haushalten und Problemmietern
Gebäudeleerstand sowie ungenutzte und einfach begrünte Baupotenzialflächen	Negativwirkung auf das Ortsbild, entwicklungshemmend und Imageverlust
Mangelnde Wahrnehmung der Landschaftsqualitäten durch fehlende Blickbeziehungen	Schlechte Entwicklungsvoraussetzungen für Tourismus und Naherholung
Das räumliche Zentrum der Insel im Bereich des ehemaligen Kaserneneingangs und der heutigen Buswendeschleife ist funktional und gestalterisch nicht entwickelt	Drohende Verwahrlosung und Negativwirkung für Touristen und Gäste

Die Insel Dänholm befindet sich bisher in keiner Förderkulisse. Die sozioökonomischen, wohnungswirtschaftlichen, städtebaulichen und ökologischen Problemlagen zeigen jedoch, dass hier künftig zunehmend Handlungs- und Investitionsbedarf erforderlich ist, damit die Insel nicht verwahrlost.

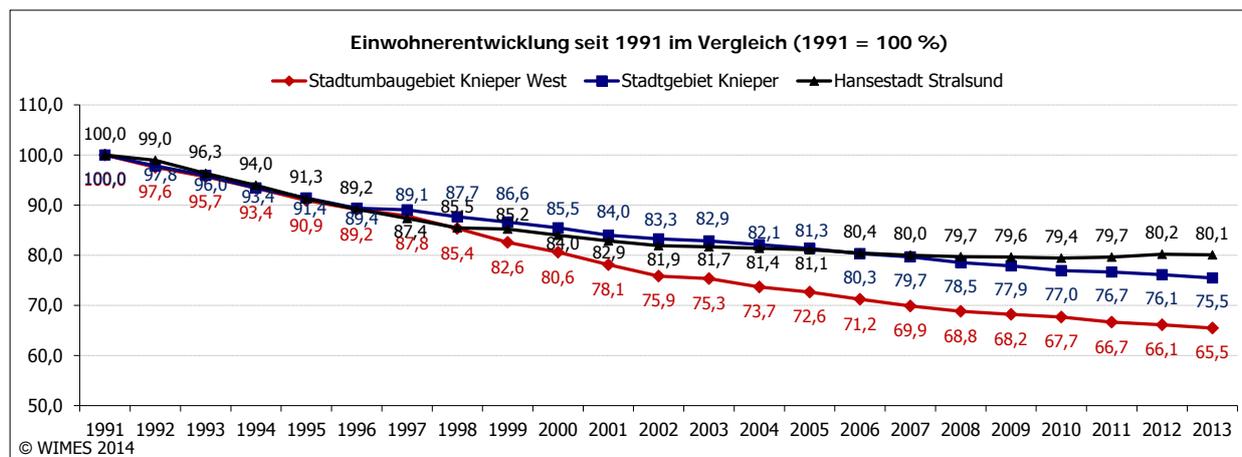
3.5 Fördergebiet mit Handlungsbedarf – Knieper West

Knieper West ist ein Stadtteil des Stadtgebiets Knieper der Hansestadt Stralsund. Knieper West wurde aufgrund der hohen Einwohnerverluste, verbunden mit hohen Wohnungsleerständen und der sozialen Problemlagen im Jahr 2002 in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau Ost“ mit den Programmteilen Aufwertung und Rückbau aufgenommen. Bereits im Jahr 1993 wurde das Gebiet in das Programm zu Förderung der städtebaulichen Weiterentwicklung großer Neubaugebiete (Wohnumfeldverbesserung) aufgenommen. Knieper West ist Stadtumbaugebiet der Hansestadt Stralsund.

Einwohnerentwicklung

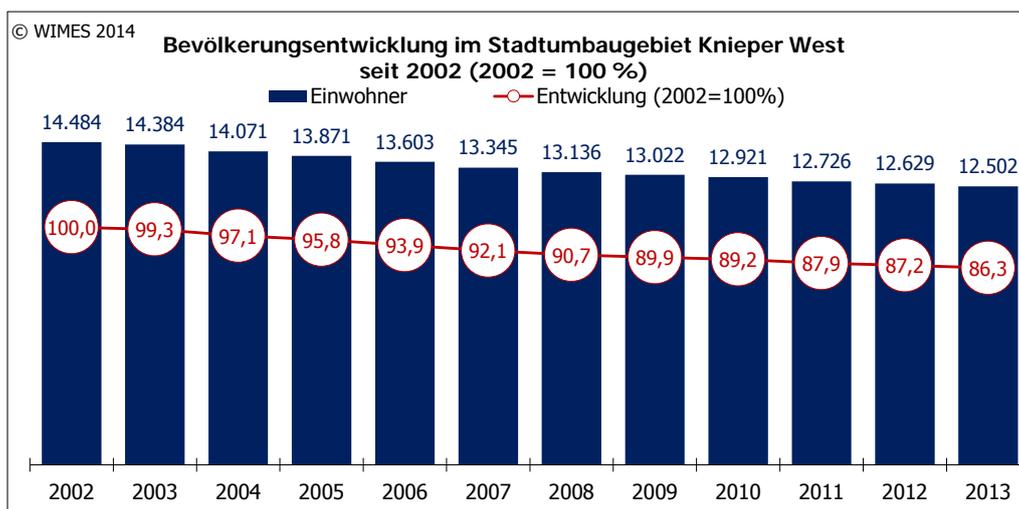
Die Einwohnerzahl im Fördergebiet Knieper West hat sich seit dem Jahr 1991 stetig verringert. Die Verluste liegen deutlich über denen im Stadtgebiet Knieper und der Gesamtstadt.

Abbildung 65: Langfristige Einwohnerentwicklung im Vergleich



Seit dem Jahr 2002 beträgt der Einwohnerverlust 1.982 Personen.

Abbildung 66: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 2002



Das Fördergebiet Knieper West ist durch einen sehr hohen Anteil an Personen ab 65 Jahre gekennzeichnet. Rund ein Drittel der Bewohner zählt zur Altersgruppe der Senioren ab 65 Jahre. Zurückzuführen ist dies auch darauf, dass das Gebiet Standort mehrerer Altenpflegeheime (insgesamt 312 Plätze) und Einrichtungen des betreuten bzw. altersgerechten Wohnens ist. Trotz dessen liegen die Anteile im Kindesalter nur leicht unter dem städtischen Durchschnitt, was auf einen hohen Anteil Alleinerziehender bzw. auch Haushalte mit überdurchschnittlicher Kinderzahl hindeutet.

Abbildung 67: Altersstruktur in Knieper West 2013 im Vergleich zur Gesamtstadt

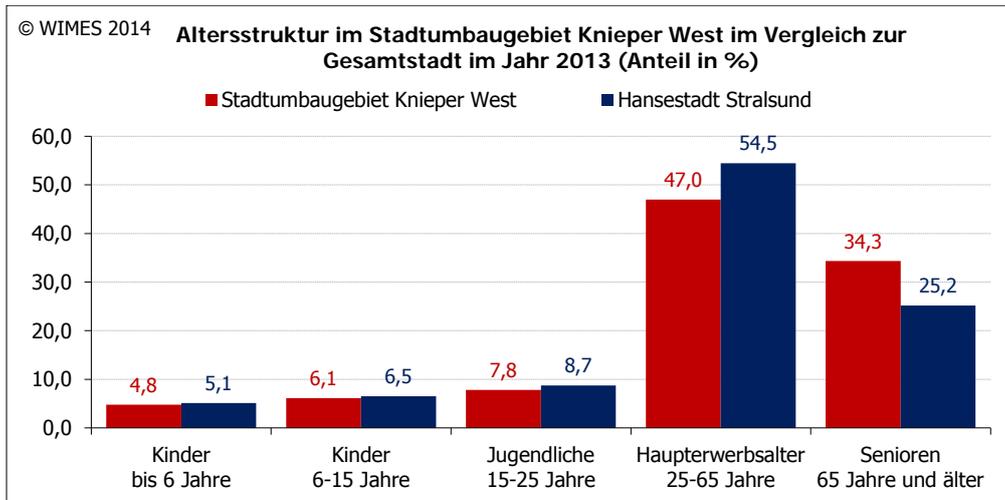
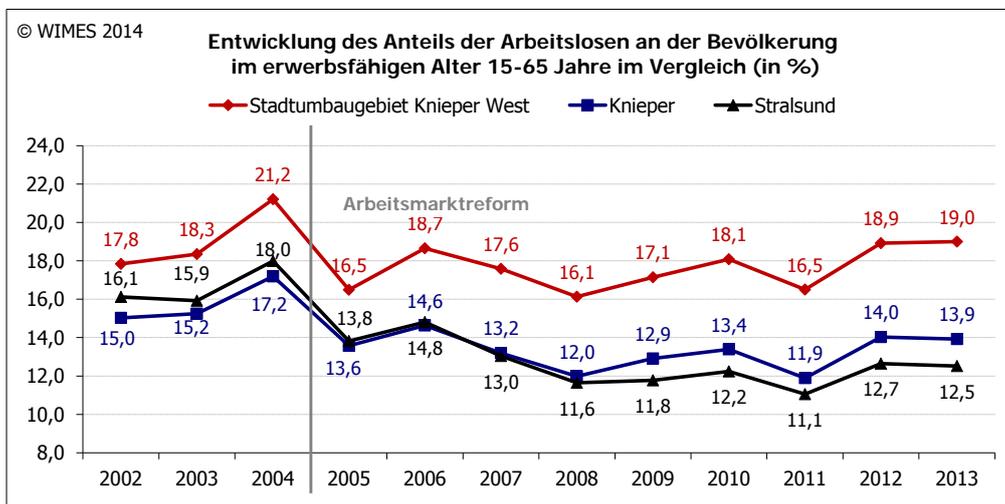


Abbildung 68: Entwicklung der Arbeitslosigkeit im Vergleich



Die Arbeitslosenquoten sind im Fördergebiet Knieper West seit Beginn der Betrachtung im Jahr 2002 überdurchschnittlich hoch. Insgesamt gab es am 31.12.2013 im Fördergebiet 1.301 Arbeitslose. Davon erhielt der Großteil (81,4 %) Leistungen nach den Regelungen des SGB II. Der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) lag im Jahr 2013 bei 19,0 % und damit merklich über dem Wert der Gesamtstadt (12,5 %).

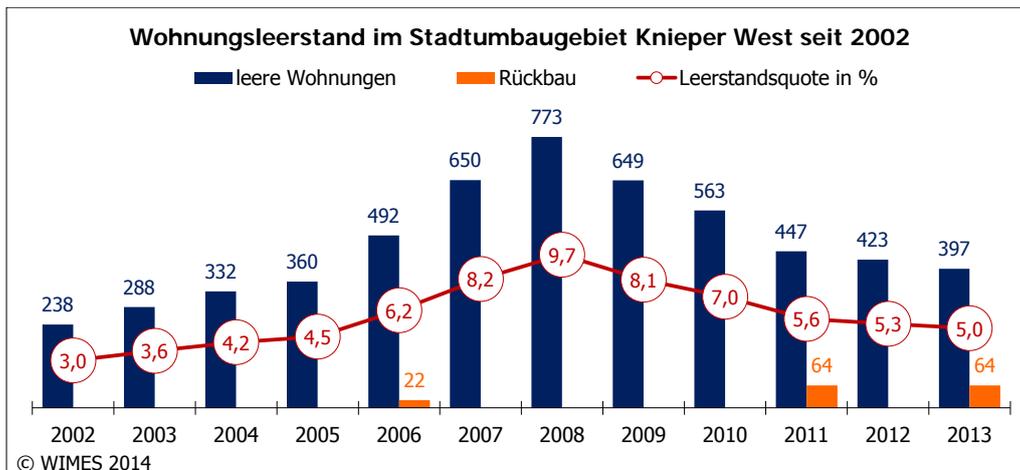
Dementsprechend gering fällt im Fördergebiet Knieper West die SV-Beschäftigtenquoten mit nur 42,9 % aus, gemessen an 15-65jährigen. In der Gesamtstadt lag der Wert 2013 bei 50,3 %.

Wohnungswirtschaftliche Entwicklung

Im Fördergebiet Knieper West hat sich der Wohnungsbestand im Zeitraum von 2002 bis 2013 um 54 WE reduziert. Insgesamt wurden dabei 150 Wohnungen durch Rückbau vom Markt genommen. Dem steht ein Wohnungsneubau von 57 Wohnungen gegenüber, hierbei handelt es sich um betreute Wohnanlagen. Durch Veränderungen im Bestand erhöhte sich die Wohnungszahl zudem um 39 Wohnungen, darunter der Umbau des Gebäudes im H.-Heine-Ring 140 zu kleinen altersgerechten Wohnungen.

Der Wohnungsleerstand verzeichnete im Jahr 2008 mit 773 leeren Wohnungen und einer Leerstandsquote von 9,7 % den Höchstwert im Betrachtungszeitraum. Seitdem geht der Wert stetig zurück und lag Ende 2013 mit 397 unbewohnten Wohnungen bei 5,0 %. Dies ist vor allem auf die starke Zunahme der Single-Haushalte zurückzuführen. Hinzu kommt die Umsetzung von Wohnungsrückbau in den Jahren 2011 und 2013.

Abbildung 69: Entwicklung des Wohnungsleerstandes in Knieper West



Lag die durchschnittliche Haushaltsgröße im Fördergebiet Knieper West im Jahr 2002 noch bei 1,87 Personen je Haushalt, waren es Ende 2013 nur noch 1,64 Personen je Haushalt. Die Zunahme der Single-Haushalte begründet sich in Knieper West zum einen aus der voranschreitenden Alterung der Gesellschaft (nach Versterben des Partners alleiniges Verbleiben in der Wohnung), zu berücksichtigen ist zudem die Wirkung der Hartz-IV-Reform.

Paare, Lebensgemeinschaften sind finanziell deutlich besser gestellt, wenn sie getrennt wohnen und mit jedem Kind verbessert sich die finanzielle Situation der Hartz IV-Empfänger. Gleichmaßen erhöht sich die finanzielle Belastung der Kommune. Dies erfordert ressortübergreifende Lösungen durch Bund und Land. So ist gerade die Kindergeneration dieser Haushalte von Armut und damit auch Benachteiligung betroffen. Um die Weiterentwicklung dieser Kinder zu fördern ist die Betreuung in Kindertagesstätten und Ganztagschulen wichtig, um Werte, soziale Kompetenz und Bildung zu vermitteln.

SWOT-Analyse für das Fördergebiet Knieper West

Stärken	Chancen
Gute Ausstattung mit Freizeitanlagen und kulturellen Einrichtungen	aktive Freizeitgestaltung für Bewohner Außenwirkung und Imageverbesserung
Sehr gute infrastrukturelle Ausstattung (Einzelhandelsversorgung, medizinische Versorgung, Kitas, Schulen, Spielplätze, altersgerechte Wohnformen)	Erhöhung Bildungschancen und Lebensqualität der Bewohner durch Beratung/Betreuung
Lagegunst und landschaftliche Qualitäten	Stadtteilübergreifende Naherholung und Freizeitgestaltung

Schwächen	Risiken
Sozialstruktur der Einwohner – hohe Arbeitslosigkeit, geringe Beschäftigung	Fortsetzung der sozialen Entmischung, stetig steigende Kinderarmut und steigende finanzielle Belastung der Kommune Beginnende Altersarmut für ein Großteil der Bewohner, die künftig ins Rentenalter eintreten aufgrund Langzeitarbeitslosigkeit im Berufsleben
Durch anhaltende Einwohnerverluste wird sich der Wohnungsleerstand wieder erhöhen	Imageverlust des Gebietes und Erhöhung der Anonymität

3.6 Fördergebiet mit abnehmendem Handlungsbedarf – Grünhufe

Das Fördergebiet Grünhufe ist ein Teil des Stadtgebietes Grünhufe mit einer Fläche von 70,2 ha und setzt sich zusammen aus: dem Stadtteil Vogelsang und der Wohngruppe Grünthal des Stadtteiles Grünthal-Viermorgen.

Karte 28: Lage des Fördergebietes Grünhufe im Stadtgebiet



Das Gebiet Stralsund-Grünhufe wurde im Jahr 1996 in das Programm zu Förderung der städtebaulichen Weiterentwicklung großer Neubaugebiete (Wohnumfeldverbesserung) aufgenommen. Bereits zu diesem Zeitpunkt war den beteiligten Fachleuten bewusst, dass in bestimmten Bereichen dieses Stadtteils zu gegebener Zeit mit Rückbaumaßnahmen gerechnet werden muss. Die ersten Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung hatten dies berücksichtigt.

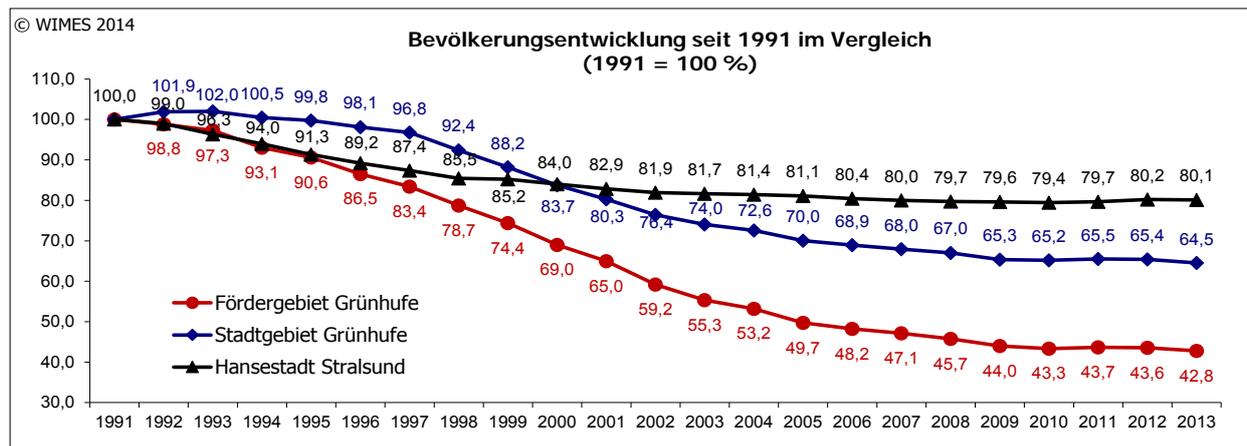
Im Jahr 1999 wurde das Gebiet Stralsund-Grünhufe in das Bund-Länder-Programm „Die Soziale Stadt“ aufgenommen. Die Städtebauförderung wurde mit der Verwaltungsvereinbarung 2002 in den neuen Bundesländern durch ein neues Programm „Stadtumbau Ost“ mit den Programmteilen Rückbau und Aufwertung ergänzt.

Das 1. Integrierte Handlungskonzept "Die Soziale Stadt" wurde im Jahr 2003 erarbeitet. Eine weitere Grundlage für die Durchführung der Städtebauförderprogramme bildet der Rahmenplan für das Stadtgebiet Grünhufe (1. Fortschreibung 2006) sowie das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Die 1. Fortschreibung des IHKs erfolgte 2006, die 2. Fortschreibung 2011.

Einwohnerentwicklung

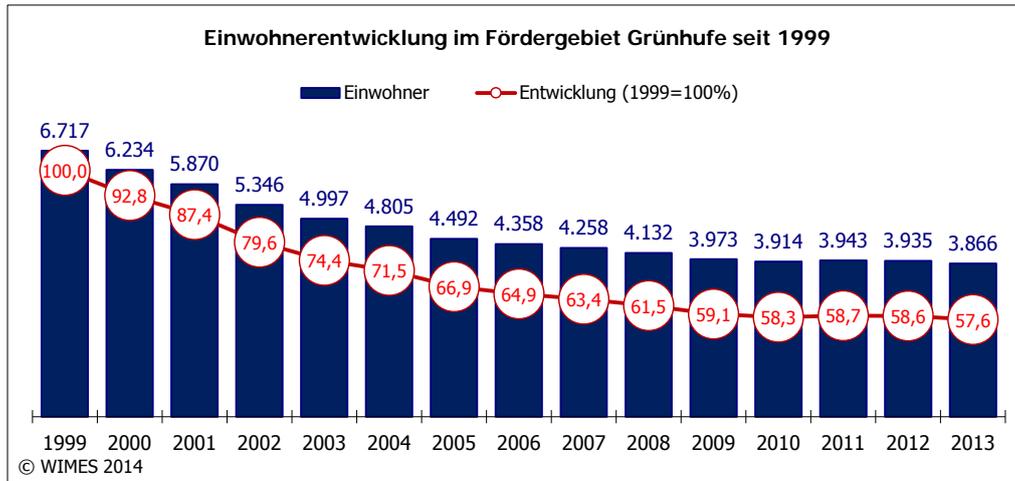
Die Einwohnerzahl im Fördergebiet Grünhufe hat sich im Zeitraum von 1991 bis 2005 halbiert. Bis auf das Jahr 2011 waren auch danach stetig Einwohnerverluste eingetreten.

Abbildung 70: Langfristige Einwohnerentwicklung im Vergleich



Seit Beginn des Monitorings im Jahr 1999 beträgt der Einwohnerverlust 2.851 Personen.

Abbildung 71: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 1999



Im Fördergebiet Grünhufe werden die höchsten Anteile an Kindern bis sechs Jahre erreicht. Seit Jahren ist der Anteil der Kinder an der Gesamtbevölkerung im Fördergebiet Grünhufe stetig steigend. Insgesamt zeichnet sich dieses Gebiet durch eine junge Altersstruktur aus, der Anteil der Senioren lag in 2013 bei nur 9,9 % (Gesamtstadt = 25,2 %)

Abbildung 72: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 1999

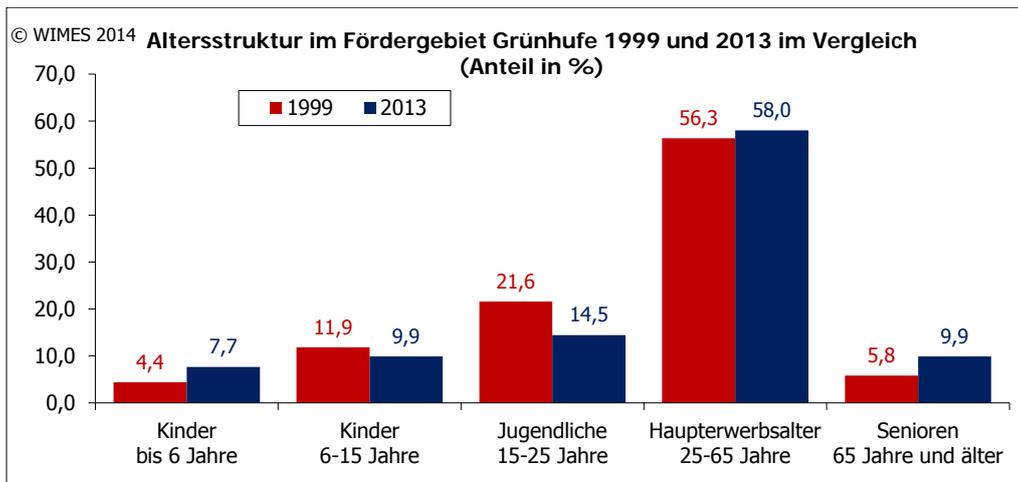
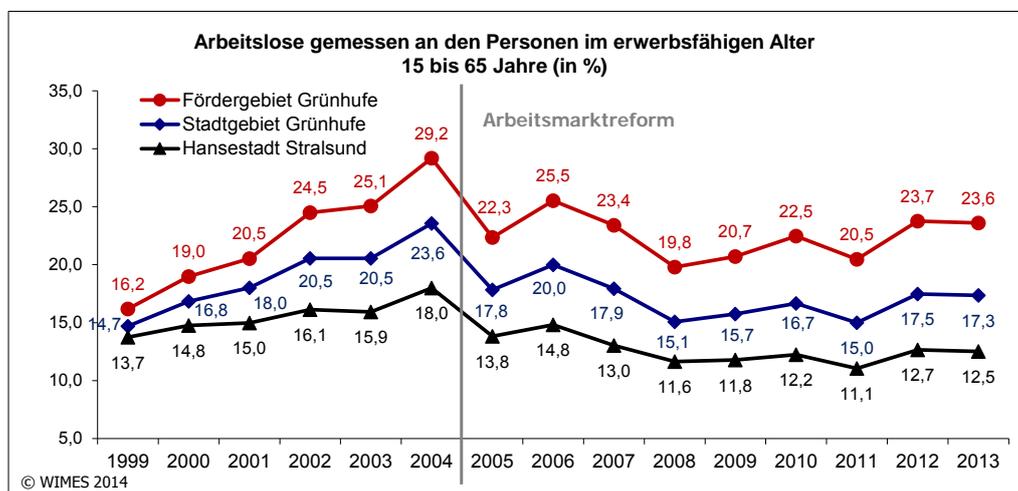


Abbildung 73: Entwicklung der Arbeitslosigkeit im Vergleich



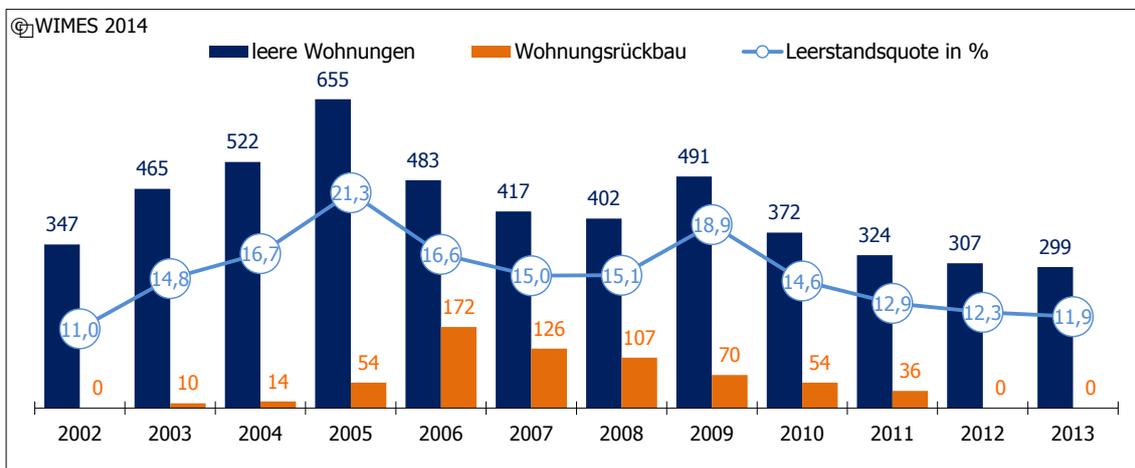
Die Arbeitslosenquoten sind im Fördergebiet Grünhufe seit Beginn des Monitorings im Jahr 1999 überdurchschnittlich hoch. Insgesamt gab es am 31.12.2013 im Fördergebiet 661 Arbeitslose. Davon erhielt der Großteil (84,1 %) Leistungen nach den Regelungen des SGB II. Der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) lag im Jahr 2012 bei 23,6 %. Damit lag das Fördergebiet deutlich über dem Wert der Gesamtstadt (12,5 %).

Demgegenüber sind die SV-Beschäftigtenquoten im Fördergebiet Grünhufe mit nur 39,0 %, gemessen an 15-65jährigen sehr gering. Der Anteil der SV-Beschäftigung lag in der Gesamtstadt in 2013 bei 50,3 %.

Wohnungswirtschaftliche Entwicklung (wohnungswirtschaftliche Daten liegen erst seit 2002 vor)

Der Wohnungsbestand hat sich im Fördergebiet Grünhufe im Zeitraum von 2002 bis 2013 um 646 WE reduziert, davon wurden 643 WE durch Rückbau vom Markt genommen. Der Wohnungsleerstand erreichte in 2005 mit 655 leer stehenden Wohnungen den Höhepunkt im Betrachtungszeitraum. Im Zeitraum von 2005 bis 2013 wurden 619 WE zurückgebaut, der Leerstand reduzierte sich jedoch nur um 356 WE. Das bedeutet, die Rückbaumaßnahmen beeinflussten nur bedingt die Leerstandsentwicklung.

Abbildung 74: Wirkung des Rückbaus auf die Wohnungsleerstandsentwicklung



Die durchschnittliche Haushaltsgröße lag im Fördergebiet Grünhufe im Jahr 2002 noch bei 1,94 Personen je Haushalt, im Jahr 2013 waren es nur noch 1,77 Personen je Haushalt. Diese Entwicklung ist besonders vor dem Hintergrund, dass der Anteil der Kinder jährlich stetig gestiegen ist, beachtenswert. Die Zunahme der Single-Haushalte begründet sich in Grünhufe ausschließlich als Folge der Hartz IV-Reform. Paare, Lebensgemeinschaften sind finanziell deutlich besser gestellt, wenn sie getrennt wohnen und mit jedem Kind verbessert sich die finanzielle Situation der Hartz IV-Empfänger. Gleichermäßen erhöht sich die finanzielle Belastung der Kommune.

Die Situation stellt sich bei den Erwerbstätigen, insbesondere bei denen, die trotz Vollbeschäftigung nur geringfügig entlohnt werden, anders dar. Vergünstigungen, wenn ein Kind geboren wird, erhalten sie nicht. Darum ist die durchschnittliche Kinderzahl bei den Erwerbstätigen auch deutlich geringer.

Hier sind ressortübergreifende Lösungen durch Bund und Land erforderlich. Personen, die seit Jahren nicht mehr berufstätig sind und Transferleistungen beziehen, sind kaum noch in den Arbeitsprozess einzugliedern. Die Kindergeneration dieser Haushalte ist jedoch jetzt schon von Armut betroffen und benachteiligt. Hartz IV und Kinderarmut gehören in Deutschland zusammen, da viele Eltern die sozialen Bezüge nicht für die Kinder ausgeben, sondern für sich selbst (Auto, Tabak, Alkohol, Handy, etc.). Hinzu kommt die Gefühlsarmut, schlechte Ernährung, Werteentwicklung und soziale Inkompetenz. Am besten kann man helfen, wenn diese Kinder in Kinderkrippen, Kindergarten, Ganztagschulen betreut werden. Bildung ist der Schlüssel, der Ungerechtigkeiten wirksam beseitigen kann.

Mit Beginn der Umsetzung des Programms „Die Soziale Stadt“ wurde ein Begleit- und Bewertungssystem erarbeitet. Zur langfristigen Stabilisierung wurden im Fördergebiet Grünhufe frühzeitig strategische Ziele entwickelt, konkrete Handlungsziele den vier Handlungsfeldern zugeordnet sowie Maßnahmen und Projekte zur Erreichung der Zielstellung festgelegt.

Die Schwerpunkte der Projekte konzentrierten sich auf die Stärkung der sozialen Aktivitäten und die Stabilisierung der sozialen Infrastruktur, auf die Erhöhung des Wohnwertes durch Rückbau- und Aufwertungsmaßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und die Erhöhung der Bildungschancen. Die Projekte wurden folgenden vier Handlungsfeldern zugeordnet:

- Soziale und kulturelle Infrastruktur - Gesundheitsförderung
- Städtebauliche Weiterentwicklung, Verkehr und Umwelt
- Bildung und Beschäftigungsförderung
- Kommunikation und Beteiligung – Quartiersmanagement

Seit Förderbeginn ist eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt. Alle Einzelmaßnahmen orientieren sich an den strategischen Zielen und den Entwicklungszielen. Durch die Städtebauförderung sind die sozioökonomischen Indikatoren, wie z. B. die arbeitsmarktbedingte Abwanderung, die Arbeitslosen- und die Erwerbsquote kaum beeinflusst worden. Die städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Indikatoren wurden jedoch durch die Maßnahmen und Projekte nachhaltig beeinflusst. Sie trugen wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität der Bewohner in Grünhufe bei. Die realisierten Straßenbaumaßnahmen und die Schaffung von neuen Verkehrsanlagen wirken nachhaltig. Darüber hinaus hat die Sanierung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen die Betreuungsbedingungen für die Kinder im Gebiet deutlich erhöht und das Image gestärkt.

SWOT-Analyse für das Fördergebiet Grünhufe

Stärken	→	Chancen
Grünhufe ist in reizvolle Landschafts- und Siedlungsräume eingebunden Gute Ausstattung mit Freizeitanlagen		Naherholung und aktive Freizeitgestaltung aller Einwohner im Gebiet Außenwirkung und Imageverbesserung
Sehr gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, Stadtteilkordinator und Nachbarschaftszentrum		Erhöhung Bildungschancen und Lebensqualität der Bewohner durch Beratung/Betreuung

Schwächen	→	Risiken
Sozialstruktur der Einwohner – hohe Langzeitarbeitslosigkeit, geringe Beschäftigung		Fortsetzung der sozialen Entmischung, stetig steigende Kinderarmut und steigende finanzielle Belastung der Kommune
Durch anhaltende Einwohnerverluste wird sich der Wohnungsleerstand wieder erhöhen		Imageverlust des Gebietes und Erhöhung der Anonymität und Gefahr des „Zerfalls“ des Gebietes

Die Problemlage im Fördergebiet Grünhufe hat sich seit dem Basisjahr durch die Wirkung der realisierten Maßnahmen deutlich abgeschwächt. Im Monitoring Stadtentwicklung für die Gesamtmaßnahmen Grünhufe sind weitere umfangreiche Analyse- und Prognoseergebnisse enthalten. Die wichtigsten Investitionen der Programme „Die Soziale Stadt“ und „Stadtumbau Ost“ sind im Fördergebiet abgeschlossen. Zur Verstetigung des Erreichten und Beseitigung noch vorhandener Problemlagen und städtebaulicher Mängel sind noch weitere Investitionen sinnvoll und notwendig. Dazu zählt insbesondere, aufgrund der sozialen Problemlagen im Gebiet, die Fortsetzung der Arbeit der Stadtteilkordinatorinnen. Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung geht von stetig sinkenden Einwohnerzahlen in Grünhufe aus. Das bedeutet, Wohnungsrückbau und Aufwertung der Rückbauflächen sind auch in den nächsten Jahren erforderlich.

3.7 Gebiete mit räumlich-punktuellm Handlungsbedarf

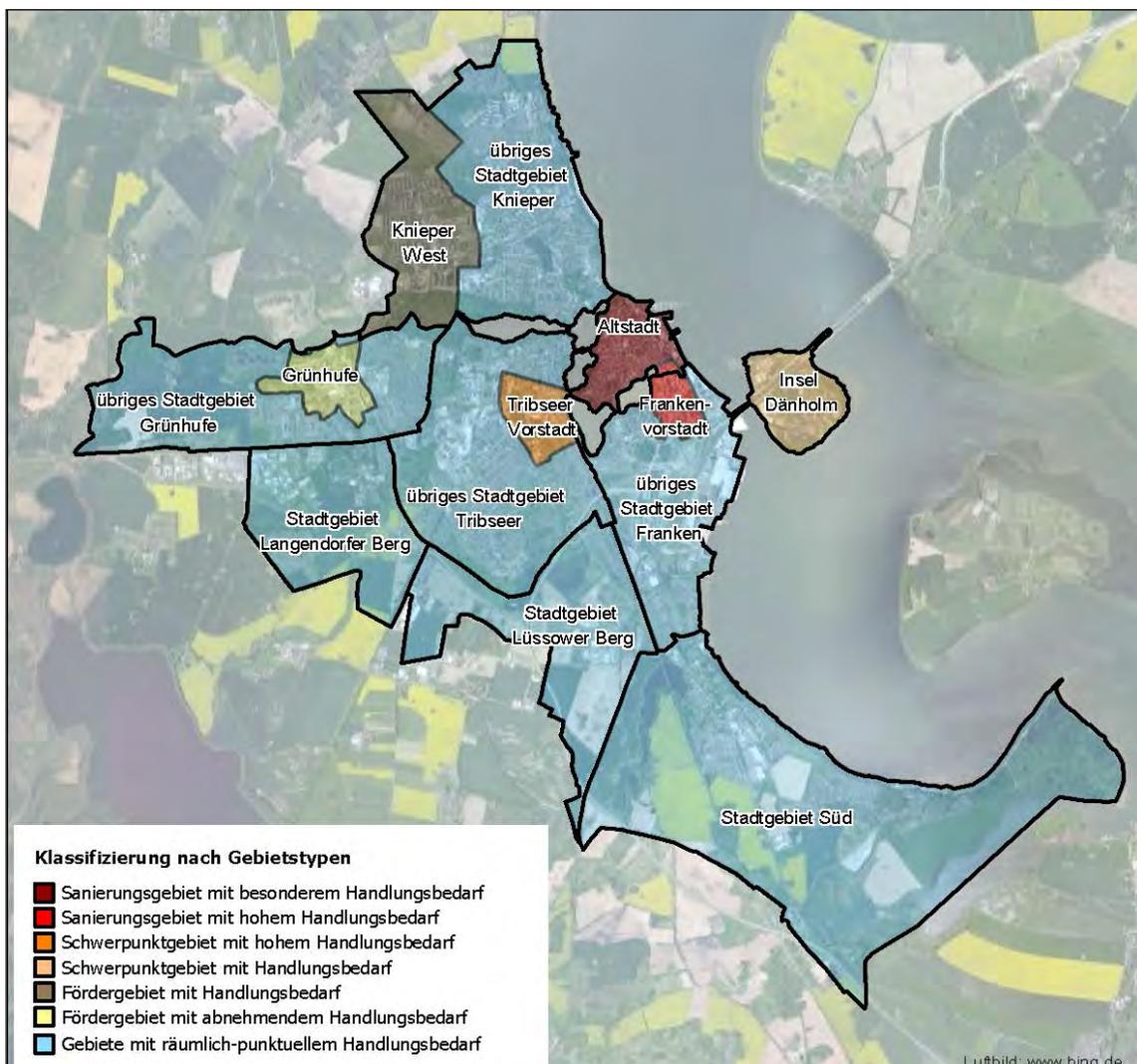
Auf Grund der positiven und relativ stabilen sozioökonomischen, wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklung wurden die Stadtgebiete Stralsund Süd, Lüssower Berg und Langendorfer Berg sowie die Stadtteile Knieper Nord, Tribseer Siedlung und Tribseer Wiesen, Franken Mitte und Frankensiedlung, Stadtkoppel als „Gebiete mit räumlich-punktuellm Handlungsbedarf“ eingestuft. Das sind Gebiete, die zum einen überwiegend durch individuellen Eigenheimbau charakterisiert sind und in denen zum anderen kein bzw. nur ein sehr geringer Wohnungsleerstand vorhanden ist. Der Wohnungsbestand wird hier weitestgehend konstant bleiben.

Die genannten Stadtgebiete bzw. Stadtteile, die diesem Gebietstyp zugeordnet wurden, sind stadteschichtlich unter sehr unterschiedlichen Bedingungen entstanden, leisten aber alle einen eigenen charakteristischen Beitrag zur Gesamtstruktur der Hansestadt Stralsund und sind für die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt und ihrem Stadtteil von großer Bedeutung. Die strukturellen Besonderheiten dieser Gebiete sollten erhalten bleiben, aber entsprechend der in der gesamtstädtischen Analyse aufgezeigten Defizite und Schwachstellen, insbesondere im infrastrukturellen Bereich, sollten sie aufgewertet werden.

In diesen Gebieten sind unterschiedliche teilräumige Aufwertungen angezeigt. Wie z. B. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, der sozialen Infrastruktur und/oder im Wohnumfeldbereich. (Siehe Gliederungspunkt 7, Maßnahmenkonzept)

3.8 Zusammenfassung – Klassifizierung nach Gebietstypen und Handlungsbedarf

Die Karte zeigt die Schwerpunktgebiete und weitere Gebiete mit Handlungsbedarf im Ergebnis der SWOT-Analysen



4 Lokale und interkommunale Zusammenarbeit

4.1 Bürgerbeteiligung

Grundlage für dieses Integrierte Stadtentwicklungskonzept waren die relevanten, z. T. von der Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschlossenen Planungen und Konzepte, die in den Ämtern und Fachbereichen erarbeitet wurden. Die Bürger werden i.d.R. frühzeitig in diese Planungen einbezogen in Form von öffentlichen Auslegungen, z. B. bei der Bauleitplanung, Bürgerforen, Bürgerversammlungen, Präsentationen in den öffentlichen Sitzungen der Fachausschüsse der Bürgerschaft und in anderer geeigneter Form.

Beispiele hierfür sind die Einbeziehung der Bürger in die Planung zur Neugestaltung des Neuen Marktes, in die Rahmenplanung Dänholm oder die Einbeziehung von Politik, Fachgremien und Bürgern in die Erstellung der Einwohnerprognosen im Rahmen der Erarbeitung des ISEK.

Im Rahmen der Vorbereitung der Bürgerbeteiligung wurde eine breite Öffentlichkeit über die lokalen Medien und das Internet erreicht. Am 14. Januar 2015 fand eine öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltung zur 2. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Hansestadt Stralsund statt. Die Einladung dazu erfolgte über das Internet und die Presse.



Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur | Historische Arbeitsstelle Stralsund und Wismar | Weihe seit 2002

Hansestadt  Stralsund

STADTBIBLIOTHEK · Allgemeines · Nachrichtenportal · Aktuelles
Meldung vom 05.01.2015

Öffentliche Vorstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)

Die Stadtverwaltung informiert im Rahmen einer Bürgerversammlung am 14. Januar um 17:00 Uhr im Löwenschen Saal des Rathauses über die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Hansestadt Stralsund.

 Das 2002 erstmals aufgestellte Integrierte Stadtentwicklungskonzept definiert Ziele und Handlungsschwerpunkte im Stadtgebiet und stellt damit eine Grundlage für künftige Planungs- und Förderschwerpunkte dar. Die Notwendigkeit der Fortschreibung ergibt sich aus aktualisierten Bevölkerungsprognosen, demografischer Entwicklung, veränderten städtebaulichen Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen auf einzelne Stadtgebiete.

Im Anschluss an die Bürgerversammlung ist die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes im Bauamt in der Lindenstraße 136 und auf der Homepage der Hansestadt Stralsund zum Lesen bis zum 30. Januar öffentlich einsehbar. In diesem Zeitraum können zum ISEK Anregungen und Hinweise gegeben werden. Im Anschluss daran soll das Dokument der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Rund 100 interessierte Bürgerinnen und Bürger sind der Einladung zur Vorstellung des ISEK mit anschließender Beteiligung gefolgt.

Die Eröffnung und Einleitung erfolgte durch den Oberbürgermeister der Hansestadt Stralsund, Dr.-Ing. Alexander Badrow. Als Einstieg in die Diskussion wurden die Ergebnisse des Entwurfs des ISEK vorgestellt. Für die anschließende Diskussion über künftige Maßnahmen und Projekte war der Entwurf der gesamtstädtischen Zielpyramide mit Vorstellung eines ersten Maßnahmenplanes, der in Rahmen der ISEK-Fortschreibung gemeinsam mit den Fachämtern der Hansestadt Stralsund erarbeitet wurde, eine gute Einstiegshilfe.

Im Ergebnis der Beteiligungsveranstaltung zeigte sich eine große Übereinstimmung der künftigen Ziele, Maßnahmen und Projekte zwischen Stadtverwaltung und Bürgerinnen/Bürgern. Die Wohn- und Lebensqualität der älteren und behinderten Bürger war ein Schwerpunktthema an diesem Abend. Unter anderem wurde bemängelt, dass es in Stralsund kein Hospiz gibt. Die Presse berichtete über die



Informations- und Beteiligungsveranstaltung:

OZ LOKAL

Hansestadt Stralsund



Stralsunder Arzt gründet Stiftung
Prof. Matthias Birth, Chef-
arzt der Chirurgie, möchte
Krebspatienten in ihrem
Alltag helfen. Seite 10

9

Samstags-/Sonntags,
17./18. Januar 2015

IHRE REDAKTION
Redaktion: 03 83 1 706 75 6
Leserservice: 03 83 1 718 303 025
Anzeigen: 03 83 1 718 303 016

GUTEN TAG, LIEBE LESER



Wo schmeckt's am besten?

Wo geht's hin, wenn man in Stralsund was Besonderes am Genießen kitzeln lassen will? Die blickt der Blick in einen der sieben Restaurants zwischen Gohl Müllers und Michalis. Aber es gibt auch die Läden von Geroldiner. Die macht die Bewertungen aller Restaurantsführer zusammen. Die aktuelle Ausgabe ist soeben erschienen. Sie nennt rund 4900 Gaststätten mit gelbener Küche. Stralsund ist vierfach vertreten. Am besten schmeckt das „Schwein“ im Schokoladen mit den frisch gebackenen Stenostkochen Ripen Koppeln, Honig Zerpelring und dem Wackler auf Rang 276 ab. Das Restaurant „Zum Schwein“ im selben Haus schaffte auf Rang 1809. Hinzu kommen die „Weinwirtschaft“ im Hotel Balbe mit Platz 2193 und das Restaurant „Zum alten Fritz“, das weit im hinteren Viertel anagert. Aber: über Geschmack darf man streiten. Also ausprobieren. Guten Appetit!

LOKALES WETTER

5°C
5°C
NIEDERES SCHLAGREGEN 30%
60%
WIND: 20 km/h
SONNE & MOND
auf: 08:11 unter: 16:11
auf: 04:21 unter: 17:11
MORGEN
wolkig 4°C

So sieht Stralsunds Zukunft aus

Sanierte Straßen, mehr Schulkapazität, ein neuer Busbahnhof: Die Hansestadt hat eine Studie vorgestellt, was sich in den nächsten Jahren in Stralsund verändern soll. Den größten Bedarf gibt es in der Altstadt.

Von Alexander Müller

Stralsund – Die Altstadt ist das Viertel mit dem größten Sanierungsbedarf in Stralsund. Das geht aus dem so genannten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ hervor, das in dieser Woche im Rathaus vor etwa 100 Einwohnern vorgestellt



arbeitete und ist seitdem regelmäßig weiterentwickelt und angepasst worden.

Neuer Busbahnhof soll 2016 gebaut werden
Zu den wichtigsten Einzelmaßnahmen zählt auch ein neuer Busbahnhof. Der soll nach Angaben von Stephan Bogusch, Leiter der Abteilung Straßen und Sanierung, in der Behlendorfstraße entstehen. „Die Planungen sollen dieses Jahr abgeschlossen werden, so dass wir nächstes Jahr mit dem Bau beginnen können.“ Weitere wichtige Maßnahmen sind unter anderem die weitere Sanierung der Sandspinnstraße inklusive Umgestaltung der Fußwege, die Umgestaltung des Neuen Marktes, die Sanierung der Stadtkirche sowie die Sanierung der Grundschule „Juni Gaspari“ (siehe Karte).

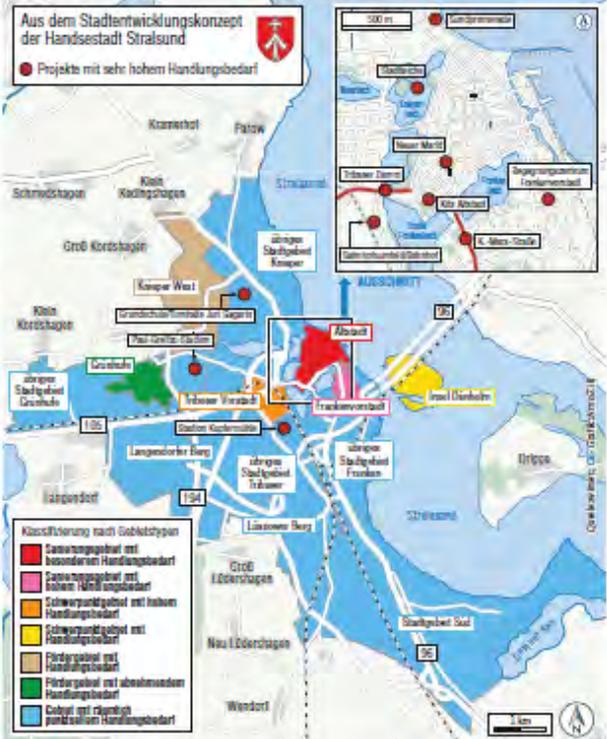
Die Hansestadt schrumpft nicht mehr
„Entgegen früheren Prognosen sind unsere Einwohnerzahlen stabil. Stralsund ist keine schrumpfende Stadt.“

Die Zahl der Einwohner ist stabil, Stralsund ist keine schrumpfende Stadt. Das sagt Alexander Müller (CDU),

in einem Interview mit dem „Stralsunder Anzeiger“. Müller ist Mitglied im Rat der Hansestadt. Er sagt, dass die Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) ein Instrument sind, um die Stadtentwicklung zu steuern. In der Studie werden Faktoren wie Arbeitslosigkeit, Einwohnerzahlen und Durchschnittsalter der Stralsunder ausgewertet, um herauszufinden, wie die Hansestadt für die kommenden Jahre gerüstet ist und wo nachgebessert werden muss. Das betrifft zum Beispiel die Verfügbarkeit von Wohnungen sowie Kitas- und Schulplätzen. Auch der Zustand der Infrastruktur spielt eine wichtige Rolle. Das Konzept wurde erstmals 2002

erarbeitet und ist seitdem regelmäßig weiterentwickelt und angepasst worden. „Die Planungen sollen dieses Jahr abgeschlossen werden, so dass wir nächstes Jahr mit dem Bau beginnen können.“ Weitere wichtige Maßnahmen sind unter anderem die weitere Sanierung der Sandspinnstraße inklusive Umgestaltung der Fußwege, die Umgestaltung des Neuen Marktes, die Sanierung der Stadtkirche sowie die Sanierung der Grundschule „Juni Gaspari“ (siehe Karte).

Die Hansestadt schrumpft nicht mehr. Entgegen früheren Prognosen sind unsere Einwohnerzahlen stabil. Stralsund ist keine schrumpfende Stadt. Das sagt Alexander Müller (CDU), in einem Interview mit dem „Stralsunder Anzeiger“.



ne „positiv-realistische“ Prognose. Die Hansestadt müsse nun darauf setzen, sinkenden natürlichen Einwohner in die Stadt zu holen, indem sie attraktive, wohnenswerte Wohngebiete erschaffe. Aber auch für die Eltern der Bevölkerung wolle die Kapazität in Altersheimen stufenweise ausgebaut werden.

Schulen können künftig aus allen Nächten planen
Doch die positive Einwohner-Entwicklung hat auch einen großen

Haken. Der Bedarf an Schulplätzen wird weiter steigen – und dafür reichen die derzeitigen Kapazitäten nicht aus. Das betrifft insbesondere die Kleinsten. Hier sind die Kapazitäten im ersten Lebensjahr von 2015 bis 2024 in diesem Bereich neue Plätze geschaffen werden. Dafür sei es dringend nötig, den bescheidenen Zustand aller Kindertagesstätten zu halten und zu verbessern. Während der Präsentation am Mittwochabend war ein Bürger

ger auch auf die immer weiter zunehmende Zahl der Flüchtlinge-Kinder auf dem Dänischen hin. „Auch diese Mädchen und Jungen müssen zur Schule gehen können“, meinte der Mann.

Bei einem weiteren dringenden Problem, dem Mangel an Kita-Plätzen, gibt das Entwicklungskonzept Entwarnung. Hier sei 2014 der Höchstpunkt erreicht worden. Bis 2030 soll die Zahl der Kinder im Kindergartenalter um rund 17 Prozent sinken.

Stralsund soll attraktiver für Senioren werden
Im Entwicklungskonzept der Hansestadt. Ziel der Politik ist es, nicht nur junge Leute nach Stralsund zu holen, sondern die Stadt auch für ältere Menschen attraktiver zu machen.

1250 Plätze in der stationären Altenpflege soll es in Stralsund bis 2025 geben. Davon verfügen die acht Pflegeheime der Stadt über 781 Plätze, dazu kommen 710 Plätze im ambulanten Bereich. Der Ausbau des ambulanten Wohnens ist einer der wichtigsten Punkte

900 Wohnungen sollen bis 2020 umgebaut und mit Fertigstellen nachgerepariert werden, um

Senioren lange ein Leben in den eigenen vier Wänden zu ermöglichen.

Bis zum 30. Januar können Bürger Anregungen zum Entwicklungskonzept bei der Stadt einreichen.

Die Studie im Internet unter www.stralsund.de.

Im Anschluss an die Bürgerversammlung wurde der Entwurf des ISEK im Bauamt und auf der Homepage der Hansestadt Stralsund ausgelegt. Bis zum 30. Januar 2015 waren die Dokumente zum ISEK öffentlich einsehbar. In diesen Zeitraum konnten Anregungen und Hinweise gegeben werden.

Stellungnahmen, Hinweise und Anregungen sind von Stralsunder Bürgerinnen und Bürgern, vom Behindertenverband, vom Seniorenbeirat, vom Naturschutzbund (NABU) Stralsund und von der UmweltPlan GmbH Stralsund an das Bauamt der Hansestadt Stralsund eingegangen.



Organisation
der Vereinten Nationen
für Bildung, Wissenschaft
und Kultur



Historische Altstadt
Stralsund und Wismar
Welterbe seit 2002



Hansestadt

Bürger

Rathaus

Verwaltung

Bürgerschaft

Oberbürgermeister-Wahl
2015

Städtische Unternehmen
und Beteiligungen

Haushalt

Amtsblatt

Ausschreibungen

Ortsrecht

Statistik

Präventionsrat

Heiraten

Leben in Stralsund

Kultur

Bildung

Freizeit und Sport

Familie und Soziales

Planen, Bauen, Wohnen

Verkehr

Stadtgrün

STARTSEITE > Bürger > Leben in Stralsund > Planen, Bauen, Wohnen > Stadtentwicklung
> Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Seit 2002 verfügt die Hansestadt Stralsund über ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) und damit über eine räumlich integrierte, akteurs- und ressortübergreifende Strategie für die Herausforderungen der künftigen Stadtentwicklung. Die Bevölkerungsentwicklung und der demografische Wandel bilden zentrale Themen, die städtebauliche, ökonomische und soziale Lösungsansätze mit mittel- bis langfristigem Planungshorizont erfordern.

Seit 2012 wurde eine Fortschreibung des ISEK unter Beteiligung der Öffentlichkeit und verschiedener lokaler Akteure erarbeitet. Grund für die Fortschreibung sind aktualisierte Bevölkerungsprognosen, deren Auswirkungen auf die demografische Entwicklung in den einzelnen Stadtgebieten sowie veränderte städtebauliche Rahmenbedingungen.

Nach einer Bürgerversammlung am 14. Januar 2015 ist der Entwurf der Fortschreibung vom 15. bis zum 30. Januar 2015 im Bauamt (in der Lindenstraße 136) und hier auf der Internetseite www.stralsund.de öffentlich einsehbar.

- » ISEK – Langfassung (PDF, 8,4 MB)
- » ISEK – Leitbild (PDF, 130 KB)
- » ISEK – Übersichtsplan 1: Gebiete (PDF, 600 KB)
- » ISEK – Übersichtsplan 2: Maßnahmen (PDF, 1,1 MB)

Anregungen und Hinweise

Anregungen und Hinweise zur Fortschreibung des ISEK können **bis zum 30. Januar 2015**

per E-Mail an: » stadtplanung@stralsund.de

per Post an:
Hansestadt Stralsund
Bauamt
Abteilung Planung und Denkmalpflege
Lindenstraße 136
18435 Stralsund

gerichtet werden.

Relevante Hinweise des Behindertenverbandes, des Seniorenbeirates und der UmweltPlan GmbH Stralsund wurden in das ISEK eingearbeitet. Der Neubau eines Hospizes wurde als Maßnahme mit hoher Umsetzungspriorität im Handlungsfeld „Stadtkultur und Städtebau“ zusätzlich aufgenommen. Neu aufgenommen wurde auch die Sanierung „Klosterlandschaft“ (Johanniskloster, Katharinenkloster, Kampischer Hof) als Maßnahme oberster Priorität.

Das Abwägungsprotokoll zur 2. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Hansestadt Stralsund mit allen Hinweisen und Anregungen befindet sich im Anhang.

4.2 Öffentlichkeitsarbeit

In ihrer aktiven Presse- und Öffentlichkeitsarbeit informiert die Hansestadt Stralsund umfassend und gezielt über städtische Vorhaben und Entwicklungen. Sie nutzt neben den vielfältigen Möglichkeiten der Pressearbeit und der Herausgabe von Publikationen auch den Internetauftritt der Stadt (www.stralsund.de) und hinterlegt dort alle wesentlichen neuen Planungen und Konzepte zu jedermanns Einsicht. Durch die Öffentlichkeitsarbeit in sozialen Netzwerken bietet sich zudem die Möglichkeit zum Dialog und Diskurs über städtische Vorhaben und Prozesse. Dazu zählen die umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit der SES und des Amtes für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing sowie die Öffentlichkeitsarbeit zum UNESCO-Welterbe.

Ziel der welterbebezogenen Öffentlichkeitsarbeit ist es, den außergewöhnlich universellen Wert der Welterbestätte zu erläutern – auf lokaler und regionaler Ebene, aber auch im nationalen und zunehmend internationalen Rahmen. Damit soll zum einen das Bewusstsein der hier lebenden Menschen für das kulturelle Erbe und den Denkmalschutz geweckt und gestärkt werden, um das Engagement für alle Maßnahmen zur Erhaltung und Sanierung der Altstädte weiter zu forcieren. Zum anderen sollen Interessierte bundesweit und möglichst darüber hinaus auf die Städte Stralsund und Wismar und ihre Denkmalsubstanz aufmerksam gemacht und zu einem Kennenlernen motiviert werden.

Die Welterbe-Öffentlichkeitsarbeit spricht zwei Zielgruppen an. Bei der Ansprache der Bewohner, Entscheidungsträger und Investoren geht es darum, den laufenden Prozess der Erneuerung und Entwicklung der Altstadt zu einem ständigen Thema zu machen, das durch unterschiedliche Aktivitäten immer wieder Interesse weckt. Es soll die Motivation geweckt werden, Aktivitäten zu ergreifen, die diesem Prozess dienen und die Qualitäten der Hansestadt als Investitionsstandort heraus zu erarbeiten.

Bei der Ansprache der Besucher und der touristischen Akteure gilt es, im Sinne einer Stärkung der ökonomischen Basis der Hansestadt den Tourismus weiter zu entwickeln. In den letzten Jahren wurden eine Reihe von Projekten und Maßnahmen durchgeführt, um diese Adressaten auf unterschiedliche Weise zielgruppengerecht anzusprechen. Seit 2011 steht in der Ossenreyerstraße 1 ein zentraler Anlaufpunkt in Bezug auf das Welterbe „Altstadt Stralsund“ mit einer dauerhaften Welterbe-Ausstellung zur Verfügung.

4.3 Kooperationen mit Kommunen/Umland

Über das im Landesraumentwicklungsprogramm M-V verankerte vertiefte Kooperations- und Abstimmungsgebot in den Stadt-Umland-Räumen und der im Baugesetzbuch (BauGB) vorgegebenen nachbargemeindlichen Abstimmung im Rahmen der Bauleitplanung (§2 BauGB) hinaus gibt es interkommunale Zusammenarbeit auch auf den einzelnen fachlichen Ebenen.

Das betrifft insbesondere gemeinsame Vermarktungen im Bereich der Wirtschaft (Gewerbeflächen) und des Tourismus. Als ein übergreifendes touristisches Vorhaben sei der Ausbau der wassernahen Trasse des Ostseeküstenradweges von der nördlich an die Hansestadt Stralsund angrenzenden Gemeinde Kramerhof bis zur südlichen Nachbargemeinde Sundhagen genannt, wobei sich diese Anbindung noch in der Planungsphase befindet.

5 Leitbild Hansestadt Stralsund

5.1 Gesamtstädtische bzw. teilräumliche strategische Entwicklungsziele

Zur langfristigen Stabilisierung der Hansestadt Stralsund als Teil gemeinsamen Oberzentrums mit der Hansestadt Greifswald, als zentraler Wohn- und Arbeitsort wurden folgende gesamtstädtische strategische Ziele festgelegt:

- Innen- vor Außenentwicklung – Weiterentwicklung der vom Wasser umgebenen UNESCO-Welterbestätte Altstadt als herausragendes Aushängeschild der Hansestadt Stralsund
- Schutz des kulturellen Erbes und denkmalgerechte Weiterentwicklung
- Sicherung und Entwicklung von Beschäftigung durch Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen, durch Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastrukturen
- Stabilisierung und Aufwertung der sozialen Dienste und Angebote, Förderung der sozialen Eingliederung und Bekämpfung der Armut, insbesondere der Kinderarmut
- Stärkung der Stadt als Zentrum für Wissenschaft und Forschung, für Handel und Dienstleistung, für Kultur und Bildung sowie als Verwaltungszentrum mit überregionaler Bedeutung
- Ausbau der sozialen, verkehrlichen und technischen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz
- Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
- Intensivierung des Stadtmarketings

5.2 Handlungsfelder und Schwerpunkte

Entsprechend der genannten Problemlagen wurden für die Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) für die Gesamtstadt Stralsund sowie für die Erreichung der strategischen Ziele folgende Handlungsfelder festgelegt:

- Handlungsfeld A – Stadtkultur und Städtebau
- Handlungsfeld B – Natur, Wohnumfeld und Grünvernetzung
- Handlungsfeld C – Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur
- Handlungsfeld D – Soziale Infrastruktur und Bildung

Innerhalb der Handlungsfelder wurden folgende Schwerpunkte Handlungsschwerpunkte entwickelt:

Handlungsfeld A – Stadtkultur und Städtebau

- Städtebauliche Maßnahmen zur Sicherung und Bewahrung des kulturellen Erbes, Erhalt stadtbildprägender Gebäude und Gestaltungselemente in der Altstadt und Schutz der Altstadtsilhouette
- Umsetzung zeitgemäßer Architektur und Sanierung der Bausubstanz unter Beachtung moderner Ansprüche und Anforderungen (Barrierefreiheit, Energieeffizienz)
- Aktivierung brach liegender Innenbereiche

Handlungsfeld B – Natur, Umwelt und Grünvernetzung

- Städtebauliche Maßnahmen zur Erschließung und Entwicklung stadtnaher Brachflächen, Wohnumfeldgestaltung und Grünvernetzung
- Reaktivierung ungenutzter und ungestalteter Freiflächen für aktive Freizeitgestaltung und zur Naherholung
- Beräumung von Brachen als Voraussetzung für neue Nutzungen

Handlungsfeld C – Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur

- Umweltrelevante Maßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur und zur technischen Infrastruktur
- Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur, Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnflächen
- Ausbau des Radwegenetzes unter touristischen und ökologischen Gesichtspunkten

Handlungsfeld D – Soziale Infrastruktur und Bildung

- Verbesserung städtischer Infrastruktur in den Bereichen Soziales und Bildung unter Berücksichtigung der demographischen Veränderungen
- Sicherung, Sanierung und Ausbau der Kultur-, Sport- und Freizeitangebote als Kommunikations- und Bildungsräume
- Schaffung von neuen Kommunikationsstrukturen (Netzwerke, Kooperationen)

5.3 Handlungsziele und Projekte zur Zielerreichung

Zur Umsetzung der Schwerpunkte in den Handlungsfeldern wurden Entwicklungsziele erarbeitet.

Handlungsfeld A – Stadtkultur und Städtebau

- Erhalt und Bewahrung von hochwertigen baukulturellen Anlagen durch Verbesserung der dauerhaften Nutzung des Kulturerbes und Herstellung städtebaulich wichtiger Wegeverbindung zu Objekten des Kulturerbes
- Fortführung der Gebäudesanierungen unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz mit dem Ziel der Schaffung von vielfältigen Wohnraum für alle Generationen
- Stärkung der Wohnfunktion durch Unterstützung privater Bauherren und Rückbau leer stehender Gebäude bzw. Aktivierung dieser durch Sanierung
- Verbesserung und Weiterentwicklung stadträumlicher Qualitäten durch Schließen von Baulücken und Neugestaltung brach liegender Flächen
- Beseitigung funktionaler Schwächen im Stadtgefüge

Handlungsfeld B – Natur, Umwelt und Grünvernetzung

- Verbesserung der städtischen Umwelt- und Aufenthaltsqualität durch Sanierung und Entwicklung von Freiflächen
- Steigerung des Anteils der Erholungsflächen an der Siedlungs- und Verkehrsfläche durch Pflanzung von Straßenbegleitgrün und Baumreihen, Anlegen Grün- und Spielflächen, Umnutzung ungenutzter Siedlungsflächen zur Naherholung und aktiver Freizeitgestaltung
- Förderung der Innenentwicklung durch Umnutzung von freigewordenen Flächen (Rückbau und Beräumung von Brachen) zu zentrumsnahen Wohnbauflächen mit Grünvernetzungen

Handlungsfeld C – Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur

- Fortsetzung der Sanierung öffentlicher Erschließungsanlagen unter Beachtung der Barrierefreiheit mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthalts- und Umweltqualität
- Reduzierung des Anteils von kartierungspflichtigem Umgebungslärm Betroffener an der Gesamtbevölkerung durch Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms
- Erhöhung des Anteils an Grün- und Freiflächen durch Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnanlagen
- Schaffung guter Rahmenbedingungen für den innerstädtischen Fahrradverkehr und für Fahrradtourismus durch entsprechende Ausstattung mit Radwegen

Handlungsfeld D – Soziale Infrastruktur und Wohnen

- Verbesserung der Möglichkeiten zur Integration in Bildung, Arbeit, Freizeit durch Ausbau der sozialen Infrastruktur (Kitas, Schulen, Sportstätten/-plätze) und Durchführung von Erschließungsmaßnahmen mit Bezug zur förderfähigen städtischen Infrastruktur
- Anpassung sozialer Infrastruktur an die Bedürfnisse der Bewohner durch bauliche Aufwertung in/an/im öffentlichen Gebäuden und Verkehrsraum unter Beachtung der Barrierefreiheit und der Energieeffizienz
- Erhalt der bestehenden Kultur-, Sport- und Freizeitangebote durch Sanierung, Aufwertung und Ausbau zu Orten der Kommunikation und Bildung, Vernetzung bestehender Angebote

6 Maßnahmenkonzept

6.1 Geplante Maßnahmen und Projekte

Folgende Maßnahmen/Projekte sind innerhalb der vier Handlungsfelder geplant:

Handlungsfeld Stadtkultur und Städtebau

- Sanierung des Gebäudes in der Badenstraße 17 in der Altstadt, 2. BA (in Durchführung)
- Sanierung „Klosterlandschaft“ (Katharinenkloster, Johanniskloster, Kampischer Hof)
- Umgestaltung Stadtraum Neuer Markt/Schützenbastion
- Herstellung historischer Stadtgrundriss, Gasse Stadtwaage/Quartier 21 in der Altstadt
- Sanierung der Jakobikirche in der Altstadt, 4. Bauphase
- Fortsetzung der Sanierung St. Marien und
- Fortsetzung der Sanierung St. Nikolai in der Altstadt
- Sanierung Heilgeistkirche in der Altstadt
- Neubau eines Hospizes
- Fortsetzung der Sanierung in der Altstadt (private Modernisierungsmaßnahmen)
- Schließung der Baulücken und/oder Neuordnung/Gestaltung Brachflächen in der Altstadt (vorrangig Wohnbebauung mit Grünvernetzung)
- Sanierung markanter, leer stehender Gebäude in schlechtem Bauzustand in der Tribseer Vorstadt (überwiegend private Gebäude)
- Erweiterung Nautineum Dänholm
- Besucherzentrum Dänholm
- Rückbau von 306 Wohneinheiten im Fördergebiet Grünhufe
- Wohnungsneubau nach Rückbau im Bereich Reiferbahn in der Frankenvorstadt

Handlungsfeld Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung

- Fortführung der Sanierung der historischen Sundpromenade mit den Elementen Promenade, Allee, Wandelgärten, Konzertplatz, Schmuckplatz und Lindenrondell in der Kniepervorstadt
- Sanierung Seebad (ehemalige Badeanstalt) zu einem Freizeitbereich
- Sanierung der Stadtteiche (Altstadt, Franken, Tribseer)
- Umgestaltung Knieperwall/Uferstreifen in der Altstadt, (2. BA)
- Freiflächengestaltung Mühlenbastion einschließlich Uferbereiche in der Altstadt
- Umgestaltung Heilgeistbastion in der Altstadt
- Sanierung Höfe Johanneskloster Altstadt
- Sanierung Uferbereich Flotthafen
- Umgestaltung Freianlagen Rosengarten
- Freianlage Brunnenau mit Brunnen in der Kniepervorstadt
- Entwicklung / Neuanlage Stadtwald als Naherholungsgebiet (Knieper, Tribseer)
- Entwicklung ungenutzter Flächen auf dem Dänholm für Naherholung
- Ausbau des Wasserwanderrastplatzes Dänholm (in Vorbereitung)
- Herstellung Lückenschluss/Vervollständigung des Ostseeküstenradweg von Devin bis Stadtgrenze

- Weiterentwicklung/Sanierung Gartendenkmal Kurpark Devin
- Beräumung von Altlasten im Bereich Smiterlowstraße als Voraussetzung für neue Nutzungen sowie Erneuerung des Spielplatzes in der Frankenvorstadt

Handlungsfeld Verkehrsrelevante Infrastruktur

- Neugestaltung des Tribseer Damms zwischen Richtenberger Chaussee bis Bahnübergang
- Neugestaltung der Karl-Marx-Straße in der Frankenvorstadt
- Erneuerung des Straßenzuges Am Langenkanal im Quartier 44 in der Altstadt
- Erneuerung der Straßenoberfläche Blauturmstraße/Fischergang in der Altstadt
- Erneuerung der Geh-, Radwege Flotthafen und weitere Wegebeziehungen in der Altstadt
- Erneuerung der Heilgeiststraße in der Altstadt
- Sanierung des Straßenraums Knieperwall zwischen Deutscher Bank und Kreisel Mönchstraße in der Altstadt
- Umgestaltung der Marienchorstraße zwischen Frankenwall und Zipollenhagen in der Altstadt
- Erneuerung der Mauerstraße zwischen Semlower und Badenstraße in der Altstadt
- Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Oberflächengestaltung auf der Nördlichen Hafensinsel in der Altstadt
- Sanierung Mittelmole
- Erneuerung der Nordmole, der Kaianlagen auf der nördliche Hafensinsel, des Ippenkai und des Hiddenseeanlegers
- Verkehrsberuhigung, Entlastung der Wasserstraße / Am Fischmarkt in der Altstadt
- Erweiterung Frankenhafen mit Liegeplatz 37 und Gleisanbindung
- Ausbau maritimes Industrie- und Gewerbegebiet Franzenshöhe mit Bodensanierung und Schwerlastanleger im Stadtgebiet Franken
- Erneuerung Straßenoberfläche Fritz-Reuter-Straße/Großer Diebsteig in der Frankenvorstadt
- Umgestaltung der O.-Voge-Straße/Smiterlowstraße/Wulflamufer in der Frankenvorstadt
- Erschließung Reiferbahn in der Frankenvorstadt
- Entwicklung des Bahnhofs Rügendamm, Bahnhofsumfeldgestaltung in der Frankenvorstadt
- Herstellung einer Radwegeverbindung Sastrowstraße (Fahrbahn und Lärmschutz) in der Frankenvorstadt
- Erschließung Dänholm – Straßen und Wegeausbau nach Rahmenplanung
- Erneuerung/Umgestaltung des Ventspilsplatzes in Knieper West
- Umsetzung des Gehwegprogramms in Knieper West
- Herstellung einer Radwegverbindung G.-Hauptmann-Straße mit Lärmschutzmaßnahmen in der Kniepervorstadt
- Herstellung eines Lückenschlusses der Radwegverbindung zwischen HanseDom und Arnold-Zweig-Straße in Knieper West
- Herstellung eines Geh- / Radweges Feldstraße in der Tribseer Vorstadt
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes, Hauptbahnhof in der Tribseer Vorstadt. Die Maßnahme umfasst die Herstellung eines neuen Busbahnhofs (Verlagerung Schützenbastion), Bahnhofsvorplatz bis Bahnhofstraße, eine Fahrradstation, eine Mobilzentrale mit Stadtinfo
- Herstellung eines Radweges Alte Rostocker Straße in der Tribseer Vorstadt

- Herstellung eines Lückenschlusses Geh- / Radweg zwischen Rostocker Chaussee und Richtenberger Chaussee in der Tribseer Vorstadt
- Herstellung einer Radwegverbindung zwischen Richtenberger Chaussee und Tribseer Damm bis Alte Richtenberger Straße in der Tribseer Vorstadt
- Herstellung einer Radwegverbindung zwischen der Alte Richtenberger Straße, der Alten Rostocker Straße bis zum C.-Heydemann-Ring in der in der Tribseer Vorstadt
- Herstellung einer Radwegverbindung zwischen C.- Heydemann-Ring und Tribseer Damm bis K.-Krullstraße mit Lärmschutzmaßnahmen
- Erschließung Sonnenhof in Grünhufe
- Bauhof (Streulager, Silo, Werkstatt, Baracke, Lager Verkehrstechnik)
- Neue Straßenanbindung Frankenhafen/Maritimer Gewerbepark Franzenshöhe
- Kreuzfahrtterminal Dänholm
- Entwicklung von P&R (Parken und Reisen) in der Hansestadt Stralsund, in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) sollen Abstellmöglichkeiten für Pkw/ Motorräder zur Verfügung gestellt werden.

Handlungsfeld Soziale Infrastruktur

- Sanierung der Grundschule „Juri Gagarin“ einschließlich der Turnhalle und Freianlagen in Knieper Nord
- Rückbau und Ersatzneubau einer Kindertagesstätte in der Altstadt
- Sanierung Theaterwerkstatt
- Aufbau eines Begegnungszentrums in der Frankenvorstadt
- Aufbau Jugendkunstschule/Theaterpädagogisches Zentrum
- Umsetzung des Spielraumentwicklungskonzeptes
- Erneuerung des Stadions der Freundschaft in der Frankenvorstadt
- Umgestaltung Campus Jona-Schule 2. BA in der Frankenvorstadt
- Sanierung /Neubau des Stadions Kupfermühle in der Tribseer Vorstadt
- Sanierung der ehemaligen „Allende Turnhalle“ in der Tribseersiedlung
- Sanierung Kita Käpt'n Blaubär, Kita Am Stadtwald, Hort Pfiffikus in Knieper West
- Sanierung der ehem. Herderschule und Berufliche Schule im H.-Heine-Ring in Knieper West
- Sanierung der Curie-Sporthalle und der Herder-Sporthalle (Schulsporthalle) in Knieper West
- Sanierung der Förderschule „Astrid Lindgren“ in Knieper West
- Sanierung der Turnhalle „Rosa Luxemburg“ in Knieper West
- Sanierung der Turnhalle Brunnaeue in der Kniepervorstadt
- Erneuerung des Paul-Greifzu-Stadions, Speedway, Stadtkoppel/Knieper West
- Erneuerung des Sozialgebäudes, der Verwaltungsgebäude, der Ausstellungshalle und div. Werkstätten am Tierpark in Stadtkoppel/Knieper West
- Teilsanierung Schillschule (Grundschule) in Grünhufe
- Gestaltung Außenanlagen Haus II IGS Grünthal in Grünhufe
- energetische Teilsanierung Haus Wiesenblume (2. BA) in Grünhufe
- Sanierung der Schule Andershof und Erneuerung Turnhalle im Stadtgebiet Süd
- Ersatzneubau Haus II IGS Grünthal in Grünhufe (Neubau nach Rückbau) in Durchführung

6.2 Ex-ante-Bewertung der geplanten Maßnahmen

Die Ex-ante-Bewertung schreibt den Zustand vor geplanten Maßnahmen und das erwartete Ergebnis nach Umsetzung der Maßnahmen. Das Ziel der Ex-ante-Bewertung besteht darin, einzuschätzen, ob die geplanten Maßnahmen und Projekte geeignet sind, die Entwicklungsziele zu erreichen und ob eine nachhaltige Wirkung erwartet werden kann.

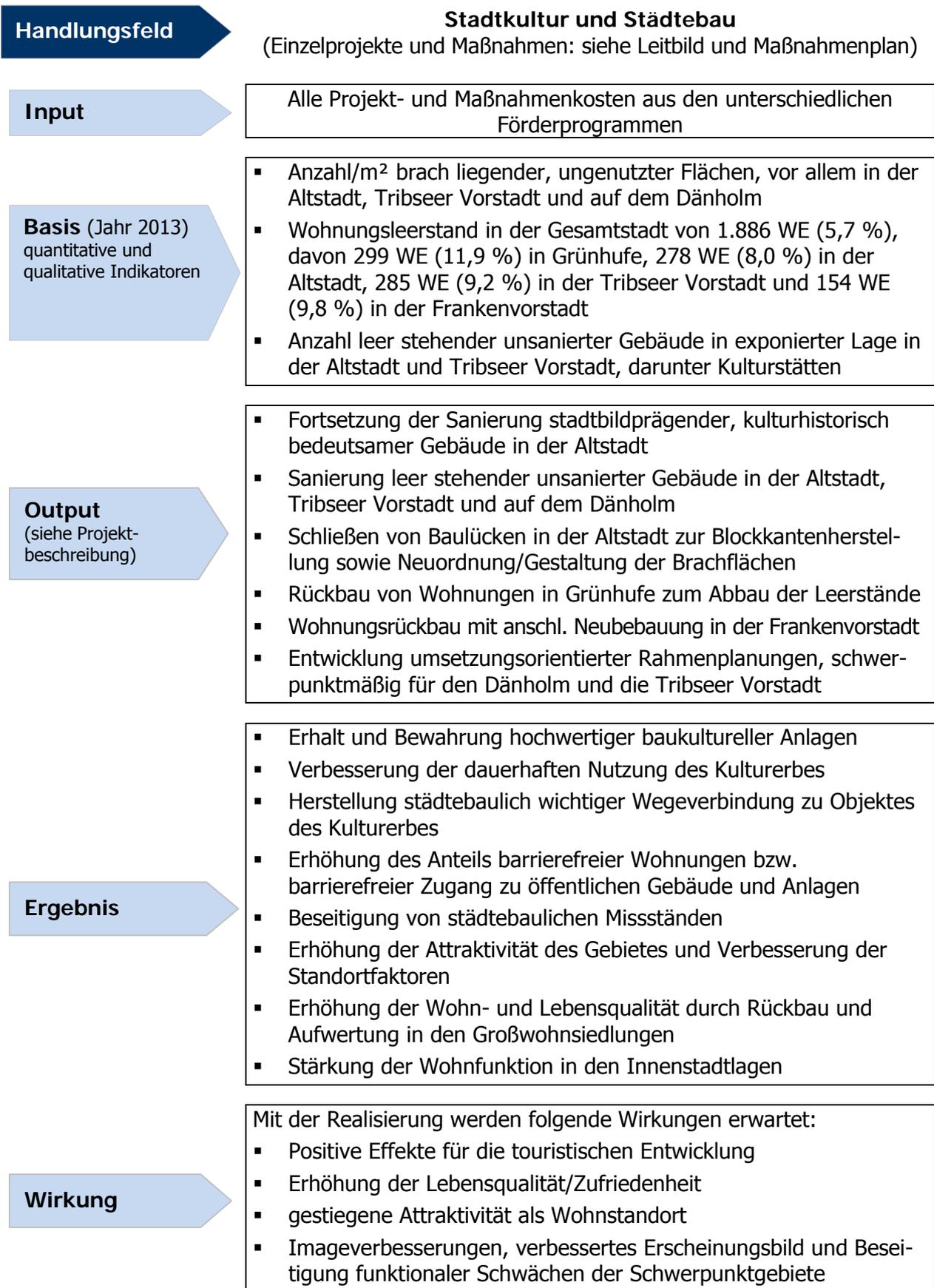
Sie dient der Bewertung der gewählten Ziele auf der Basis der identifizierten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken. Zudem werden die erwarteten Ergebnisse und Auswirkungen mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen/Projekte auf die sozioökonomische und städtebauliche Entwicklung, auf den Wohnungsmarkt und die Umwelt bewertet.

Innerhalb des Handlungsfeldes „Stadtkultur und Wohnen“ konzentrieren sich die Maßnahmen auf den Erhalt und die Sanierung denkmalwerter/stadtteilprägender Gebäude und Anlagen, auf die Beseitigung städtebaulicher Missstände, auf Rückbau/Abriss von nicht mehr benötigten Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sowie Wohngebäuden und auf die Aktivierung brachliegender Innenbereiche. Die geplanten Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden und baulichen Anlagen lassen eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Stadtgebiete als Wohn- und Lebensstandorte erwarten. Der historische Stadtkern Altstadt soll zum lebendigen Ort entwickelt werden, der für Wohnen, Arbeit, Kultur und Freizeit gleichermaßen attraktiv ist und sowohl Einwohner als auch Besucher anzieht. Auch als Wirtschafts- und Standortfaktor ist der baukulturell wertvolle Stadtkern von großer Bedeutung. Der historisch gewachsene Stadtkern mit seinem individuellen Erscheinungsbild ziehen Touristen an und soll Unternehmen als Standortfaktor nahegebracht werden. Darüber hinaus stärken Sanierungsmaßnahmen die örtliche mittelständische Wirtschaft, insbesondere das Handwerk.

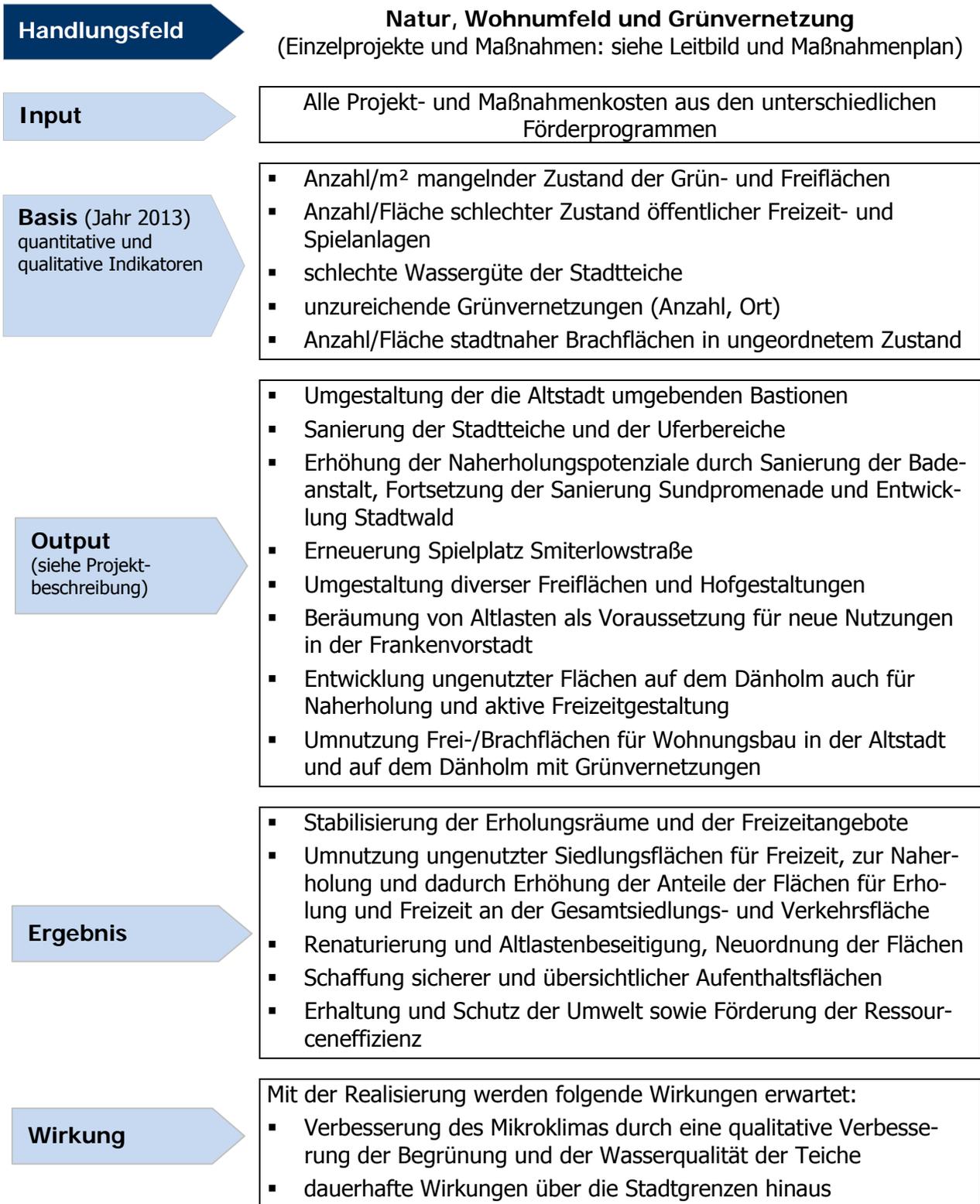
Innerhalb des Handlungsfeldes „Natur, Wohnumfeld und Grünvernetzung“ konzentrieren sich die Maßnahmen auf die Erschließung und Entwicklung stadtnaher Brachflächen sowie die Reaktivierung ungenutzter und umgestalteter Freiflächen. Die geplanten Maßnahmen zielen insbesondere auf eine Durchgrünung der Wohngebiete und die Einbeziehung von Grün- und Landschaftsräumen, auf die Anbindung an periphere Bereiche sowie auf eine Schaffung individueller Wohnbereiche/-quartiere ab.

Innerhalb des Handlungsfeldes „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ konzentrieren sich die Maßnahmen auf die Fortsetzung der Sanierung der Erschließungsanlagen, einschließlich der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, die Fortsetzung der Maßnahmen des Abwasserbeseitigungskonzeptes sowie den Ausbau des Radwegeverkehrs und der Ordnung des ruhenden Verkehrs. Die geplanten Maßnahmen tragen zur Verbesserung der Verkehrsqualität, des Wegenetzes mit hoher Nutzungs-/ Aufenthaltsqualität und zur Beseitigung städtebaulicher Missstände bei. Die Straßenbaumaßnahmen und die Schaffung von neuen Verkehrsanlagen wirken nachhaltig, insbesondere auch zur Verbesserung der Bedingungen der Gewerbetreibenden, und tragen somit zur Stärkung der Wirtschaft bei.

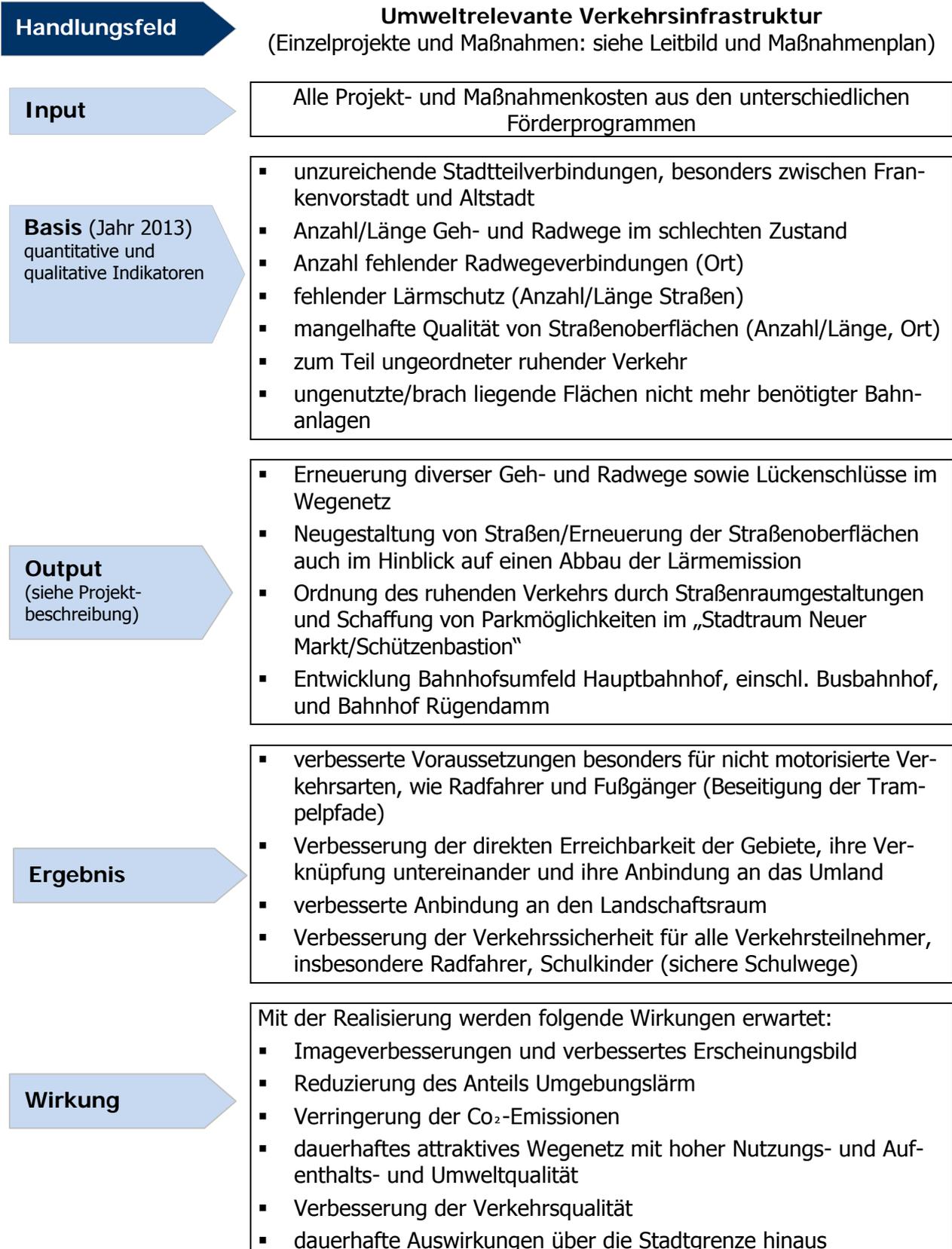
Innerhalb des Handlungsfeldes „Soziale Infrastruktur und Bildung“ konzentrieren sich die Maßnahmen auf die bauliche Aufwertung bestehender Einrichtungen, auf die Etablierung neuer Angebote, auf den Erhalt und die Erweiterung der Kulturangebote, auf die Entwicklung eigenständiger Stadtteilkulturen, auf die Gesundheitsförderung, die Prävention und die Gesundheits-erziehung sowie auf den Bestandserhalt bzw. Erweiterung von Bildungseinrichtungen und Bildungs-/Betreuungsangeboten für Kinder und Jugendliche. Kinderbetreuungseinrichtungen sind ein wichtiger Indikator zur Beurteilung von Wohnqualität. Aktivitäten zur Verbesserung der Chancengleichheit sowie die Vermeidung und Prävention sozialer Ausgrenzung tragen zur Erhöhung der Arbeitsmarktchancen für sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen bei. Soziale Netze und Begegnungsstätten, gekoppelt mit Beratungs- und Betreuungsangeboten, verbessern die „weichen“ Standortfaktoren und erhöhen die Lebensqualität der Bevölkerung.



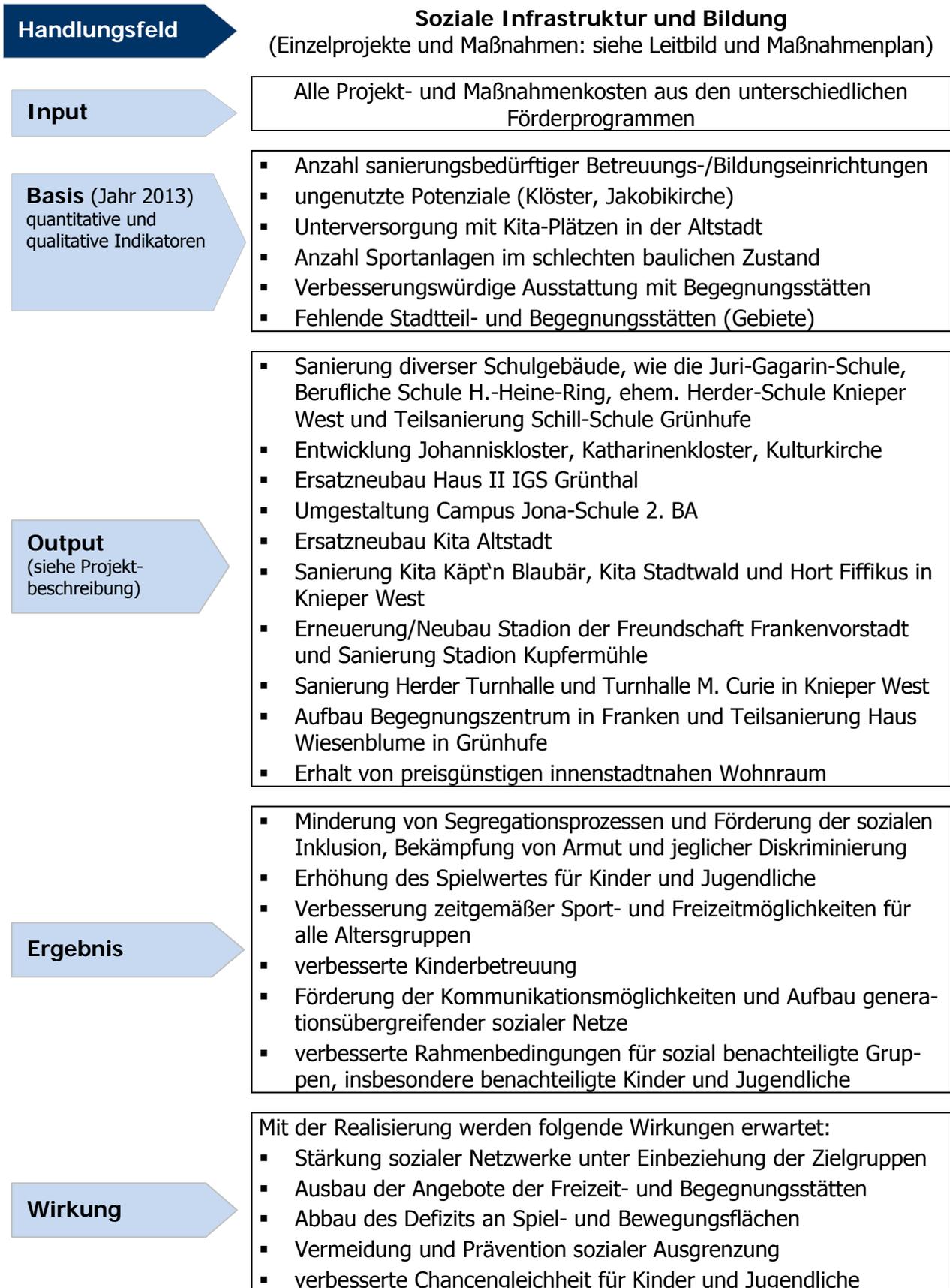
Zielgruppe sind alle Bewohner/innen der Gebiete, Vereine, Soziale Verbände, Gewerbetreibende, Investoren und Touristen.



Zielgruppe sind alle Bewohner/innen sowohl im Gebietes als auch stadtgebietsübergreifend und vor allem auch Touristen und Besucher der Hansestadt Stralsund.



Zielgruppe sind alle Bewohner/innen der Gebiete, der Umlandgemeinden und darüber hinaus.



Zielgruppen sind alle Bewohner/innen, vor allem Kinder- und Jugendliche, die sich in einer Krisensituation befinden, Frauen, Behinderte, Ältere und Migranten sowie andere sozial ausgegrenzte Personen. Die Gleichstellung hat bei allen Maßnahmen eine hohe Priorität.

6.3 Fördermittelbündelung

Eine Bündelung verschiedener Programme auf Gebietsebene ist von Bedeutung, um eine ganzheitliche, nachhaltige Stadtentwicklung erreichen zu können. Gerade Großprojekte sind ohne Mischfinanzierungen oftmals nicht umsetzbar. Dabei geht es nicht um eine reine Zusammenführung verschiedener Förderprogramme, sondern um koordiniertes Handeln und einen daraus abgeleiteten und abgestimmten Einsatz von finanziellen und personellen Ressourcen aus unterschiedlichen Politikfeldern. Folgende Förderprogramme sowie kommunale und private Mittel sollen gebündelt eingesetzt werden:

Städtebauförderprogramme

Die Mittel aus den Städtebauförderprogrammen wurden in der Vergangenheit und werden auch zukünftig zielgerichtet zur Verbesserung des Gebietsimages, der Wohnverhältnisse, des Wohnumfeldes und zur Beseitigung von strukturellen und funktionalen Schwächen eingesetzt.

- Programm „Allgemeine Städtebauförderung“ und Landesprogramm

Die Mittel wurden in den Anfangsjahren der Städtebauförderung für:

- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze),
- Instandsetzung und Sanierung stadtbildprägender Gebäude und
- Ordnungsmaßnahmen eingesetzt.

Diese Mittel haben sich in der Hansestadt Stralsund gerade für die Aktivierung von privatem Kapital hervorragend bewährt. Schrittweise wurde das Programm „Allgemeine Städtebauförderung“ in neue Programme umgewandelt, wie z. B. „Die Soziale Stadt“ und „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.

- Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Im Jahr 2008 wurde vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung das neue Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (Förderung der Innenstadtentwicklung) verabschiedet. Das Programm zielt auf den Erhalt und die Weiterentwicklung zentraler innerörtlicher Versorgungsbereiche als Standorte für Wirtschaft, Kultur, Wohnen, Arbeiten und Leben und steht somit in Übereinstimmung mit den Rahmenplanziele der Altstadt von Stralsund. Die Finanzhilfen des Bundes sollen genutzt werden für Investitionen zur Profilierung der Zentren und Standortaufwertung, wie:

- Aktivierung von Bürgerschaftlichen Engagement
- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze),
- Instandsetzung und Modernisierung von stadtbildprägenden Gebäuden
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiederherstellung von Grundstücken mit leer stehenden fehl-/mindergenutzten Gebäuden einschließlich vertretbaren Zwischennutzungen.

- Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“

Städtebauförderungsmittel aus diesem Programm werden seit 1992 überwiegend für die Sanierung des Denkmalbestandes in der Altstadt Stralsund eingesetzt.

Private Eigentümer der im Fördergebiet Altstadt befindlichen Bauten und Grundstücke können Zuschüsse und Darlehen für die Sanierung ihrer Häuser erhalten.

Mit dem Programm Städtebaulicher Denkmalschutz wird die Sicherung, Erhaltung, Modernisierung und die zukunftsfähige Weiterentwicklung von Gebäuden, Ensembles und sonstigen baulichen Anlagen sowie die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen und Plätzen mit geschichtlicher, künstlerischer und städtebaulicher Bedeutung in historischen Stadtkernen gefördert.

- Bund-Länder-Programm „Stadtumbau Ost“, Programmteile Rückbau und Aufwertung

Die Mittel werden einerseits für den Gebäude-/Wohnungsrückbau eingesetzt und andererseits für städtebauliche Maßnahmen zur Um- und Neugestaltung des Wohnumfeldes auf der Grundlage des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK).

- Bund-Länder-Programm „Die Soziale Stadt“

Die Ministerkonferenz der ARGEBAU hat am 29.11.1999 das Bund-Länder-Programm „Die Soziale Stadt“ beschlossen, um der zunehmenden sozialen und räumlichen Spaltung in den Städten entgegenzuwirken. Ziele des Programms sind:

- die Wohn- und Lebensbedingungen sowie die wirtschaftliche Basis in den Stadtbereichen zu stabilisieren,
- die Lebenschancen durch Vermittlung von Fähigkeiten und Wissen zu erhöhen,
- das Gebietsimage, die Stadtteilöffentlichkeitsarbeit und die Identifikation der Bürger mit ihrem Wohnquartier zu stärken.

Im Stadtgebiet Grünhufe fließen seit 1999 Fördermittel aus dem Städtebauförderungsprogramm „Die Soziale Stadt“ und in der Frankenvorstadt seit 2007. Der Mitteleinsatz erfolgt zielgerichtet für soziale und kulturelle Infrastrukturmaßnahmen, für eine Imageaufwertung der Programmgebiete, für die Bürgerbeteiligung und die Öffentlichkeitsarbeit. Mit Hilfe dieses Programms können investive und nichtinvestive Maßnahmen gefördert und mit Hilfe von „Modellvorhaben“ mit zeitlich begrenzter Förderung neue Wege gesucht werden.

Investitionsprogramm nationale UNESCO-Welterbestätten

Durch das Investitionsprogramm wird von Seiten des Bundes und des Landes Mecklenburg-Vorpommern wirkungsvolle finanzielle Unterstützung gegeben, damit kann die umfassende Altstadtanierung für eine Sanierung strukturbestimmender Einzelvorhaben umgesetzt werden. Auch hier konnten in hohem Maße private Investitionen initiiert werden.

EFRE-Förderung (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung)

Der Europäische Fonds für die Regionale Entwicklung gehört zu den Strukturfonds und finanziert Infrastrukturen, Anlageinvestitionen zur Schaffung von Arbeitsplätzen, lokale Entwicklungsprojekte, vor allem Projekte zur nachhaltigen Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der Ziele 6 des Operationellen Programms (OP) „Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“ und 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut“ des EFRE-OP.

Operationelles Programm des Europäischen Sozialfonds (ESF)

Diese Mittel werden für Projekte im sozialen Bereich eingesetzt, wie z. B. Projekte zur Ausweitung des produktiven Lernens, der Gleichstellungsförderung von Frauen und Männern, Jugendförderungsmaßnahmen und der Chancengleichheit.

ESF-Bundesprogramm BIWAQ

Das Bundesprogramm ist als arbeitsmarktpolitische Ergänzung zum Bund-Länder-Programm "Die Soziale Stadt" zu verstehen. Es zielt auf Maßnahmen zur Beschäftigungsförderung und Qualifizierung sowie zur Stärkung der lokalen Ökonomie in den Programmgebieten der Sozialen Stadt.

ELER-Förderung (Europäischer Landwirtschaftsfond)

Der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) fördert die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums in der Europäischen Union. Dieser Fonds ist neben dem Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) eines der beiden Finanzierungsinstrumente der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP).

Mittel aus der Gemeinschaftaufgabe (GA) „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW)

Der Mitteleinsatz soll für Maßnahmen zur Erschließung und Herstellung der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur und zur Erreichbarkeit der Gewerbegebiete erfolgen.

Mittel des Innenministeriums Mecklenburg-Vorpommern

Der Mitteleinsatz soll der Richtlinie zur Förderung des Sportstättenbaus in Mecklenburg-Vorpommern des Innenministeriums für Sportanlagen, Sportstättenbau und für die Anpassung der Sportinfrastruktur eingesetzt werden.

KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“

Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgerufenen KfW-Förderprogramm erfolgt aus dem Sondervermögen „Energie- und Klimafonds“ die finanzielle Unterstützung für die Erstellung integrierter Sanierungskonzepte. Des Weiteren können auch künftig Kosten für einen Klimamanager, der die Umsetzung solcher Konzepte begleitet und koordiniert, bezuschusst werden.

Förderungen auf Grundlage des Finanzausgleichsgesetzes (FAG)

Die Mittel werden zur Förderung kommunaler Infrastrukturmaßnahmen, z. B. Straßenbaumaßnahmen, Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen, Bau von Verwaltungsgebäuden und Feuerwehrrätehäusern, Ausbau und Modernisierung von kommunalen Hafenanlagen, Schulneubau, Bau von Sportstätten, Einrichtungen der Jugend- und Sozialarbeit sowie Naherholungsmaßnahmen eingesetzt.

Kommunale Mittel der Hansestadt Stralsund

Kommunale Mittel werden insbesondere zur Komplementärfinanzierung der Fördermittel sowie zur Finanzierung der erhöhten Eigenanteile bei Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen eingesetzt.

Auch für Erschließungsanlagen ist seit dem Erlass 2010 des damaligen Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung M-V im Rahmen der StBauF-Programme ein erhöhter Eigenanteil von 15 % zu tragen. Die nicht förderfähigen Kosten für Erschließungsanlagen und öffentliche Gebäude (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen) sind grundsätzlich durch die Hansestadt Stralsund zu übernehmen.

Finanzierung durch private Mittel

Private Mittel der Wohnungsunternehmen, privater Eigentümer und anderer Investoren werden überwiegend für die Gebäudesanierungen eingesetzt.

7 Umsetzungsstrategien und Städtebauliche Kalkulation**7.1 Zusammenfassung Umsetzungsstrategien**

Aus der umfangreichen Analyse der städtebaulichen, demografischen, wohnungswirtschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Situation in der Hansestadt sowie der näheren Betrachtung der Teilgebiete mit der räumlichen Schwerpunktsetzung hat die Hansestadt Stralsund wesentliche notwendige Einzelmaßnahmen einschließlich Prioritäten abgeleitet. Die Projekte und Maßnahmen werden folgenden 4 Handlungsfeldern zugeordnet:

- A) Stadtkultur und Städtebau
- B) Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung
- C) verkehrsrelevante Infrastruktur und
- D) soziale Infrastruktur

Die Auswahl der Maßnahmen richtet sich nach den Kriterien der Nachhaltigkeit und sozialen Relevanz sowie nach Übereinstimmung mit den Zielen der Stadtentwicklung.

Für die Umsetzung der ermittelten Maßnahmen ergibt sich nach vorläufiger Schätzung ein Gesamtfinanzierungsbedarf von ca. 302,4 Millionen Euro:

A) Handlungsfeld Stadtkultur und Städtebau:	106,4 Mio. €
B) Handlungsfeld Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung:	21,7 Mio. €
C) Handlungsfeld Verkehrsrelevante Infrastruktur:	117,2 Mio. €
D) Handlungsfeld Soziale Infrastruktur und Bildung:	58,6 Mio. €

Selbst unter der Annahme einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung in der Hansestadt ist der Umfang der erforderlichen Maßnahmen nur mit maßgeblicher Unterstützung durch die entsprechenden Förderprogramme zu leisten. Dies setzt sowohl eine räumliche und inhaltliche Schwerpunktsetzung sowie eine nach Prioritäten gestaffelte Einordnung und Realisierung der Maßnahmen voraus.

Die Aufstellung der Maßnahmen ist ohne Anspruch auf Vollständigkeit, umfasst jedoch aufgrund der vorhergehenden Analyse die für die Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes maßgeblichen Projekte. Von diesen Maßnahmen wurde eine Auswahl derjenigen Schwerpunktmaßnahmen (7.2) getroffen, die zum einen von höchster Priorität sind und deren zeitnahe Umsetzung aufgrund der Rahmenbedingungen als realistisch eingeschätzt wird.

7.2 Festlegung und Beschreibung der Schwerpunktmaßnahmen

Mit der Fortschreibung des ISEK der Hansestadt Stralsund wurde eine Vielzahl von Maßnahmen herausgearbeitet. Hiervon wurden nachfolgend aufgeführte Schwerpunkte der Stadtentwicklung ermittelt:

- Sanierung „Klosterlandschaft“ (Katharinenkloster, Johanniskloster, Kampischer Hof)
- Neugestaltung des Tribseer Damms
- Sanierung der Grundschule Juri Gagarin einschließlich Sporthalle
- Neugestaltung der Karl-Marx-Straße
- Aufbau Begegnungszentrum Frankenvorstadt
- Entwicklung Bahnhofsumfeld einschließlich Busbahnhof
- Sanierung/Neubau Stadion Kupfermühle
- Stadtraum Neuer Markt/Schützenbastion
- Ersatzneubau KiTa Altstadt
- Fortsetzung der Sanierung der historischen Sundpromenade
- Sanierung der Stadtteiche.

Diese ausgewählten Schwerpunktmaßnahmen sind kohärent mit der Programmstrategie des Operationellen Programms für das EFRE-Programm des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Die Maßnahmen umfassen Projekte zur Verbesserung der dauerhaften Nutzung des kulturellen Erbes der Hansestadt Stralsund als UNESCO-Weltkulturerbe, Projekte zur Erschließung und Entwicklung stadtnaher und städtischer Brachflächen, Wohnumfeldgestaltung und Grünvernetzung, umweltrelevante Verkehrsinfrastrukturprojekte sowie Projekte zur Verbesserung städtischer Infrastrukturen in den Bereichen Bildung und Soziales. Die Ziele der Raumordnung werden integriert.

Für die Finanzierung dieser Maßnahmen sollen Mittel aus dem EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) für „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“ und ergänzender Mittel eingeworben werden. Für diese Maßnahmen wurden folgende Projektblätter erarbeitet.

Aufgrund der zunehmenden sozioökonomischen, wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Mängel wurden im Ergebnis der gesamtstädtischen Analyse die Gebiete Tribseer Vorstadt und Dänholm als weitere Schwerpunktgebiete mit Handlungsbedarf festgelegt.

Projektbeschreibung: Sanierung „Klosterlandschaft“

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Schutz des kulturellen Erbes und denkmalgerechte Weiterentwicklung, Weiterentwicklung der vom Wasser umgebenen UNESCO-Welterbestätte Altstadt als herausragendes Aushängeschild der Hansestadt Stralsund
Handlungsfeld	Stadtkultur und Städtebau
Handlungsschwerpunkte	Städtebauliche Maßnahmen zur Sicherung und Bewahrung des kulturellen Erbes, Erhalt stadtbildprägender Gebäude/Gestaltungselemente, Schutz der Altstadtsilhouette
Teilräumliche Zuordnung	<p>Stadtgebiet Altstadt</p> <p>„Klosterlandschaft“</p> <ul style="list-style-type: none"> Kampischer Hof Johanneskloster Katharinenkloster 
Projektbeschreibung	<p>Zur „Klosterlandschaft“ gehören neben dem Katharinenkloster, dem Johanniskloster und dem Kampischen Hof, die einer umfassenden Sanierung bedürfen, auch das Heilgeistkloster, St. Jürgen am Strande sowie St. Annen und Brigitten.</p> <p>Das <u>Katharinenkloster</u> in der Mönchstraße 25-27 gehört zu den wenigen Klöstern Norddeutschlands, deren gotische Substanz fast vollständig erhalten geblieben ist. Es wurde im Jahre 1251 von Dominikanern gegründet.</p> <p>Mit der Reformation gelangte das Katharinenkloster in den Besitz der Stadt. 1560 zogen Schüler und Lehrer des damals gegründeten Gymnasiums in den westlichen Teil. Die humanistische Bildungsstätte hatte hier bis 1945 ihr Domizil. Der östliche Klosterteil war bis 1919 städtisches Waisenhaus.</p> <p>Im Laufe der Jahrhunderte wurden zahlreiche Umbauten vorgenommen, geblieben ist jedoch der architektonische Reiz der verschiedenen Räumlichkeiten. Nach umfangreichen Restaurations-</p>

arbeiten in den Jahren 1921 bis 1924 wurde es Heimstatt des Provinzialmuseums für Neuvorpommern und Rügen.

Mit seinen mehr als 50 Räumen beherbergt das Katharinenkloster seit 1924 das Kulturhistorische Museum und seit 1951 das Deutsche Meeresmuseum und Aquarium. 1973 wurde eine freitragende Konstruktion in die Hallenkirche eingebaut, die dem Deutschen Meeresmuseum eine intensive Nutzung des Klosters als Ausstellungsfläche gestattet.

Im Katharinenkloster besteht erheblicher Handlungsbedarf in der Sanierung und Restaurierung der historischen Gebäudesubstanz. Stark gefährdet sind vor allem die hoch wertvollen mittelalterlichen Malereien an den Wänden sowie den Gewölbedecken durch salzbelastetes Mauerwerk. Ebenso ist die vollständige Erneuerung der technischen Anlagen nach heutigen Anforderungsstandards im Sinne der historischen Bausubstanz unumgänglich.



Das Johanniskloster in der Schillstraße 27/28 ist eines der ältesten Bauwerke in Stralsund.

Die Gründung des Franziskanerklosters St. Johannis ist durch eine Urkunde des Rügenfürsten Jaromar II. aus dem Jahre 1254 belegt. „Die Barfüßer“, wie die Franziskaner im Volksmund auch genannt wurden, waren aufgrund ihrer Mittellosigkeit beim Klosterbau und auch bei der späteren Unterhaltung auf Stiftungen angewiesen. Im Gegenzug öffneten die Mönche ihre Türen für alle, betrieben Seelsorge und verschrieben sich der Heilung und Pflege Kranker.

Im 15. und Anfang des 16. Jahrhunderts zählte St. Johannis zu den schönsten und größten Klöstern im norddeutschen Raum. Die Reformation markierte eine Zäsur in der Geschichte des Klosters. 1525 kam es zur Vertreibung der Franziskaner und zur Übernahme des Johannisklosters durch die Stadt.

In der Folgezeit waren dort unter anderem ein Armenhaus, eine Kinderstube und eine Taubstummenanstalt untergebracht. Im Jahr 1624 zerstörte ein Brand die Klosterkirche und Teile des Klosters. Mitte des 17. Jahrhunderts gelang es, den Kirchenchor wieder aufzubauen und einen Kreuzgang in das zerstörte Kirchenschiff zu integrieren. Durch einen Bombenangriff im Zweiten Weltkrieg wurden diese Bereiche wieder zerstört.

Ab 1963 begannen die umfangreiche Sanierung des Klosters und der Ausbau für die Unterbringung von Beständen des Stadtarchivs.

Das Stadtarchiv verwahrt die schriftlichen und bildlichen Zeugnisse zur Geschichte Stralsunds vom 13. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Der Kreuzgangbereich mit dem Kapitelsaal, dem Hellen Gang und dem Räucherboden prägen ganz besonders die gut erhaltene ehemalige Klosteranlage. Seit 2012 ist aus (bau)technischen Gründen das Johanniskloster nicht mehr öffentlich zugänglich.

Das Johanniskloster weist erhebliche Schadensbilder aufgrund enorm hoher Salz- und Feuchtigkeitsgehalte im Mauerwerk auf. Die Salzgehalte des Bauwerks führen auf Grund ihrer Hygrokopizität zu permanent hohen Feuchtegehalten im Mauerwerk. Das betrifft vor allem Gewölbekonstruktionen, die in vielen Bereichen progressive Schadensbilder zeigen. Neben statisch-konstruktiven Maßnahmen ist hier auch eine restauratorische Behandlung der Wandmalereien, Putze und Formsteine zwingend erforderlich.

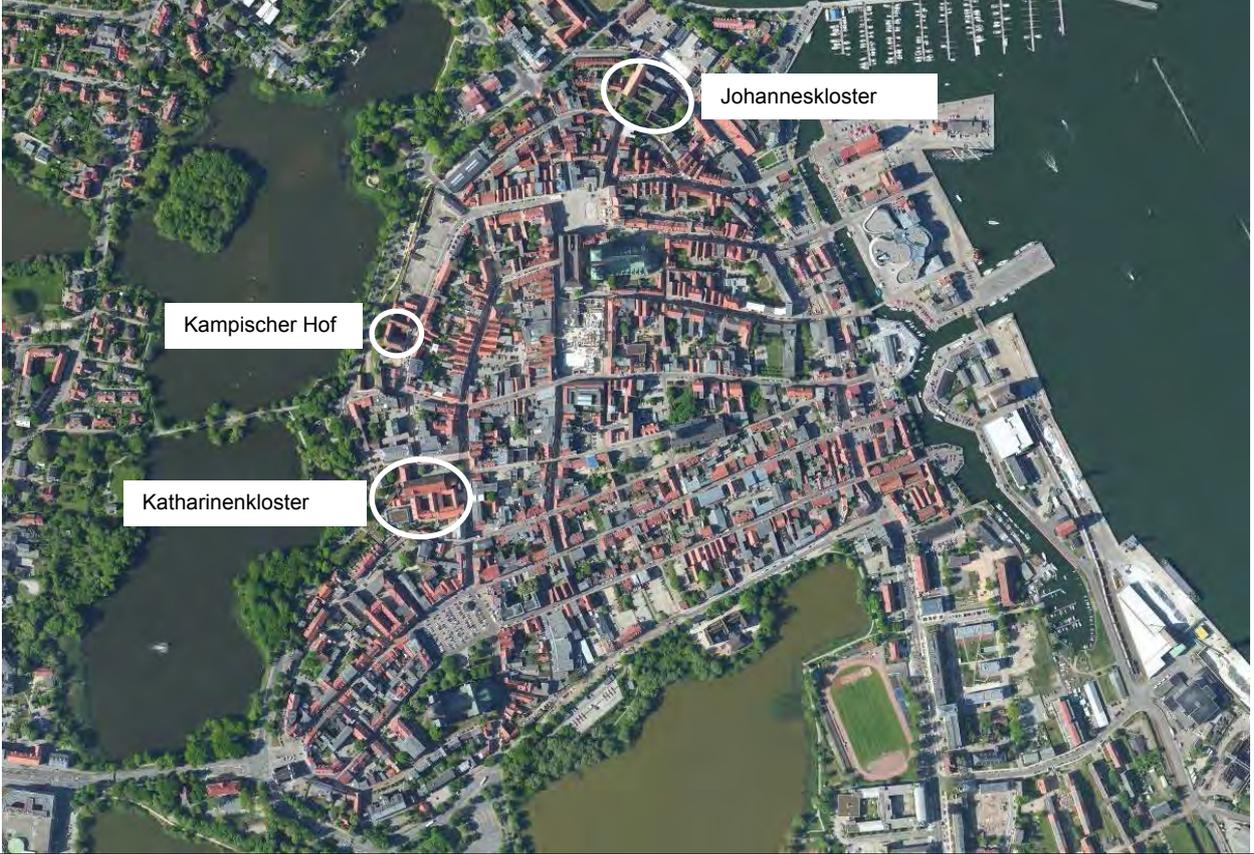
Der Erhalt dieses historischen Klosterensembles ist von überregionaler Bedeutung.



Der Kampischer Hof in der Mühlenstraße 23 ist eine mittelalterliche Stadtniederlassung des Zisterzienserklosters Neuenkamp/Franzburg. 1257 wurde das Grundstück an der Stadtmauer als Warenspeicher und Absteigequartier für Ordensmitglieder erworben.

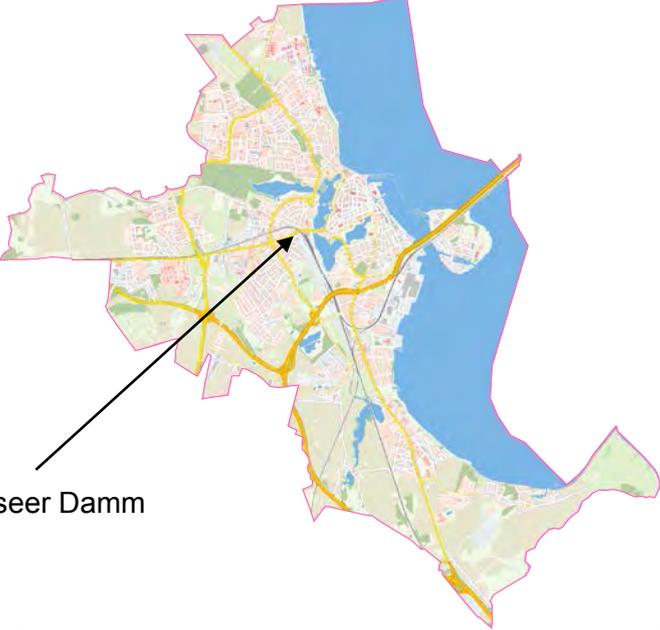
Die um einen Innenhof gruppierte Dreiflügelanlage, die durch eine Mauer von der Straße getrennt ist, stammt in ihrem Kern aus dem 13. Jh. Der Mittelflügel lehnt sich mit seiner Rückseite an die Stadtmauer, wurde in der Barockzeit verputzt und dem Zeitgeschmack entsprechend baulich angepasst. Der Nord- und der Südflügel hingegen haben, trotz einiger Veränderungen, ihre Ursprünglichkeit bewahrt.

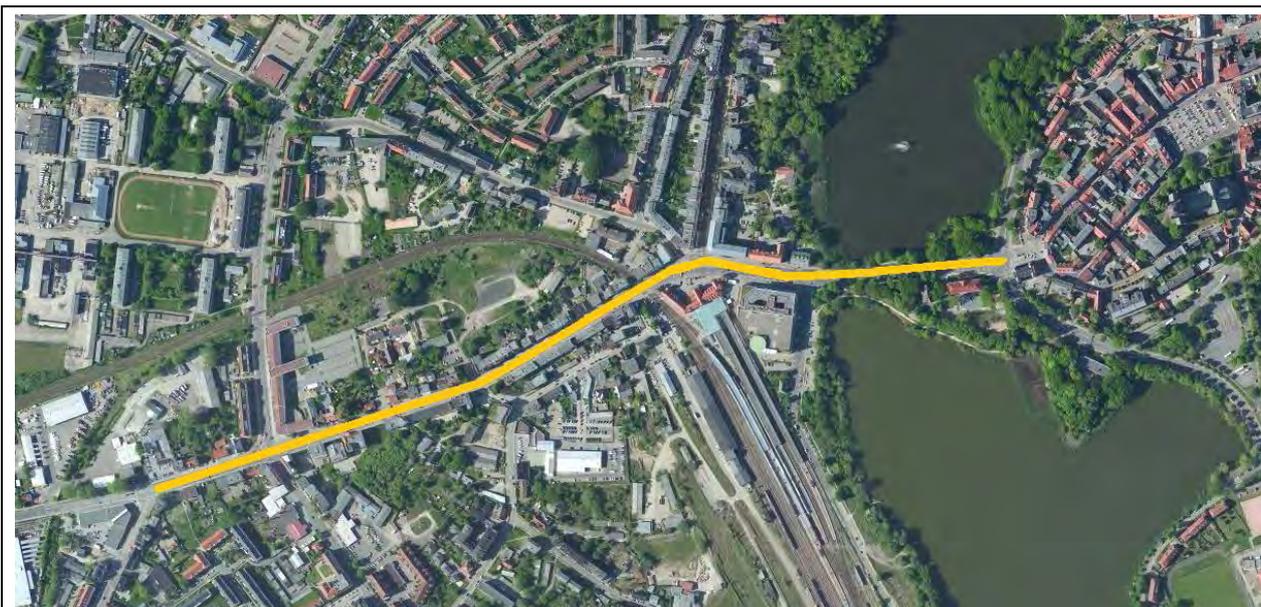


	<p>Das Gebäudeensemble wurde in den Jahren 2013/14 statisch-konstruktiv saniert. Durch die hier parallel zu den Bauarbeiten durchgeführte bauhistorische Begleitung wurden neue Erkenntnisse in Bezug auf die Nutzung gewonnen. Zurzeit wird sorgfältig, im Einklang mit der historischen Bausubstanz, ein Nutzungskonzept erarbeitet, um anschließend die behutsame durchgreifende Sanierung des Kampischen Hofes weiterzuführen.</p>
	
<p>Projektziele</p>	<p>Erhalt und Bewahrung hochwertiger baukultureller Anlagen durch Verbesserung der dauerhaften Nutzung des Kulturerbes und Herstellung städtebaulich wichtiger Wegeverbindung zu Objekten des Kulturerbes</p>
<p>Durchführungszeitraum</p>	<p>ab 2015</p>
<p>Projektträger</p>	<p>Hansestadt Stralsund</p>
<p>Projektkosten</p>	<p><u>ca. 38,1 Mio. €</u> darunter: Katharinenkloster – 14,8 Mio. € Johanneskloster – 13,3 Mio. € Kampischer Hof – 10,0 Mio. €</p>
<p>Mögliche Finanzierung</p>	<p>Bündelung – EU, Bund, Land, Stadt</p>
<p>Förderprogramme</p>	<p>EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“ und Städtebauförderungsmittel (StBauFM)</p>
<p>EFRE-Zuordnung</p>	<p>Ja, Begründung: Die Sanierung der „Klosterlandschaft“ trägt zur Verbesserung der dauerhaften Nutzung des kulturellen Erbes der Hansestadt Stral-</p>

	<p>sund als UNESCO-Welterbe bei.</p> <p>Der Erhalt der „Klosterlandschaft“ in der „Historische Altstadt Hansestadt Stralsund“ ist von überregionaler Bedeutung.</p> <p>Das Projekt entspricht dem Ziel 6 „Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V. In dieser Prioritätsachse wird die integrierte nachhaltige Stadtentwicklung gemäß Art. 7 der EFRE-VO gefördert. Hierzu werden die IP 6e und 9b miteinander kombiniert, die jeweils direkt auf die Stadtentwicklung gerichtet sind. Darüber hinaus wird auch die IP 6c in dieser Achse belegt, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass das kulturelle Erbe des Landes sich hauptsächlich in den Städten konzentriert und dessen Erhalt ein besonderes Erfordernis darstellt.</p> <p>Ein spezifisches Ziel innerhalb dieser Prioritätenachse des OPs EFRE M-V ist der Erhalt der einzigartigen Gebäude und Ensembles aus verschiedenen Epochen wie der Backsteingotik, Renaissance und Bäderarchitektur in der Welterbestätte „Historische Altstadt Hansestadt Stralsund“, auch als Bildungsgut von großer Bedeutung.</p> <p>Die Hansestadt Stralsund verfügt über eine fortschreibungsfähige Gebäudedatenbank für die Altstadt. Darin enthalten sind auch alle Kulturgüter mit detaillierten Angaben zu den Objekten, wie Baujahre, Bauzustand, Art der Nutzung, Leerstände etc. Insofern ist diese Maßnahme quantifizierbar. Die Zahl der baulichen Kulturgüter, die in ihrem Bestand gefährdet sind und bei denen erheblicher Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf besteht, wird mit Umsetzung der Sanierung um drei große Objekte reduziert. Zugleich wird eine sichere Perspektive für eine dauerhafte Nutzung erreicht.</p>
Zielgruppe	Alle Bewohnerinnen und Bewohner, vor allem Touristen und Besucher
Gleichstellung	Die Maßnahme ist gleichstellungsneutral
Priorität	Oberste (1)

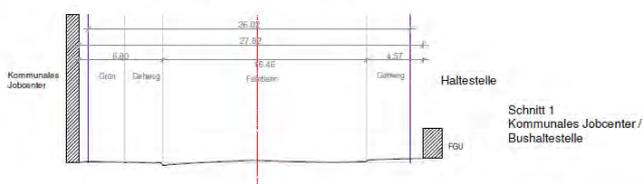
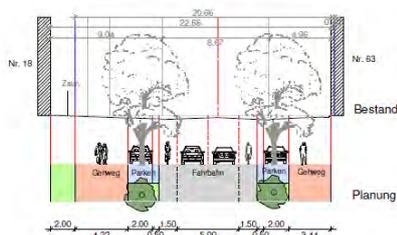
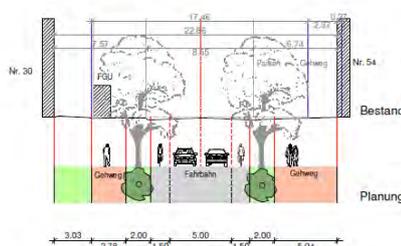
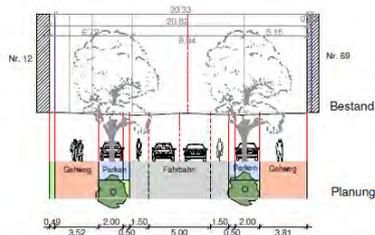
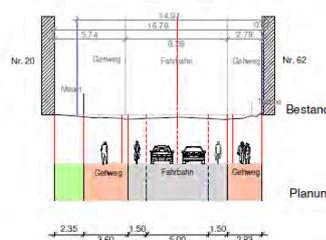
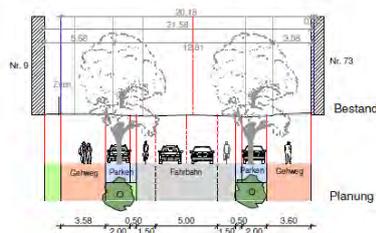
Projektbeschreibung: Neugestaltung Tribseer Damm

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Ausbau der verkehrlichen und technischen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz, Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur
Handlungsschwerpunkte	Umweltrelevante Maßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur und zur technischen Infrastruktur, Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur
Teilräumliche Zuordnung	<p>Tribseer Vorstadt, angrenzend an Altstadt</p>  <p>Tribseer Damm</p>
Projektbeschreibung	<p>Der Tribseer Damm als wichtige Verkehrsachse hat bisher keine umfassende Sanierung erhalten. Der mangelnde Zustand der Erschließungsanlagen in diesem Bereich hat hohen Handlungsbedarf.</p>  <p>Vorgesehen ist die grundlegende Sanierung des Tribseer Damms zwischen Knieperwall und Abzweig Richtenberger Chaussee auf einer Länge von rund 1.200 m. Durch geeigneten Straßenbelag (Asphalt) finden Lärmschutzmaßnahmen Berücksichtigung. Die Maßnahme beinhaltet zudem die Anlage beidseitiger Parkstreifen. Zur Verbesserung des Klimas und des Erscheinungsbildes ist die Anpflanzung von straßenbegleitenden Baumreihen sicher zu stellen.</p>



Abschnitt 1

Abschnitt 2



Blickrichtung Bahnhof (Osten)

Projektziele	Fortsetzung Sanierung öffentlicher Erschließungsanlagen unter Beachtung Barrierefreiheit mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthalts-/Umweltqualität und Reduzierung des Anteils des Umgebungslärms durch Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung von Umgebungslärm
Durchführungszeitraum	2016 bis 2018
Projektträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	ca. 3,5 Mio. €
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung	<p><u>Ja, Begründung:</u></p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ und „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ und das Ziel „Steigerung des Anteils der Erholungs-/Aufenthaltsflächen an der Siedlungs-/ Verkehrsfläche durch Pflanzung von Straßenbegleitgrün/Baumreihen“ des Handlungsfeldes „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ erreicht.</p> <p>Mit diesem Konzept werden wichtige Verkehrsstrukturen gebündelt, eine gefahrlose und eine bequeme Erreichbarkeit der Stadtgebiete Altstadt und Tribseer Vorstadt geschaffen.</p> <p>Durch die barrierefreie Erschließung wird eine uneingeschränkte und sichere Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und Verkehrsteilnehmer mit Handicap ermöglicht. Das Projekt entspricht somit dem Ziel 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V. In Verbindung mit den Bildungseinrichtungen wirkt dieses Projekt auch besonders positiv auf die Verbesserung der Mobilität der Schüler (sichere Schulwege). Damit werden auch wohngebietsinterne Verbindungen gestärkt.</p> <p>Geplant ist der Ausbau der Straße mit Asphalt-Belag, dadurch wird für die Anwohner eine deutliche Lärminderung erreicht. Mit der Neugestaltung des Tribseer Damms erfolgt auch die Pflanzung von Baumreihen und Straßenbegleitgrün. Dadurch wird nicht nur die Zuzugs- und Aufenthaltsqualität erhöht, auch die klimatischen Bedingungen werden verbessert. Das Projekt trägt damit zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität bei und entspricht dem Ziel 6 „Erhalt und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“.</p>
Zielgruppe	Zielgruppe sind Bewohner/innen, Arbeits- Berufspendler, Besucher und Touristen, Schüler/innen, Auszubildende, Gewerbetreibende
Gleichstellung	Das Projekt ist gleichstellungspositiv
Priorität	Oberste (1)

Projektbeschreibung: Sanierung Grundschule Juri-Gagarin einschließlich Turnhalle

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Stärkung der Stadt als Zentrum für Bildung und Ausbau der sozialen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz, Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Soziale Infrastruktur und Bildung
Handlungsschwerpunkte	Verbesserung städtischer Infrastruktur im Bereich Bildung unter Berücksichtigung demographischer Veränderungen
Teilräumliche Zuordnung	<p>Stadtgebiet Knieper</p> 
Projektbeschreibung	<p>Im Rahmen einer Sanierungswürdigkeitsuntersuchung wurden für die Grundschule Juri-Gagarin einschließlich Turnhalle diverse Missstände festgestellt, wie beispielsweise keine Wärmedämmung, unzureichende Beleuchtung, unzureichende Lüftung, mögliche gesundheitliche Beeinträchtigungen durch ungeeignete Fußbodenbeläge und Schimmel.</p>  <p>Für eine weitere uneingeschränkte Nutzung als 3-zügige Grundschule mit Hort besteht hoher Handlungsbedarf für eine umfangreiche Modernisierung unter Beachtung der Energieeffizienz.</p>

	
Projektziele	Verbesserung der Möglichkeiten zur Integration in Bildung durch Ausbau der sozialen Infrastruktur und Durchführung von Erschließungsmaßnahmen mit Bezug zur förderfähigen städtischen Infrastruktur und Anpassung sozialer Infrastruktur an Bedürfnisse der Bewohner durch bauliche Aufwertung in/an öffentlichen Gebäuden unter Beachtung Barrierefreiheit/Energieeffizienz
Durchführungszeitraum	2017 bis 2020
Projektträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	ca. 6,3 Mio. €, darunter 1,5 Mio. € für die Turnhalle und 4,8 Mio. € für das Schulgebäude und die Freianlagen
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung	<p>Ja, Begründung:</p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und „Stadtkultur und Städtebau“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und das Ziel „Fortführung Sanierung unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz“ des Handlungsfeldes „Stadtkultur und Städtebau“ erreicht.</p> <p>Neben dem Gesundheitsaspekt (Co²-Minderung) trägt dieses Projekt auch zur Förderung der sozialen Inklusion bei, indem die Bedingungen für eine „inklusive Schule“ geschaffen werden. Gerade für Kinder aus sozial schwachen Familien bzw. Familien, die nicht in der Lage sind ihren Kinder die nötige Wärme, Liebe, Geborgenheit, richtige Ernährung, Toleranz und Wertefühle zu geben, ist die Betreuung in Ganztagschulen und Horteinrichtungen wichtig. Hier wird die Weiterentwicklung dieser Kinder gefördert, indem ihnen Werte, soziale Kompetenz und Bildung vermittelt werden, aber auch deren Kindheit verschönert wird (siehe Gliederungspunkt 3.5). Zudem werden im Rahmen der Maßnahme Räumlichkeiten für den Stadtteil geschaffen als Kommunikationsraum für alle Bewohner. Die Außenanlagen sind offen für die Kinder im Gebiet. Das Projekt entspricht somit dem Ziel 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V.</p>
Zielgruppe	Alle Schulkinder im Gebiet
Gleichstellung	Die Maßnahme ist gleichstellungspositiv
Priorität	Oberste (1)

Projektbeschreibung: Neugestaltung Karl-Marx-Straße

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Ausbau der verkehrlichen und technischen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz, Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur
Handlungsschwerpunkte	Umweltrelevante Maßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur und zur technischen Infrastruktur, Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur
Teilräumliche Zuordnung	<p>Stadtteil Frankenvorstadt, angrenzend an Altstadt</p>  <p>Karl-Marx-Straße</p>
Projektbeschreibung	<p>Die Karl-Marx-Straße hat bisher keine umfassende Sanierung erhalten. Der mangelnde Zustand der Erschließungsanlagen in diesem Bereich erfordert hohen Handlungsbedarf.</p>  <p>Vorgesehen ist die grundlegende Erneuerung der Karl-Marx-Straße zwischen Frankenwall und Werftstraße auf einer Länge von rund 950 m. Die Karl-Marx-Straße als ehemalige Bundesstraße soll an die reduzierte Verkehrsbedeutung angepasst werden. Durch geeigneten Straßenbelag (Asphalt) finden Lärmschutzmaßnahmen Berücksichtigung. Die Maßnahme beinhaltet zudem die Anlage von Parkstreifen. Zur Verbesserung des Klimas ist die Anpflanzung von straßenbegleitenden Baumreihen geplant.</p>



Projektziele	Fortsetzung Sanierung öffentlicher Erschließungsanlagen unter Beachtung Barrierefreiheit mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthalts-/Umweltqualität und Reduzierung des Anteils des Umgebungslärms durch Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung
Durchführungszeitraum	2018 - 2019
Projektträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	ca. 3,5 Mio. €
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung, ja	<p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ und „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ und das Ziel „Steigerung des Anteils der Erholungs-/Aufenthaltsflächen an der Siedlungs-/Verkehrsfläche durch Pflanzung von Straßenbegleitgrün“ des Handlungsfeldes „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ erreicht.</p> <p>Durch die barrierefreie Erschließung wird eine uneingeschränkte und sichere Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und Verkehrsteilnehmer mit Handicap ermöglicht. Damit entspricht das Projekt dem Ziel 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V.</p> <p>Der geplante Ausbau der Straße mit Asphalt-Belag und die Verlagerung in die Mitte, um den Abstand zur Wohnbebauung zu vergrößern führen zu einer deutlichen Lärminderung.</p> <p>Mit der Neugestaltung der Karl-Marx-Straße erfolgt auch die Pflanzung von Baumreihen und Straßenbegleitgrün. Dadurch wird nicht nur die Zuzugs- und Aufenthaltsqualität erhöht, auch die klimatischen Bedingungen werden verbessert. Das Projekt trägt damit zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität bei und entspricht dem Ziel 6 „Erhalt und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“.</p>
Zielgruppe	Zielgruppe sind Bewohner/innen, Arbeits- Berufspendler, Besucher und Touristen, Schüler/innen, Auszubildende, Gewerbetreibende
Gleichstellung	Das Projekt ist gleichstellungspositiv
Priorität	Oberste (1)

Projektbeschreibung: Begegnungszentrum Frankenvorstadt

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Stabilisierung und Aufwertung der sozialen Dienste und Angebote, Förderung der sozialen Eingliederung und Bekämpfung der Armut, insbesondere der Kinderarmut und Ausbau der sozialen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz, Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Soziale Infrastruktur und Bildung
Handlungsschwerpunkte	Verbesserung städtischer Infrastruktur im Bereich Soziales unter Berücksichtigung demographischer Veränderungen sowie Sicherung, Sanierung und Ausbau der Freizeitangebote als Kommunikationsräume
Teilräumliche Zuordnung	<p>Frankenvorstadt</p> 
Projektbeschreibung	<p>Die Stadtteilarbeit in der Frankenvorstadt wird gegenwärtig auf engstem Raum im Stadtteilbüro des Quartiersmanagement in der Peter-Blome-Straße 19 und dem Maritimen Zentrum Frankenvorstadt Großer Diebsteig 3 durchgeführt. Das Stadtteilbüro befindet sich in einem vom Schimmel befallenen unsanierten Gebäude. Das Gebäude des Maritimen Zentrums ist auch in einem schlechten Zustand. Mit der Schaffung eines gemeinsamen Stadtteil- und Begegnungszentrums können die vorhandenen Angebote der sozialen Träger an einem Ort gebündelt werden.</p>
	 

Stadtteilbüro

Maritimes Zentrum



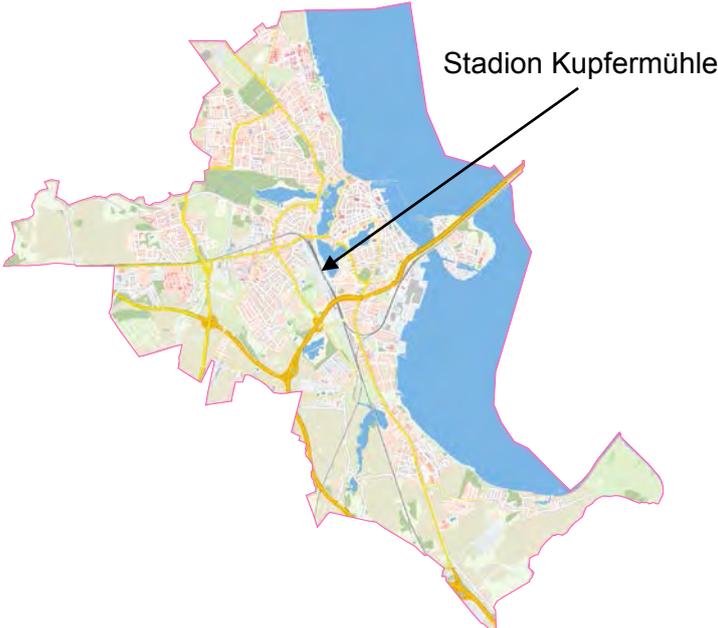
Projektziele	Verbesserung der Möglichkeiten zur Integration in Freizeit durch Ausbau der sozialen Infrastruktur und Anpassung sozialer Infrastruktur an Bedürfnisse der Bewohner durch bauliche Aufwertung
Durchführungszeitraum	2018
Projektträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	ca. 1,5 Mio. €
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung	<p>Ja, Begründung:</p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und „Stadtkultur und Städtebau“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und das Ziel „Fortführung Sanierung unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz“ des Handlungsfeldes „Stadtkultur und Städtebau“ erreicht.</p> <p>Das Projekt entspricht dem Ziel 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V. Mit Umsetzung dieses Projektes wird ein hoher Beitrag zur Förderung der sozialen Inklusion geleistet. Diese Begegnungsstätte mit bereits vorhandenen hochqualifizierten Stadtteilkordinatorinnen ermöglicht die Umsetzung inklusiver Freizeit- und Bildungsprogramme. Vorhandene Angebote verschiedener Träger können hier gebündelt und ausgebaut werden. Die Begegnungsstätte ist für jeden Bürger erreichbar, mit oder ohne Behinderung, alle können diese Angebote nutzen. Damit ist es eine gelungene Inklusion.</p> <p>Gerade für Kinder/Jugendliche aus sozial schwachen Familien bzw. Familien, die nicht in der Lage sind ihren Kinder die nötige Wärme, Liebe, Geborgenheit, Toleranz und Wertegefühle zu geben, sind solche Angebote wichtig zur Förderung der Weiterentwicklung. Sie sind Orte in denen Werte, soziale Kompetenz und Bildung vermittelt werden (siehe Gliederungspunkt 3.3).</p>
Zielgruppe	Alle Bewohner und Bewohnerinnen, insbesondere Kinder und Jugendliche und vor allem ausgrenzte sowie sozial benachteiligte Personen.
Gleichstellung	Das Projekt ist gleichstellungspositiv
Priorität	Hohe (2)

Projektbeschreibung: Entwicklung Umfeld Hauptbahnhof einschließlich Busbahnhof

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz, Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur
Handlungsschwerpunkte	Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur und Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnflächen
Teilräumliche Zuordnung	<p>Tribseer Vorstadt, angrenzend an Altstadt</p>  <p>Hauptbahnhof</p>
Projektbeschreibung	<p>Derzeit befindet sich der Busbahnhof noch im Bereich Schützenbastion. Geplant ist, den ÖPNV durch Bündelung am Hauptbahnhof besser miteinander zu vernetzen. In der Bahnhofstraße sollen Abstellplätze für Überland- und Fernbusse eingerichtet werden. Die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes beinhaltet zudem die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Tribseer Damm bis Bahnhofstraße), die Einrichtung einer Fahrradstation und einer Mobilzentrale/Stadtinfo.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Nach Verlagerung des Busbahnhofs von der Schützenbastion kann die Fläche für neue Nutzungen vorbereitet werden.</p>

	 <p>Hauptbahnhof</p>	 <p>Bahnhofstraße</p>
 <p>Hauptbahnhof</p> <p>Bahnhofstraße</p>		
Projektziele	Erhöhung des Anteils an Grün-/Freiflächen durch Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnanlagen, Verbesserung des Bahnhofsumfeldes	
Durchführungszeitraum	2017 bis 2018	
Projektträger	Hansestadt Stralsund	
Projektkosten	ca. 1,5 Mio. €	
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel	
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“	
EFRE-Zuordnung	<p><u>Ja, Begründung:</u></p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ und „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ und das Ziel „Steigerung des Anteils der Erholungs-/Aufenthaltsflächen an der Siedlungs-/ Verkehrsfläche Umnutzung ungenutzter Siedlungsflächen für Freizeit, zur Naherholung“ des Handlungsfeldes „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ erreicht.</p> <p>Durch die barrierefreie Erschließung wird eine uneingeschränkte und sichere Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und Verkehrsteilnehmer mit Handicap ermöglicht. Das Projekt entspricht somit dem Ziel 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V.</p> <p>Gleichzeitig wird durch die Verlagerung die städtische Umweltqualität erhöht, indem die Fläche für Freizeit und Erholung gestaltet wird. Das Projekt trägt zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität bei, entspricht somit dem Ziel 6 „Erhalt und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“.</p>	
Zielgruppe	Alle ÖPNV-Nutzer	
Gleichstellung	Die Maßnahme ist gleichstellungspositiv	
Priorität	Oberste (1)	

Projektbeschreibung: Stadion Kupfermühle

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Stärkung der Stadt als Zentrum für Sport mit überregionaler Bedeutung
Handlungsfeld	Soziale Infrastruktur und Bildung
Handlungsschwerpunkte	Sicherung, Sanierung und Ausbau der Sport- und Freizeitangebote als Kommunikationsräume
Teilräumliche Zuordnung	<p>Tribseer Vorstadt</p> 
Projektbeschreibung	<p>Das bestehende Stadion Kupfermühle wurde etwa 1925 bis 1935 erbaut. Vordergründig wurde hier nur Fußball gespielt. Damit entsprechen die ursprünglichen Rundlaufbahnen nicht den Anforderung der Leichtathleten, zudem ist das Stadion in einem maroden Zustand.</p>  <p>Die Hansestadt Stralsund verfügt über keine Leichtathletikanlagen gemäß DIN, gegenwärtig ist ein Training der Leichtathleten nur mit großem Aufwand auf der außerhalb Stralsunds gelegenen Sportanlage der Marinetechnikschule Parow möglich. Auch Wettkampfausrichtungen sind nicht oder nur in Ausnahmen möglich. Von den verfügbaren Sportstätten in der Hansestadt Stralsund eignet sich einzig das Stadion Kupfermühle für den Bau eines Leichtathletikstadions.</p> <p>Vorgesehen ist der Umbau als multifunktionales Leichtathletikstadion mit Funktionsgebäude und Tribünenanlagen,</p>

	<p>Trainings sportflächen für Fußball, Kleinsportflächen mit Laufbahn für Sportvereine, Schulen und Freizeitsportler. Mit der Fertigstellung des Stadions sollen alle Sport-/ Schulveranstaltungen hier ausgetragen werden.</p> <p>Aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr, werden die Schulen ohne eigene Sportfreianlagen ihren Sportunterricht hier ausrichten. Die Multifunktionalität beinhaltet zudem die Zugänglichkeit für vereinsorganisierte Sportler als auch vereinsunabhängige Freizeitsportler diverser Sportarten.</p>
	
Projektziele	Erhalt Sport- und Freizeitangebote durch Sanierung/Ausbau
Durchführungszeitraum	2017 bis 2018
Projektträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	8,0 Mio. €
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung	<p><u>Ja, Begründung:</u></p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und das Ziel „Verbesserung der städtischen Umwelt-/Aufenthaltsqualität durch Sanierung und Entwicklung von Frei-/Sportflächen“ des Handlungsfeldes „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ erreicht.</p> <p>Das Projekt trägt zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität bei und mindergenutzte Sportfläche wird aktiviert. Die Maßnahme entspricht somit dem Ziel 6 „Erhalt und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V.</p> <p>Der barrierefreie Zugang sowie die Verbesserung der Möglichkeiten zur Integration in Sport und Freizeit sind aber auch ein Beitrag zur Förderung der Inklusion (Ziel 9). Mit dem geplanten Leichtathletikstadion wird ein Ort für Sport und Freizeit für alle Generationen, insbesondere Sportaktive und Schulkinder, geschaffen. Mit der Nutzung für den Schulsport wird eine Verbesserung der Lern- und Freizeitbedingen für Schüler erreicht.</p>
Zielgruppe	Alle Bewohnerinnen und Bewohner, insbesondere Sportaktive und Kinder, Jugendliche
Gleichstellung	Die Maßnahme ist gleichstellungspositiv
Priorität	Hohe (2)

Projektbeschreibung: Stadtraum Neuer Markt/Schützenbastion

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Schutz des kulturellen Erbes und denkmalgerechte Weiterentwicklung und Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung
Handlungsschwerpunkte	Städtebauliche Maßnahmen zur Wohnumfeldgestaltung und Grünvernetzung und Reaktivierung ungenutzter und ungestalteter Freiflächen für Freizeitgestaltung/Naherholung
Teilräumliche Zuordnung	<p>Altstadt, angrenzend an die Frankenvorstadt</p> 
Projektbeschreibung	<p>Dem Neuen Markt als einem der zwei großen Plätze der Altstadt kommt eine besondere stadträumliche Bedeutung zu. Er ist Bestandteil des städtebaulichen Ensembles der historischen Altstadt und genießt den Status „UNESCO-Welterbe“. Derzeit wird er vorrangig als Parkplatz, selten als Marktstandort oder Veranstaltungsort genutzt.</p>  <p>Im Zuge der Profilierung der Altstadt als Einzelhandelsstandort, Tourismusziel und Anziehungspunkt für die Stralsunder sind neue Ansprüche herangereift, denen der Platz weder in Bezug auf Erschließung und Nutzung noch auf Gestaltung und Aufenthaltsqualität gerecht wird. Aus diesem Grund beabsichtigt die Hansestadt den gesamten Stadtraum „Neuer Markt“ mit der eigentlichen Platzfläche, dem Marienkirchhof mit sowjetischem Ehrenhain, der Schützenbastion neu zu gestalten.</p>

	<p>Ziel ist es, den Neuen Markt als Auftakt für den zentralen Einkaufsbereich der Stadt deutlich in seinen stadträumlichen und funktionalen Qualitäten aufzuwerten. Der Raum um die Marienkirche soll grundsätzlich als Gedenkort und Freiraum mit einem hohen Grünanteil erhalten und gestaltet werden. Stellplatzangebote sollen im verträglichen Rahmen geschaffen werden.</p>
	
<p>Projektziele</p>	<p>Verbesserung der städtischen Umwelt-/Aufenthaltsqualität durch Sanierung und Entwicklung von Freiflächen und Steigerung des Anteils der Erholungsflächen an der Siedlungs-/ Verkehrsfläche durch Umnutzung ungenutzter Siedlungsflächen für Freizeit und zur Naherholung</p>
<p>Durchführungszeitraum</p>	<p>Ab 2016</p>
<p>Projektträger</p>	<p>Hansestadt Stralsund</p>
<p>Projektkosten</p>	<p>ca. 19,2 Mio. €</p>
<p>Mögliche Finanzierung</p>	<p>Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel</p>
<p>Förderprogramme</p>	<p>EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“</p>
<p>EFRE-Zuordnung</p>	<p>Ja, Begründung Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Stadtkultur und Städtebau“, „Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur“ und „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“. Mit diesem Projekt werden sowohl der historisch bedeutsame Neue Markt mit hoher gestalterischer Qualität aufgewertet, als auch eine dem Verkehrskonzept entsprechende neue verkehrliche Infrastruktur geschaffen und das Wohnumfeld und die touristischen Angebote erheblich verbessert. Das eigentliche Gestaltungskonzept soll im Rahmen eines Wettbewerbes ermittelt werden. Die Neugestaltung der Freianlagen trägt zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität bei, entspricht somit dem Ziel 6 „Erhalt und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V. Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei der Gestaltung des Stadtraums Neuer Markt/Schützenbastion ist aber auch ein Beitrag zur Förderung der Inklusion (Ziel 9). Gleichzeitig ist die Maßnahme ein Beitrag zur Tourismusentwicklung (touristischer Anziehungspunkt).</p>
<p>Zielgruppe</p>	<p>Zielgruppe sind Bewohner/innen, Besucher und Touristen</p>
<p>Gleichstellung</p>	<p>Die Maßnahme ist gleichstellungsneutral</p>
<p>Priorität</p>	<p>Oberste (1)</p>

Projektbeschreibung: Ersatzneubau Kita Altstadt

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Ausbau der sozialen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz, Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz und Stabilisierung und Aufwertung der sozialen Dienste und Angebote, Förderung der sozialen Eingliederung und Bekämpfung der Armut, insbesondere der Kinderarmut
Handlungsfeld	Soziale Infrastruktur und Bildung
Handlungsschwerpunkte	Verbesserung städtischer Infrastruktur im Bereich Soziales unter Berücksichtigung demographischer Veränderungen
Teilräumliche Zuordnung	<p>Altstadt</p> 
Projektbeschreibung	<p>Für die Altstadt besteht eine Unterversorgung mit Kita-Plätzen, die vorhandene Kita ist zudem in einem sehr sanierungsbedürftigen Zustand. Zur Verbesserung der Betreuungssituation ist daher der Ersatzneubau einer Kita im Bereich des derzeitigen Standortes vorgesehen.</p> 



Projektziele	Verbesserung der Möglichkeiten zur Integration durch Ausbau der sozialen Infrastruktur und Durchführung von Erschließungsmaßnahmen mit Bezug zur förderfähigen städtischen Infrastruktur und Anpassung sozialer Infrastruktur an Bedürfnisse der Bewohner durch bauliche Aufwertung in/an öffentlichen Gebäuden unter Beachtung Barrierefreiheit/Energieeffizienz
Durchführungszeitraum	2018
Projektträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	ca. 3,5 Mio. €
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung	<p>Ja, Begründung:</p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und „Stadtkultur und Städtebau“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Soziale Infrastruktur und Bildung“ und das Ziel „Fortführung Sanierung unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz“ des Handlungsfeldes „Stadtkultur und Städtebau“ erreicht.</p> <p>Mit Umsetzung dieses Projektes wird ein hoher Betrag zur Förderung der sozialen Inklusion geleistet. Die Kindertagesstätte ist für alle Kinder offen. Das Projekt entspricht somit dem Ziel 9 „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V. Betreuungsmöglichkeiten sind gerade für Kinder aus sozialschwachen Familien bzw. Familien, die nicht in der Lage sind ihren Kinder die nötige Wärme, Liebe, Geborgenheit, richtige Ernährung, Toleranz und Wertefühle zu geben, wichtig als Orte zur Vermittlung von Werten, sozialer Toleranz und Bildung.</p>
Zielgruppe	Alle Kinder der Altstadt und darüber hinaus
Gleichstellung	Die Maßnahme ist gleichstellungspositiv
Priorität	Hohe (2)

Projektbeschreibung: Fortsetzung Sanierung Sundpromenade

Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Schutz des kulturellen Erbes und denkmalgerechte Weiterentwicklung und Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung
Handlungsschwerpunkte	Städtebauliche Maßnahmen zur Wohnumfeldgestaltung und Grünvernetzung und Reaktivierung ungenutzter und ungestalteter Freiflächen für Freizeitgestaltung/Erholung
Teilräumliche Zuordnung	<p>Stadtgebiet Knieper, angrenzend an Altstadt</p> 
Projektbeschreibung	<p>Das Projekt umfasst zum einen die Sanierung und behutsame Fortentwicklung der historischen Sundpromenade mit den Elementen Promenade, Allee, Wandelgärten, Konzertplatz, Schmuckplatz und Lindenrondell. Diese Teilmaßnahme erstreckt sich von der Gaststätte „Ventspils“ bis zur Badeanstalt auf einer Länge von etwa 750 m.</p>  <p>Zum anderen ist die Umgestaltung der Seebadeanstalt (Gebiet der ehemaligen eingezäunten Badeanstalt) in einen Freizeitbereich auf einer Fläche von rund 450 m mal 80 m vorgesehen.</p>



Projektziele	Verbesserung der städtischen Umwelt-/Aufenthaltsqualität durch Sanierung und Entwicklung von Freiflächen und Steigerung des Anteils der Erholungsflächen an der Siedlungs-/Verkehrsfläche durch Umnutzung ungenutzter Siedlungsflächen für Freizeit und zur Naherholung
Durchführungszeitraum	Ab 2017
Projekträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	ca. 0,7 Mio. €
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung	<p><u>Ja, Begründung:</u></p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ und „Soziale Infrastruktur und Bildung“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ und das Ziel „Erhalt der Kultur-, Sport-, und Freizeitangebote durch Sanierung/Ausbau, Vernetzung der Angebote“ des Handlungsfeldes „Soziale Infrastruktur und Bildung“ erreicht.</p> <p>Mit der geplanten Fortentwicklung der Sundpromenade und Aufwertung der Badeanstalt wird die Aufenthaltsqualität für Bewohner, Besucher und Touristen verbessert. Das Projekt trägt zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität bei und entspricht somit dem Ziel 6 „Erhalt und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V.</p> <p>Der einkommensfreie Zugang und Verbindungen sind aber auch ein Beitrag zur Förderung der Inklusion (Ziel 9). Es wird ein Ort für Erholung und Freizeit geschaffen. Gleichzeitig ist die Maßnahme ein Beitrag zur Tourismusentwicklung (touristischer Anziehungspunkt).</p>
Zielgruppe	Zielgruppe sind Bewohner/innen, insbesondere Besucher und Touristen sowie Kinder und Jugendliche
Gleichstellung	Das Projekt ist gleichstellungsneutral
Priorität	Oberste Priorität (1)

Projektbeschreibung: Sanierung Stadtteiche

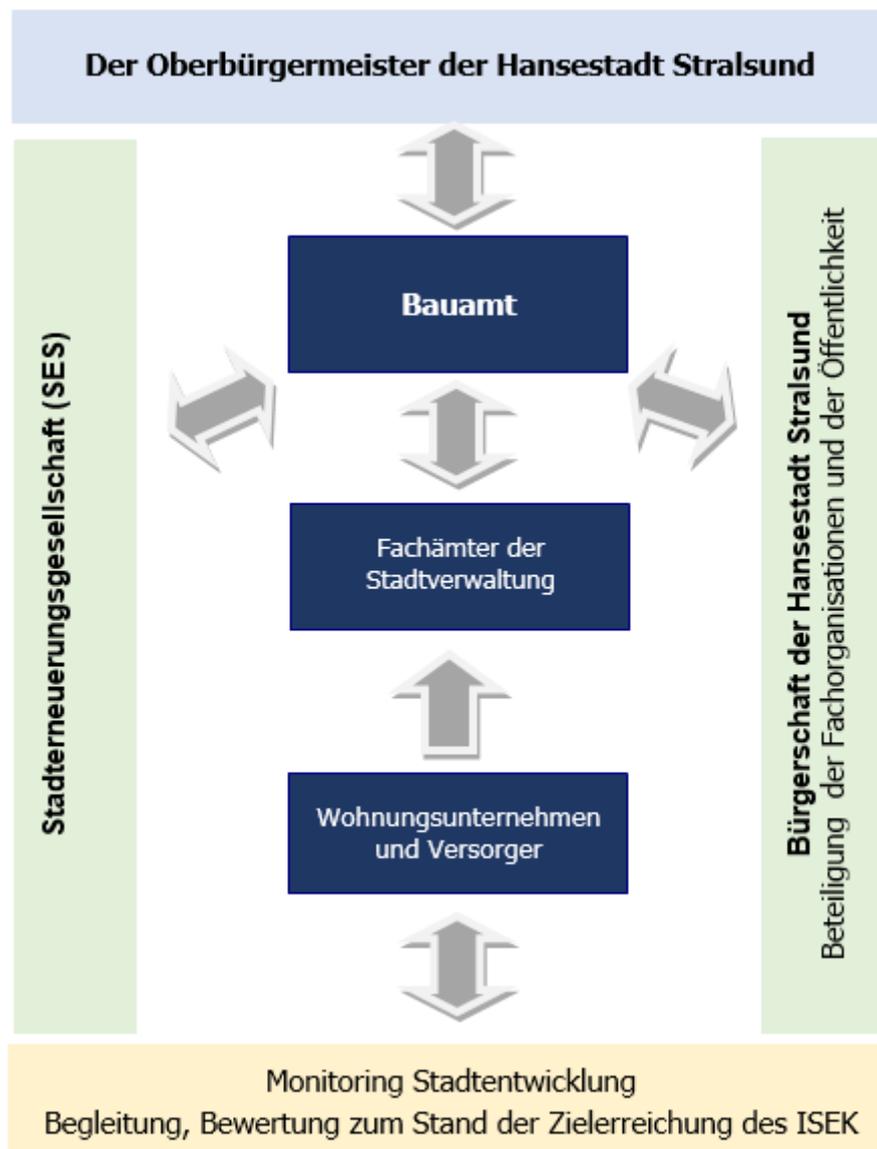
Leitbild	Hansestadt Stralsund als weltoffener Tourismus- und Kulturmagnet, wirtschaftlicher Knotenpunkt und attraktiver Wohnort
Strategisches Ziel	Schutz des kulturellen Erbes und denkmalgerechte Weiterentwicklung; Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz
Handlungsfeld	Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung
Handlungsschwerpunkte	Städtebauliche Maßnahmen zur Wohnumfeldgestaltung und Grünvernetzung
Teilräumliche Zuordnung	<p>Stadtgebiete Knieper, Tribseer, Franken und Altstadt</p> 
Projektbeschreibung	<p>Die Stralsunder Stadtteiche weisen eine schlechte Wassergüte auf. Trotz deutlicher Verminderung externer Einträge sind sie in einem hypertrophen (mit Nährstoffen übersättigten) Zustand. Dies hat Wassertrübung, Schlamm- und Blaualgenmassenentwicklung zur Folge, was einerseits im Hinblick auf vorhandene Gesundheitsrisiken von hohem Belang ist. Zum anderen sind die Teiche auch durch Artenarmut geprägt.</p>  <p>Vorgesehen ist die Sanierung des Wasserkörpers der Stralsunder Stadtteiche Großer Frankenteich, Kleiner Frankenteich, Knieper- und Moorteich. Hierzu sind zwei Varianten möglich. Die kostenintensivere Variante der Entschlammung kommt wahrscheinlich aus technischen, logistischen, ökonomischen und ökologischen Gründen nicht zur Anwendung. Vorzugsvariante ist die Sanierung des Wasserkörpers durch Ausfällung mit Polyaluminiumchlorid zur Bindung des gelösten Phosphors. Zu-</p>

	dem beinhaltet das Projekt die Gestaltung der Uferrandbereiche der Stralsunder Stadtteiche.
	
Projektziele	Verbesserung der städtischen Umwelt-/Aufenthaltsqualität durch Sanierung und Entwicklung
Durchführungszeitraum	Ab 2016
Projektträger	Hansestadt Stralsund
Projektkosten	ca. 5,8 Mio. €
Mögliche Finanzierung	Bündelung – EU, Stadt, Private Mittel
Förderprogramme	EFRE „Integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“
EFRE-Zuordnung	<p><u>Ja, Begründung:</u></p> <p>Dieses Projekt ist ein Mehrzielprojekt. Es verknüpft die Handlungsfelder „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ und „Soziale Infrastruktur und Bildung“. Mit diesem Projekt werden die o.g. Ziele des Handlungsfeldes „Natur, Wohnumfeld, Grünvernetzung“ und das Ziel „Erhalt der Kultur-, Sport-, Freizeitangebote durch Sanierung/Ausbau, Vernetzung der Angebote“ des Handlungsfeldes „Soziale Infrastruktur und Bildung“ erreicht.</p> <p>Das Projekt trägt zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität bei und mindergenutzte Frei- und Erholungsflächen werden aktiviert (Uferrandbereiche). Die Maßnahmen entspricht somit dem Ziel 6 „Erhalt und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“ der Prioritätenachse 4 des OPs EFRE M-V.</p> <p>Mit der Sanierung der Stadtteiche in Verbindung mit der Aufwertung der Uferrandbereiche wird ein Ort für Erholung geschaffen. Gleichzeitig ist die Maßnahme ein Beitrag zur Tourismusentwicklung (Touristischer Anziehungspunkt der Gesamtanlage der Stadtteiche, insbesondere für naturverbundene Touristen).</p>
Zielgruppe	Alle Bewohnerinnen und Bewohner, Besucher und Touristen
Gleichstellung	Die Maßnahme ist gleichstellungsneutral
Priorität	Hohe Priorität (2)

8 Organisationsstruktur

Zur Planung, zur ressort- und ämterübergreifenden Abstimmung, zur Information und zur Umsetzung der Maßnahmen und Projekte in der Förderperiode 2014 bis 2020 sowie zur Begleitung der Umsetzung der Ziele der ISEK-Fortschreibung wurde folgende Organisationsstruktur gewählt:

Abbildung 75: Organisationsstruktur



Rolle und Aufgaben der Akteure:

- Die Bürgerschaft entscheiden über die Auswahl der Projekte und Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung, der Förderung im Rahmen des EFRE u.a. Förderprogramme.
- Koordinierungsstelle für die Umsetzung der Projekte und Maßnahmen ist das Bauamt, Abt. Planung und Denkmalpflege der Hansestadt Stralsund.
- Die Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH (SES) ist mit der Projektsteuerung sowie Projektabwicklung und -umsetzung durch die Hansestadt Stralsund beauftragt.
- Die Fachorganisationen werden laufend über den Stand der Zielerreichung und der Umsetzung der Maßnahmen des ISEK informiert.

- Vertreter der Fachämter der Stadtverwaltung, der Wohnungsunternehmen und der Versorgungsbetriebe werden projektbezogen in Umsetzung der Maßnahmen des ISEK einbezogen und über den Stand der Zielerreichung des ISEK informiert.
- Die Öffentlichkeit wird bei der Planung und Umsetzung der Projekte beteiligt.
- Der ISEK-Prozess wird mit dem Monitoring Stadtentwicklung begleitet und bewertet, die Fortschreibung erfolgt einmal jährlich zum Stichtag 31.12.

9 Ausblick

Seit Beginn der 1990er Jahre wird in der Altstadt der Hansestadt Stralsund ein umfangreiches Stadterneuerungsprogramm schrittweise umgesetzt, wie die Sanierung von denkmalgeschützten und städtebaulich bedeutsamen Gebäuden sowie Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und von Straßen, Wegen, Plätzen sowie Grün- und Freiflächen. In den Stadtgebieten wurden eine Vielzahl von Aufwertungsmaßnahmen und Wohnungsrückbau durchgeführt.

Mit Hilfe der Mittel aus der Städtebauförderung von Bund und Land, der Europäischen Union und unter Einsatz von Komplementärmitteln aus dem städtischen Haushalt sowie Mitteln privater Eigentümer und Investoren konnte bisher eine nachhaltige Sanierung erreicht werden.

Die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) verknüpft alle Fachplanungen. Vorhandene Planungen wurden miteinander abgestimmt und alle Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung aller Förderprogramme und anderer Bau- und Finanzierungsträger erfasst. Zur Verstetigung des Erreichten und vor allem zur Beseitigung noch vorhandener Problemlagen und städtebaulicher Mängel sind noch weitere Investitionen dringend notwendig.

Begleitung und Bewertung zum Stand der Zielerreichung des ISEK durch das Monitoring

Für die Hansestadt Stralsund ist das Monitoring Stadtentwicklung für die Gesamtstadt und die städtebaulichen Gesamtmaßnahmen seit einigen Jahren geeignete Beobachtungs-, Planungs-/Entscheidungs- und Bewertungsgrundlage.

Das Monitoring enthält Basisdaten und Kontextindikatoren zur Bevölkerung nach ihrer Struktur, zum Bereich Wirtschaft und Beschäftigung, zur Wohnungswirtschaft und zum Bereich Städtebau und zur Infrastruktur, Natur und Umwelt.

Regional-realistische Bevölkerungs-, Haushalts-, Wohnungsnachfrage- und Infrastrukturprognosen wurden auf der Grundlage der stadteigenen Statistik unter Einbeziehung der Umlandentwicklung erarbeitet und sind Bestandteil des Monitoring Stadtentwicklung der Hansestadt Stralsund. Es erfolgt ein jährlicher Abgleich der Realentwicklung mit den Prognosewerten, um zu überprüfen, ob die Prognosen noch als Planungs- und Entscheidungsgrundlage geeignet sind.

Mit Beginn der Fortschreibung des Monitoring Stadtentwicklung zum Stichtag 31.12.2014 wird das Monitoring um weitere maßnahmenbezogenen Hauptindikatoren (Output) ergänzt. Die Auswahl und Festlegung dieser Indikatoren orientiert sich an den geplanten Maßnahmen und Projekten. Die Output-Indikatoren sind direkte Wirkungsindikatoren, die projekt-/maßnahmenbezogene Effekte beschreiben.

Für die neuen Projekte und Maßnahmen im Rahmen dieser ISEK-Fortschreibung für die nachhaltige Stadtentwicklung wurden Kontextindikatoren und geeignete projektbezogene Output-Indikatoren zusätzlich in das Monitoringsystem integriert. Somit ist das Monitoring ein geeignetes Instrument für die prozessbegleitende Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen der Städtebauförderung und der Förderprogramme der Europäischen Union. Am Ende der neuen Förderperiode lässt der Erfolg der Maßnahmen und der Förderinstrumente mit Hilfe des regelmäßig fortgeschriebenen Monitoring mit einem relativ geringen Aufwand nachweisen.

Durch regelmäßige Erfassung der Basis-, Kontext-, Output- und Ergebnisindikatoren wird der Entwicklungsfortschritt im Begleitsystem dokumentiert und bewertet. Die Struktur und der Umfang des Begleitsystems bilden die Indikatorenkette: Inputs → Outputs → Ergebnisse → Wirkungen.

Quellenverzeichnis

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Stralsund, 2005
- Integriertes Handlungskonzept „Die Soziale Stadt“ Grünhufe, 2011
- Integriertes Handlungskonzept „Die Soziale Stadt“ Frankenvorstadt, 2011
- Teilfortschreibung ISEK – Teil Prognosen (Bevölkerung, Haushalte, Wohnungsnachfrage, Wohnungsleerstände, Infrastruktur, 2012/2013, Dr. Hölling und Partner
- Monitoring Stadtentwicklung, Fortschreibung zum Stichtag 31.12.2013, Wimes
- Die kleinräumigen Einwohnerdaten, Arbeitslosen- und die SV-Beschäftigtendaten sowie Wohnungsbestandsdaten wurden von der Kommunalen Statistikstelle geliefert.
- Die Pendlerdaten wurden durch das Büro Wimes von der Agentur für Arbeit Hannover kostenpflichtig bezogen.
- Die Daten zu den Flächen, zu den Einkommensteueranteilen und zum Wohnungsneubau wurden aus der Datenbank des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern entnommen
- Die Angaben zur Anzahl, Kapazitäten und Belegung von Kinderkrippen- und Kindergartenplätzen, zur Kapazitäten und Belegung von Pflegeeinrichtungen und altersgerechte Wohnformen sowie zu Schulen, Sport- und Freizeitanlagen wurden ebenfalls durch die Hansestadt Stralsund zur Verfügung gestellt.
- Kurzfassung des Entwurfs des Landesraumentwicklungsprogramm (LEP), Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
- Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP-Vorpommern) 2010, Regionaler Planungsverband Vorpommern, Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
- Rahmenkonzept für die Gestaltung der Stadt-Umland-Beziehungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund, Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Dezernat Regionalplanung, Juni 2010
- Regionales Energiekonzept Vorpommern, Regionaler Planungsverband Vorpommern, Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
- Handlungskonzept für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt Stralsund, 3. Fortschreibung, Oktober 2011, Hansestadt Stralsund mit Unterstützung der Fachhochschule Stralsund
- Einzelhandelskonzept 2008, GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung) mbH
- Entwurf der Fortschreibung des Managementplanes der UNESCO-Welterbestätte Altstadt, Conradi, Bockhorst & Partner
- Kaufkraftdaten: Michael Bauer Research GmbH, Nürnberg. Zur Verfügung gestellt vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
- Abwasserkonzept, ehp Umweltplanung Pinneberg, 2000
- Lärmaktionsplan, EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Stufe II (2012), Lärmkarten nach § 47 c BimSchG, Strategische Lärmkarten, Hansestadt Stralsund
- Nahverkehrsplan 2014-2019 für den LK Vorpommern-Rügen, PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR Bornkessel, Brom, Markgraf, 2013

Klimaschutzkonzept der Hansestadt Stralsund, Arbeitsgemeinschaft UmweltPlan GmbH Stralsund, Fachhochschule Stralsund und Umweltbüro Nord e.V.

Kartenverzeichnis

Karte 1: Randbedingungen und Entwicklungspotenziale nach Braun/Schürmann.....	9
Karte 2: Vorrang- und Vorhaltegebiete für Windenergieanlagen	10
Karte 3: Zentrale Orte	11
Karte 4: Vorranggebiete für Gewerbe und Industrie	12
Karte 5: Vorbehaltsgebiete Tourismus	13
Karte 6: Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Naturschutz und Landschaftspflege	13
Karte 7: Konzept Stadt-Umland-Raum Stralsund - Kooperationskarte	22
Karte 8: Städtische Gliederung und Lage der derzeitigen Fördergebiete	26
Karte 9: Einwohnergewinn bzw.-verlust nach Stadtgebieten.....	27
Karte 10: Arbeitslosigkeit nach Stadtgebieten	40
Karte 11: SV-Beschäftigten-Quote nach Stadtgebieten,	41
Karte 12: Arbeitsplatzdichte und Pendlerverflechtungen	48
Karte 13: Gewerbestandorte in der Hansestadt Stralsund	51
Karte 14: Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtgebieten in 2013.....	63
Karte 15: Wohnbaupotenziale.....	66
Karte 16: Kindertagesstätten	68
Karte 17: Schulstandorte	70
Karte 18: Bestandskarte mit Spiel- und Sportplätzen	78
Karte 19: Sporthallen und Sportfreianlagen	79
Karte 20: Grün- und Freiraumstrukturen	89
Karte 21: Gebäudeleerstand in der Altstadt.....	112
Karte 22: Baulücken/ Brachflächen.....	114
Karte 23: Sanierungsbedarf Hochbau in der Altstadt	115
Karte 24: Lage des Sanierungsgebietes im Stadtgebiet Franken.....	120
Karte 25: Städtebauliche Mängel Insel Dänholm	126
Karte 26: Bestandsplan Insel Dänholm	127
Karte 27: Integrierter Gesamtplan	129
Karte 28: Lage des Fördergebietes Grünhufe im Stadtgebiet	134

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Randbedingungen und Entwicklungspotenziale nach Braun/Schürmann ..9	
Abbildung 2: Einwohnerentwicklung im Zeitraum von 1999-201327	
Abbildung 3: Einwohnergewinn bzw.-verlust nach Stadtgebieten27	
Abbildung 4: Abgleich Realentwicklung mit den Prognosewerten29	
Abbildung 5: Prognose der Einwohnerentwicklung – ausgewählte Gebiete30	
Abbildung 6: Entwicklung der Zahl der Kinder bis sechs Jahre 31	
Abbildung 7: Zahl der Kinder bis sechs Jahre in 2013 nach Stadtteilen31	
Abbildung 8: Entwicklung der Zahl der über 6-15jährigen Kinder32	
Abbildung 9: Zahl der Kinder 6-15jährigen Kinder in 2013 nach Stadtgebieten.....32	
Abbildung 10: Entwicklung der Zahl der 15-25jährigen.....33	
Abbildung 11: Zahl der 15-15jährigen in 2013 nach Stadtgebieten33	
Abbildung 12: Entwicklung der Einwohnerzahl im Haupterwerbsalter34	
Abbildung 13: Zahl der 25-65jährigen in 2013 nach Stadtgebieten34	
Abbildung 14: Entwicklung der Einwohnerzahl im Seniorenalter35	
Abbildung 15: Zahl der Senioren in 2013 nach Stadtgebieten35	
Abbildung 16: Entwicklung des Migrationssaldo gesamt36	
Abbildung 17: Salden der innerstädtischen Umzüge nach Stadtgebieten36	
Abbildung 18: Salden der Außenwanderungen nach Stadtgebieten37	
Abbildung 19: Salden der natürlichen Bevölkerungsentwicklung nach Stadtgebieten...37	
Abbildung 20: Migrationssalden gesamt nach Stadtgebieten.....37	
Abbildung 21: Entwicklung der Arbeitslosigkeit seit 199939	
Abbildung 22: Arbeitslosigkeit nach Stadtgebieten, gemessen an den 15-65jährigen ..40	
Abbildung 23: Entwicklung der SV-Beschäftigung (Wohnort) seit 199941	
Abbildung 24: SV-Beschäftigten-Quote nach Stadtgebieten 41	
Abbildung 25: Arbeitslosen und der SV-Beschäftigten (Wohnort) im Vergleich.....42	
Abbildung 26: SV-Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort Stralsund.....43	
Abbildung 27: Entwicklung geringfügig entlohnter SV-Arbeitsplätze in Stralsund44	
Abbildung 28: Wirtschaftsstruktur – SV-Arbeitsplätze nach Wirtschaftszweigen.....45	
Abbildung 29: Entwicklung der Anzahl der Ein- und Auspendler46	
Abbildung 30: Entwicklung der Arbeitsplatzdichte47	
Abbildung 31: Arbeitsplatzdichte und Pendlerverflechtungen48	
Abbildung 32: Gewerbestandorte in der Hansestadt Stralsund51	
Abbildung 33: Kaufkraft im Vergleich.....55	
Abbildung 34: Einkommenssteueranteile im Vergleich 56	

Abbildung 35: Veränderung der Versorgungsquote im Prognosezeitraum bis 2030.....	57
Abbildung 36: Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen - Annahme 1	57
Abbildung 37: Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen - Annahme 2.....	58
Abbildung 38: Wohnungsbestand in der Gesamtstadt seit 1999	59
Abbildung 39: Verteilung des Gebäude- und Wohnungsbestandes	59
Abbildung 40: Wohnungsleerstand in Stralsund	61
Abbildung 41: Wohnungsnachfragende Einwohner und Haushalte	62
Abbildung 42: Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtgebieten in 2013.....	63
Abbildung 43: Prognose der wohnungsnachfragenden Haushalte	64
Abbildung 44: Prognose wohnungsnachfragenden Haushalte	64
Abbildung 45: Prognose wohnungsnachfragenden Haushalte	65
Abbildung 46: Entwicklung Kindergartenalter bis 2025	69
Abbildung 47: Entwicklung der Schüler im Grundschulalter	71
Abbildung 48: Entwicklung Kinder im Alter weiterführender Schulen bis 2025.....	72
Abbildung 49: Entwicklung Einwohner ab 75 Jahre bis 2025.....	74
Abbildung 50: Anteil der Frei- und Erholungsflächen an den Siedlungsflächen	80
Abbildung 51: Beherbergungsstätten in der Hansestadt Stralsund	100
Abbildung 52: Entwicklung der Zahl der angebotenen Gästebetten.....	100
Abbildung 53: Entwicklung der Zahl der Gästeankünfte	101
Abbildung 54: Entwicklung der Zahl der Gästeübernachtungen	101
Abbildung 55: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Hansestadt Stralsund	101
Abbildung 56: Flächenverteilung	102
Abbildung 57: Portfolio im Ergebnis der Stadtgebietsanalyse.....	108
Abbildung 58: Einwohnerentwicklung in der Altstadt im Vergleich zur Gesamtstadt....	109
Abbildung 59: Einwohnerentwicklung im Zeitraum 1999 bis 2013.....	109
Abbildung 60: Unternehmensstruktur in der Altstadt	110
Abbildung 61: Sanierungsstand der Gebäude 2002 und 2013 im Vergleich.....	111
Abbildung 62: Entwicklung des Wohnungsleerstandes in der Altstadt seit 2002.....	111
Abbildung 63: Einwohnerentwicklung in der Altstadt im Vergleich zur Gesamtstadt....	117
Abbildung 64: Einwohnerentwicklung in der Tribseer Vorstadt im Vergleich	118
Abbildung 65: Lage des Sanierungsgebietes im Stadtgebiet Franken.....	120
Abbildung 66: Einwohnerentwicklung seit 2007 im Vergleich	120
Abbildung 67: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 2007	121
Abbildung 68: Sanierungsstand der Gebäude 2007 und 2013 im Vergleich.....	121
Abbildung 69: Wohnungsleerstand im Sanierungsgebiet Frankenvorstadt.....	122

Abbildung 70: Einwohnerentwicklung Insel Dänholm im Vergleich	124
Abbildung 71: Einwohnerentwicklung Insel Dänholm absolut und Verlust in %.....	124
Abbildung 72: Einwohnerentwicklung Insel Dänholm absolut und Verlust in %.....	124
Abbildung 73: Langfristige Einwohnerentwicklung im Vergleich	131
Abbildung 74: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 2002	131
Abbildung 75: Altersstruktur in Knieper West 2013 im Vergleich zur Gesamtstadt	132
Abbildung 76: Entwicklung der Arbeitslosigkeit im Vergleich	132
Abbildung 77: Entwicklung des Wohnungsleerstandes in Knieper West.....	133
Abbildung 78: Lage des Fördergebietes Grünhufe im Stadtgebiet	134
Abbildung 79: Langfristige Einwohnerentwicklung im Vergleich	134
Abbildung 80: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 1999	135
Abbildung 81: Einwohnerentwicklung absolut und in % seit 1999	135
Abbildung 82: Entwicklung der Arbeitslosigkeit im Vergleich	135
Abbildung 83: Wirkung des Rückbaus auf die Wohnungsleerstandsentwicklung.....	136
Abbildung 84: Organisationsstruktur.....	183

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung Stadtgebiete im Vergleich zur Gesamtstadt	28
Tabelle 2: Arbeitslose mit Leistungen nach SGB II und SGB III	39
Tabelle 3: Arbeitslose mit Leistungen nach SGB II und SGB III im Jahr 2013.....	40
Tabelle 4: Status der Einwohner im erwerbsfähigen Alter	42
Tabelle 5: Verteilung der geringfügig entlohnten Arbeitsplätze.....	43
Tabelle 6: Entwicklung der SV-Arbeitsplätze nach Wirtschaftszweigen	46
Tabelle 7: Ein- und Auspendler in 2013 nach dem Zielort	47
Tabelle 8: Entwicklung der Kaufkraft der Einwohner im Vergleich	55
Tabelle 9: Faktoren der Veränderungen im Wohnungsbestand	60
Tabelle 10: Wohnungsleerstand nach Stadtgebieten 2004 und 2013.....	61
Tabelle 11: Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße.....	62
Tabelle 12: Kapazitäten und Auslastung mit Kindertagesplätzen	67
Tabelle 13: Übersicht allgemein bildender Schulen.....	69
Tabelle 14: Pflegeeinrichtungen für die ältere Bevölkerung	73
Tabelle 15: Pflegeeinrichtungen für die ältere Bevölkerung	74
Tabelle 16: Spielplätze, Spielstationen, Sandkästen und Bolzplätze	76
Tabelle 17: Sporthallen und Sportfreianlagen	79
Tabelle 18: Indikatorenauswahl für die Gesamtbewertung.....	103
Tabelle 19: Ranking der Stadtgebiete auf der Grundlage der Analysen.....	107

Anhang

- Plan mit den Schwerpunktgebieten
- Leitbild der Hansestadt Stralsund
- Plan mit den gesamtstädtischen Maßnahmen nach Handlungsfeldern