

**Entwurf des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern
Abwägungsdokumentation zur ersten Stufe der Beteiligung
- nach Stellungennehmer -**

[|neue Suche|](#)
[|andere Anzeigeart|](#)
[|Onlinebeteiligung|](#)

Einlassungen von Stellungennehmern: Hansestadt Stralsund

Stellungnehmer	Kapitel	Inhalt	Abwägung und Sachaufklärung
Ifd.-Nr.: 4330 Hansestadt Stralsund	1.1 Mecklenburg-Vorpommerns Herausforderungen in Deutschland und Europa 1.1 Mecklenburg-Vorpommerns Herausforderungen in Deutschland und Europa	S. 7, Abb. 2 zum Raumentwicklungskonzept für den Ostseeraum -VASAB Diese Graphik sollte in ihrer Lesbarkeit verbessert und um ein Planzeichenerklärung in deutscher Sprache ergänzt werden.	Die Abbildung 2 ist aus der angegebenen Quelle übernommen und kann daher nicht verändert werden. Sie wird in verbesserter grafischer Qualität eingefügt.
Ifd.-Nr.: 4331 Hansestadt Stralsund	1.2 Entwicklungstendenzen 1.2 Entwicklungstendenzen	S. 11, Abs. 1: In Übereinstimmung mit der Nennung des Seehafens Stralsund als einen der landesweit bedeutsamen Häfen im weiteren Text zuzüglich Kennzeichnung im Plan ist der Hafen Stralsund auch in die Textpassage zur Erreichbarkeit im Seeverkehr aufzunehmen.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
Ifd.-Nr.: 4332 Hansestadt Stralsund	2.11 Sicherung und Nutzung der Potenziale des unterirdischen Raumes 2.11 Sicherung und Nutzung der Potenziale des unterirdischen Raumes	Pt. 2.11, S. 16: Zusätzlich zur Gewinnung von Erdgas sollte ggf. auch die Gewinnung von Erdöl benannt und geprüft werden, ob für diese auf landesplanerischer Ebene ein erforderlicher Regelungsbedarf besteht.	Die Sicherung von Rohstoffvorkommen ist in der Leitlinie 2.11 und den Festlegungen in Kapitel 7 insbesondere in 7.3 berücksichtigt.
Ifd.-Nr.: 4333 Hansestadt Stralsund	3.2 Zentrale Orte 3.2 Zentrale Orte	S. 20, Abb.6: Die Karte zeigt die Gemeinde Altefähr zutreffend als Teil Mittelbereiches Stralsund. Dieses ist auch im Text, in der Abb. 8 (Tabelle) zu ergänzen.	Altefähr ist kein Grundzentrum. Es gehört zum Nahbereich Stralsund und ist dem Mittel- und Oberbereich Stralsunds zugeordnet.
Ifd.-Nr.: 4334 Hansestadt Stralsund	3.3.2 Stadt-Umland-Räume 3.3.2 Stadt-Umland-Räume	S. 27 ff: Eine nachvollziehbare Begründung für die Änderung der Gebietskulisse des Stadt-Umland-Raumes (SUR) Stralsund in Form einer deutlichen Reduzierung durch die Herausnahme der Gemeinden Altefähr, Klausdorf, Preetz, Prohn und Zarrendorf enthält der Programmentwurf leider nicht. Den Aussagen in der Begründung S. 28 kann nicht gefolgt werden. Aus dem Stadt-Umland-Konzept des SUR Stralsund lässt sich eine Begründung für die Änderung der Gebietskulisse nicht ableiten; ebenso ist nicht erkennbar, dass diese \"sachdienlich\" sein soll. Die Hansestadt Stralsund bildet mit ihren Umlandgemeinden einen von vielfältigen	Die Gemeinde Altefähr wird als direkte Umlandgemeinde dem Stadt-Umland-Raum zugeordnet. Die Reduzierung der Gebietskulisse der Stadt-Umland-Räume ist eine Folge der neuen, einheitlichen Systematik, die notwendig ist, um handlungsfähige und fachlich begründete Stadt-Umland-Räume im LEP festzulegen. Die Gemeinden Klausdorf, Preetz, Prohn und Zarrendorf

		räumlichen und funktionalen Verflechtungsbeziehungen geprägten gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum, der ebenso die in Rede stehenden Gemeinden einschließt. Der Stadt-Umland-Raum muss diesen gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum abbilden. Deshalb kann die nunmehr vorgeschlagene Reduzierung des SUR Stralsund nicht befürwortet werden. Die Gemeinden Altefähr, Klausdorf, Preetz, Prohn und Zarrendorf sind wieder in den SUR Stralsund aufzunehmen, was sich wie folgt begründet. Die Gemeinde Altefähr ist durch Teile des Strelasundes von der Hansestadt getrennt, aber eine direkte Umlandgemeinde von Stralsund. Die Gemeinden Klausdorf, Preetz, Prohn und Zarrendorf repräsentieren sonstige Umlandgemeinden des sogen. 2. Rings, die einen suburbanen Charakter mit starker Überformung und Ausdehnung der Ortslagen aufweisen, die vorrangig von den nach 1990 neu gebauten Wohnsiedlungen geprägt werden, deren Entwicklung auf die nachbarschaftliche Lage zur Kernstadt Stralsund zurück geht. Diese Wohnungsbauentwicklung erzielte erhebliche Einwohnergewinne in den Gemeinden, die in der Hansestadt Stralsund zu spürbaren Einwohnerverlusten führten. Es bestehen starke Berufspendlerverflechtungen aus diesen Gemeinden in die Kernstadt Stralsund, die sich in einen hohen Anteil der Auspendler nach Stralsund widerspiegeln. Lt. den aktuellen Zahlen des Statistischen Amtes M-V von 2013 beträgt der Anteil der Auspendler nach Stralsund bezogen auf die Zahl der Berufspendler in Altefähr 49,3 %, in Klausdorf 49,8 %, in Preetz 60,4 %, in Prohn 60,6 % und in Zarrendorf bei 60 %.	erfüllen die einheitlichen Kriterien zur Zuordnung von sonstigen Umlandgemeinden zum Stadt-Umland-Raum nicht. Voraussetzung ist eine aus dem Stadt-Umland-Konzept ableitbare starke räumliche Verflechtung zur Kernstadt. Starke Berufspendlerverflechtungen alleine sind nicht ausreichend.
Ifd.-Nr.: 4335 Hansestadt Stralsund	4.3.2 Hafenentwicklung 4.3.2 Hafenentwicklung	-Kap. 4.3.1 Flächenvorsorge für hafenaaffines Gewerbe und Industrie, S. 36; Kap. 4.3.2 Hafenentwicklung, S. 37, iVm. Kap. 5.1.2 Netze und Gesamtverkehrssystem S. 52 Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass hier auch Stralsund als Standort für hafenaaffine Gewerbe- und Industrieansiedlungen genannt wird, sind diese doch für die Stärkung, weitere Entwicklung und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Stralsunder Hafens unverzichtbar. Das im Auftrag der Landesregierung für den Stralsunder Hafen erarbeitete Flächenvorsorgekonzept (2012) zeigt dafür die Standortpotenziale auf. Aber ebenso zeigt das Konzept bestehende Engpässe bei der Verkehrsanbindung dieser Flächen an	Die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Häfen ist in 5.1.2 (6) als Grundsatz berücksichtigt. Die Schienenanbindung des Frankenhafens Stralsund ist in 4.3.2 (2) als Ziel berücksichtigt. Weitere Projekte, die auch der Hafenhinterlandanbindung Stralsunds dienen können, sind als Ziel in 5.1.2 (4) bzw. Abbildung 20 berücksichtigt.

		den Hafen und des Hafens an das übergeordnete Verkehrsnetz auf. Als einen möglichen Lösungsansatz schlägt es eine Vorzugsvariante für eine neue barrierefreie und leistungsfähige Verkehrsanbindung vor. In der aufgezeigten Neuordnung der Erschließung des Hafens und der Standortpotenziale sieht die Stadt eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der geplanten Entwicklung im Bereich Frankenhafen und ebenso für eine erfolgreiche Gewerbe- und Industrieansiedlung auf den Flächenpotenzialen, da sich die wirtschaftliche Attraktivität der Standorte in erheblichem Umfang an die möglichst schnelle Erreichbarkeit des Hafens auf kurzem Wege bindet. Aufgrund der landesweiten Bedeutung des Stralsunder Hafens und zur Sicherung seiner Wettbewerbsfähigkeit sollte deshalb auch die Sicherung seiner bedarfsgerechten Verkehrserschließung als landesplanerisches Ziel im Kap. 4.3.2 Pt. (2) oder im Kapitel 5.1.2 im Pt. (6) mit verankert werden.	
Ifd.-Nr.: 4336 Hansestadt Stralsund	4.2 Wohnungsbauentwicklung 4.2 Wohnungsbauentwicklung	S. 35: Die Beibehaltung der Konzentration der Wohnungsbauentwicklung auf die Zentralen Orte und die Begrenzung der Wohnbauflächenausweisung in den Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion wird ausdrücklich begrüßt. Ebenso wird der neue, als verbindliches Ziel formulierte Programmsatz (2) befürwortet, der den Umlandgemeinden in den SUR Ausnahmen eröffnet unter der Voraussetzung, dass für den jeweiligen SUR interkommunal abgestimmte Wohnungsbauentwicklungskonzepte vorliegen. Die Erläuterungen in der Begründung zu den beachtlichen Kriterien bei der Ermittlung des Eigenbedarfs einer Gemeinde werden m.E. dazu beitragen, dass künftig realistische und belastbare Ermittlungen erfolgen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Ifd.-Nr.: 4337 Hansestadt Stralsund	4.3.3 Großflächige Einzelhandelsvorhaben 4.3.3 Großflächige Einzelhandelsvorhaben	S 38: Zur Klarstellung und Vereinheitlichung sollte im Programmsatz (4) die Formulierung \"negative Auswirkungen\" (auf Innenstadt und sonstige zentrale Versorgungsbereiche) durch die Formulierung des Baugesetzbuches \"schädliche Auswirkungen\" ersetzt werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt. 4.3.3 (4) wird neu formuliert.
Ifd.-Nr.: 4338 Hansestadt Stralsund	4.6.1 Tourismusentwicklung und Tourismusräume 4.6.1 Tourismusentwicklung und Tourismusräume	S. 46: Der Verzicht auf die frühere Regelung zum Verhältnis von Gast- und Dauerliegern in den Sportboothäfen wird begrüßt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Ifd.-Nr.: 4339 Hansestadt Stralsund	5.1.2 Netze und Gesamtverkehrssystem 5.1.2 Netze und Gesamtverkehrssystem	S. 52: Es sollte auch ein Hinweis auf die Planung des Ostseetunnels als Teil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung von	Der Hinweis zum Ostseetunnel wird nicht berücksichtigt. Das Projekt ist bisher eine

		Oslo über Göteborg und Stralsund bis nach Berlin und in den Mittelmeerraum hinein aufgenommen werden. Im Pt. (7) sollte eine anzustrebende Wassertiefe von 9,50 m für die Ostansteuerung des Stralsunder Universalhafens ergänzt werden Die Schiffsgroßenentwicklung insbesondere in der Schüttgutfahrt (Agrargüter, Baustoffe et.), also in dem Segment, in dem der Stralsunder Hafen hauptsächlich tätig ist, geht in Richtung tiefergehender Einheiten. Wenn der Seehafen Stralsund auch künftig eine Rolle in diesem Markt spielen will, sollte durch die Aufnahme der angestrebten Tiefe von 9,50 m in den Programmsatz dafür ein Zeichen gesetzt werden. Größere Wassertiefen sind ebenfalls von eminenter Bedeutung für die Sicherung und die Entwicklung Stralsunds als maritimer, haffenaffiner Gewerbe- und Industriestandort sowie ebenso für den Ausbau des Kreuzfahrttourismus. Formulierungsvorschlag: \"Die Bundeswasserstraßen sollen in ihrer Funktion erhalten bleiben und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Für den Hafen Stralsund ist die volle Nutzbarkeit der Nord- und der Ostansteuerung für die den Seehafen anlaufenden Schiffe zu sichern Die seeseitigen Zufahrten zu den Häfen Rostock, Wismar und Stralsund (Ostansteuerung) sind zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit auf mindestens 16,50 m, 11,50 m und 9,50 m zu vertiefen. (Z)\" (kursiv: Ergänzungen) In den Pt. (8) sind ebenfalls die Regionalflughäfen Heringsdorf und Barth mit aufzunehmen.	Zukunftsvision ohne ausreichende planerische Reife. Die seeseitigen Zufahrten von Rostock und Wismar weisen Defizite im Hinblick auf die Wassertiefe auf, die beseitigt werden müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Für beide Häfen existieren bereits konkrete Planungen, so dass eine Festlegung als letztabgewogenes Ziel der Raumordnung erfolgen kann. Diese Voraussetzungen sind für Stralsund nicht erfüllt, so dass dort nur der Grundsatz aus 5.1.2 (7) Satz 1 gilt. Der Flughafen Heringsdorf wird in 5.1.2 (8) ergänzt. Der Flughafen Barth verfügt jedoch nicht über die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Abfertigung von regelmäßigen gewerblichen Charter- und Linienflügen mit großen Verkehrsflugzeugen und wird deshalb als bedeutsamer Flughafen festgelegt.
Ifd.-Nr.: 4340 Hansestadt Stralsund	8.1 Windenergieanlagen und sonstige erneuerbare Energien 8.1 Windenergieanlagen und sonstige erneuerbare Energien	Abb. 31, S. 75: Bei dem jetzt festgelegten Mindestabstand der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen zur Küste von nur 6 km (früher 16 km) handelt es sich um einen \"gegriffenen\" Wert, der weitere Flächenausweisungen auf dem Wasser ermöglichen soll, dabei aber insbesondere in der Tourismusbranche größte Befürchtungen auslöst. Um eine objektivierte Beurteilung der von Windenergieanlagen in so geringem Abstand zur Küste zu erwartenden Auswirkungen auf den Landschaftsraum und das Landschaftsbild vornehmen zu können, sind aussagefähige Visualisierungen ein geeignetes Mittel und damit für das Erzielen eines tragfähigen Kompromisses zur Abstandsregelung unverzichtbar. Auch lassen sich die zu erwartenden Auswirkungen der Ausweisung der seeseitigen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen auf die relevanten Schutzgüter im Rahmen der	Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Festlegung eines pauschalen Abstandes von marinen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Windenergieanlagen zur Küste entfällt im LEP. Stattdessen wird den Belangen der Tourismuswirtschaft Rechnung getragen, indem die vollständige Lage der marinen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen in den auf der realen Sichtbarkeit beruhenden marinen Vorbehaltsgebieten Tourismus ausgeschlossen wird. Die Ergebnisse der Strategischen Umweltprüfung und der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

		Umweltprüfung gem. § 9 Abs. 1 ROG nur mit geeigneten Visualisierungen qualifiziert ermitteln und prüfen.	werden in einem Umweltbericht dargestellt und werden Bestandteil der zweiten Stufe der Beteiligung.
Ifd.-Nr.: 4341 Hansestadt Stralsund	8.3 Verkehr 8.3 Verkehr	Kap. 8.3 Verkehr, S. 76; Kap. 8.5 Tourismus, S. 78: Im Programmsatz 8.3 (4) ist der Neubau eines Not- und Etappenhafens im Bereich Fischland-Darß-Zingst zu ergänzen, um ihn als Standort zu sichern. Gleichzeitig sollte auch in 8.5 (4) auf den Neubau des Nothafens Darßer Ort bzw. eines Etappenhafens hingewiesen werden, da dieser er für den maritimen Lückenschluss Warnemünde -Stralsund unverzichtbar ist.	Die Sicherung und der Ausbau effizienter Strukturen für den Rettungs- und Havariefall sind in 8,3 (4) berücksichtigt. Die Schließung von Netzlücken für den Wassersport ist in 8,5 (4) berücksichtigt. Die Festlegung eines konkreten Standorts erfolgt nicht im LEP und ist ggf. Gegenstand weiterer Planungen.
Ifd.-Nr.: 4342 Hansestadt Stralsund	Gesamtdokument Gesamtdokument	Zum Plan möchte ich folgende Anregungen und Hinweise geben: Der Plan ist in Teilen nicht gut lesbar, teilweise kommt es zur Überdeckung von Signaturen. Alle Darstellungen sollten eindeutig erkennbar sein. So empfehlen wir, von der Schraffur entlang der Grenze der SUR abzusehen und sich auf die Darstellung einer markanten Linie zu beschränken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Ifd.-Nr.: 4343 Hansestadt Stralsund	8.5 Tourismus 8.5 Tourismus	- Die Geschichte der Hansestadt Stralsund und ihre Bedeutung als traditionsreicher Standort für Hafen, Handel und Schiffbau, aber auch ihre große touristische Attraktivität und Ausstrahlung sind seit jeher mit vielgestaltigen, historisch gewachsenen und an neue Ansprüche angepassten Funktions- und Nutzungsbeziehungen zwischen dem landseitigen Stadtraum und den angrenzenden Wasserflächen des Strelasundes verbunden (Seehafen, maritime Wirtschaft, Personenschifffahrt, maritimer Tourismus, wassergebundener Sport und Erholung u.a.). Der Erhalt und eine bedarfsangepasste Fortentwicklung der maritim-touristischen Potenziale in der Hansestadt Stralsund erfordern die Sicherung angemessener Entwicklungsspielräume und das Vorhalten der dafür erforderlichen Flächen. Diesen Anforderungen sollte mit der Ausweisung der küstennahen Wasserflächen als Marines Vorbehaltsgebiet Tourismus Rechnung getragen werden.	Die genannten Flächen im Strelasund sind überwiegend als Vorranggebiete Schifffahrt festgelegt, eine gleichzeitige Festlegung als marines Vorbehaltsgebiet Tourismus ist nicht möglich. Die verbleibenden Flächen des Strelasundes sind teilweise als marine Vorbehaltsgebiet Tourismus festgelegt, soweit sie die Kriterien erfüllen. Die Wahlmöglichkeit zur Aufnahme weiterer Gebiete besteht nicht.
Ifd.-Nr.: 4344 Hansestadt Stralsund	8.3 Verkehr 8.3 Verkehr	Die Darstellung der Nordansteuerung des Stralsunder Hafens als Vorranggebiet Schifffahrt wird begrüßt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Ifd.-Nr.: 4345 Hansestadt Stralsund	4.5.1 Landwirtschaftsräume 4.5.1 Landwirtschaftsräume	Die Ausweisung eines Vorbehaltsgebiets Landwirtschaft innerhalb des Vorbehaltsgebiets Trinkwassersicherung östlich angrenzend an den Borgwallsee wird mit folgender	Die genannten fachrechtliche Probleme sind raumordnerisch teilweise berücksichtigt. Die Festlegung der

Begründung abgelehnt. Ein seinerzeit vom STAUN Stralsund beauftragtes Limnologisches Gutachten zu den Stralsunder Stadtteichen (2006) hatte dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung ihrer Wassergüte deutlich gemacht. Das Gutachten zeigt einen erheblichen Restaurationsbedarf der überwiegend hypertrophen Teiche auf. Werden keine Maßnahmen zu ihrer Restaurierung ergriffen, droht ein ökologischer Kollaps, der zur Vernichtung von Fauna und Flora führen kann. Eine der Ursachen liegt in der schlechten Wasserqualität des zufließenden Mühlgrabens, der aus dem Borgwallsee gespeist wird. Die Hansestadt Stralsund hat daher in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Sanierung des Ökosystems der Stralsunder Stadtteiche voranzutreiben. Dazu gehört vor allem die Sanierung des Einzugsgebietes des Mühlgrabens, in deren Kontext auch Maßnahmen am Borgwallsee durchgeführt wurden bzw. geplant sind.

Laut Limnologischem Gutachten für den Borgwallsee (STALU VP, 2010) ist der See als polytroph 1 und damit 2 Stufen schlechter als sein Referenzzustand klassifiziert worden. Gemäß Bewirtschaftungsvorplanung für die Stralsunder Stadtteiche nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, 2008) werden diffuse Nährstoffeinträge als Dauerbelastungsquelle angegeben. Anerkannte Ursache diffuser Nährstoffeinträge ist die landwirtschaftliche Bewirtschaftung. In dieser Bewirtschaftungsvorplanung wird als eine bis 2015 umzusetzende Maßnahme die Erhöhung der Wassermenge im Mühlgraben aufgeführt, um eine Verdünnungswirkung in den Stadtteichen zu erreichen. Dies ist jedoch nur zielführend, wenn ein Weg gefunden wird, die diffusen Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft zu reduzieren und die Wasserqualität des Borgwallsees zu verbessern. Die Hansestadt Stralsund rekrutiert darüber hinaus einen Teil ihres Trinkwasseraufkommens aus Uferfiltrat des Borgwallsees. Eine Überfrachtung des Sees mit Nährstoffen gefährdet seine Funktion als Trinkwasserreservoir der Hansestadt Stralsund. Die explizite Stärkung der Landwirtschaft durch Ausweisung eines Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft am Borgwallsee würde eine Schwächung der Hansestadt Stralsund in ihrem Bemühen um die Sanierung der Stralsunder Stadtteiche und die Trinkwasserbereitstellung bedeuten.

Vorbehaltsgebiete
Landwirtschaft und
Trinkwassersicherung
unterliegen landesweit
einheitlichen Kriterien. Bei der
Überlagerung mehrerer
Vorbehaltsgebiete können die
verschiedenen Nutzungen in
weiteren Planungs und
Abwägungsprozessen
abgestimmt werden. Konkrete
wasserbauliche Maßnahmen
sind nicht Regelungsgegenstand
des LEP.

Ifd.-Nr.: 4346 Hansestadt Stralsund	4.5.1 Landwirtschaftsräume 4.5.1 Landwirtschaftsräume	Als betroffene Eigentümerin großer Flächen auf der Halbinsel Wittow regt die Hansestadt an, die Flächen zwischen dem Breeger und dem Wieker Bodden nicht als Vorranggebiet Landwirtschaft, sondern als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft und überlagernd als Vorbehaltsgebiet Tourismus auszuweisen. Damit würde der besonderen Bedeutung der Flächen für die Landwirtschaft Rechnung getragen und gleichzeitig die Möglichkeit einer verträglichen Entwicklung landseitiger touristischer Potenziale erhalten bleiben. Dieses wäre deshalb konsequent, weil die umgebenden Wasserflächen als Marine Vorbehaltsgebiete Tourismus ausgewiesen sind. Die Entwicklung des marinen Tourismus setzt auch eine entsprechende landseitige Infrastrukturentwicklung voraus. Die Halbinsel Wittow bietet dafür insbesondere in den küstennahen Bereichen geeignete Voraussetzungen. Mit der Festlegung als Vorbehaltsgebiet Tourismus würde somit den räumlich-funktionalen Anforderungen der Marinen Vorbehaltsgebiete Tourismus entsprochen.	Die Festlegung von Vorranggebieten Landwirtschaft entfällt im LEP und wird durch ein textlich formuliertes Ziel zum Schutz ertragreicher Böden ersetzt.
Ifd.-Nr.: 5517 Hansestadt Stralsund	4.3.1 Flächenvorsorge für Gewerbe- und Industrieansiedlungen mit landesweiter Bedeutung 4.3.1 Flächenvorsorge für Gewerbe- und Industrieansiedlungen mit landesweiter Bedeutung	Die Begründung zum Kapitel 4.3.1, S. 27, Abs. 3, sollte darauf hinweisen, dass auch das Flächenvorsorgekonzept für den Stralsunder Seehafen die Eignung des Standortes Stralsund für hafenaffine Gewerbe- und Industrieansiedlungen bescheinigt.	Die Eignung von Standorten für die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen wurde gutachterlich untersucht. Dies wird in der Begründung ergänzt.
Ifd.-Nr.: 5730 Hansestadt Stralsund	8.7 Naturschutz 8.7 Naturschutz	- Die Darstellung der unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzenden Wasserfläche des Strelasundes als Marines Vorbehaltsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege, das der Funktion von Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht beimisst, steht dazu m.E. im Widerspruch und sollte deshalb nochmals überprüft werden. Die Uferzone ist in dem betreffenden Bereich baulich geprägt und weist eine hohe Nutzungsdichte auf, die teilweise auch die angrenzenden Wasserflächen einbezieht (Seehafen, Sportboothäfen, maritime Gewerbestandorte, Volkswerftgelände, Seebad u.a.). Die Bestandsnutzungen in diesem Küstenabschnitt und mögliche weitere Entwicklungspotenziale sollen möglichst restriktionsfrei gesichert werden.	Die Abgrenzung der Vorbehaltsgebiete Naturschutz und Landschaftspflege richtet sich nach landesweit einheitlichen Kriterien. Eine Wahlmöglichkeit zum Ausschluss bestimmter Teilgebiete besteht nicht.