

Ministerium für Energie, Infrastruktur und
Landesentwicklung M-V
Herrn Minister Christian Pegel
19048 Schwerin

Kontakt	Kirstin Gessert
Durchwahl	03831 252 640
Telefax	03831 252 52 623
E-Mail	kgessert@stralsund.de
Seite	1 von 8
Datum	

Stellungnahme der Hansestadt Stralsund im Rahmen der 2. Beteiligung zum Entwurf des Landesraumentwicklungsprogramms M-V (LEP M-V) 2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hansestadt Stralsund bedauert es, dass die 2. Beteiligung zur Fortschreibung des LEP weitestgehend in die Sommerpause der Gemeindevertretungen und ihrer Gremien fällt, so auch der Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund und ihrer Fachausschüsse. Deshalb kann ein Beschluss der Bürgerschaft zur Stellungnahme der Hansestadt Stralsund, bei der es sich zweifelsfrei um eine wichtige Angelegenheit i.S. § 22 Abs. 2 KV M-V handelt, im Beteiligungszeitraum nicht herbeigeführt werden. Diese Stellungnahme steht deshalb unter dem Vorbehalt der Bestätigung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund, die voraussichtlich in ihrer regulären Sitzung am 15.10.2015 darüber beschließen wird.

Das Landesraumentwicklungsprogramm wird entsprechend Landesplanungsgesetz fortgeschrieben, weil sich die Rahmenbedingungen seit Inkrafttreten des vorangegangenen LEP 2005 verändert haben. Neben dem Klima- und dem demographischen Wandel soll auch der Energiewende Rechnung getragen werden.

Nach der 1. Beteiligungsstufe im Frühjahr 2014 liegt jetzt der 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP mit Umweltbereich vor, der auf der Grundlage der Abwägung der Stellungnahmen aus der ersten Beteiligungsstufe erarbeitet wurde.

Zu diesem Entwurf gibt die Hansestadt Stralsund hiermit folgende Anregungen und Hinweise.

Entwurf der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms M-V 2015

1. Textteil

Kap. 3.2 Zentrale Orte, S. 23, Abb.6

Die Karte zeigt die Gemeinde Altefähr zutreffend als Teil des Mittelbereiches Stralsund. Die Gemeinde Altefähr ist deshalb bitte auch im Text, Abb. 8 (Tabelle) zu ergänzen, damit die Unterlagen in sich widerspruchsfrei sind. Dieses entspricht ebenso der Abwägung dieses Hinweises, der bereits in der 1. Stellungnahme der Stadt geäußert wurde. Die Abwägung

bestätigt, dass die Gemeinde Altefähr dem Mittel- und Oberbereich Stralsunds zugeordnet ist (Abwägungstabelle lf. Nr. 4333).

Kap. 3.3.2. Ländliche Gestaltungsräume, S. 32

Gemäß Abb. 14, Pkt. 3 soll ein 5% Bonus bei der Förderung von Unternehmensansiedlungen der gewerblichen Wirtschaft in den strukturschwachen ländlichen Gestaltungsräumen gelten. Die Hansestadt befürchtet, dass sich dieser Bonus negativ auf die Ansiedlungsbegehren und damit die wirtschaftliche Entwicklung des Teileroberzentrums Stralsund auswirken wird. Gerade bei einer vergleichsweise hohen Arbeitslosigkeit in Stralsund ist dies schwer nachzuvollziehen.

Kap. 3.3.3 Stadt- Umland- Räume, S. 33 ff

Die Zusammenführung der Stadt-Umland-Räume (SUR) Stralsunds und Greifswalds zu einem gemeinsamen Stadt-Umland-Raum für das gemeinsame Oberzentrum Stralsund/Greifswald wird von der Stadt vom Grundsatz her positiv gesehen, jedoch verbinden sich damit Fragen nach der Praktikabilität bei der Umsetzung. Für die vom Land mit der Zusammenführung angestrebte intensivere Abstimmung zwischen dem gemeinsamen Oberzentrum Stralsund und Greifswald wäre ein gemeinsamer großflächiger SUR mit 16 Gemeinden nicht zwingend erforderlich.

Bei ihren Entwicklungsinteressen orientieren sich die Umlandgemeinden vorrangig an ihrer Kernstadt, mit der sie über starke räumliche Verflechtungsbeziehungen, Berufspendlerbeziehungen usw. verfügen. Diese Beziehungen bestehen zwischen den Kernstädten Stralsund bzw. Greifswald und ihren jeweiligen Umlandgemeinden, nicht jedoch mit den Umlandgemeinden der jeweils anderen Kernstadt (nur die Gemeinde Sundhagen soll sich lt. LEP mit beiden Kernstädten intensive Verflechtungsbeziehungen aufweisen). Daraus leitet sich ein Abstimmungsbedarf zunächst primär zwischen den Kernstädten und ihren originären Umlandgemeinden im bisherigen SUR ab. Durch die Ausweisung eines gemeinsamen SUR sollen nun auch die Beziehungen der Greifswalder Umlandgemeinden zu Stralsund bzw. der Stralsunder Umlandgemeinden zu Greifswald intensiviert werden. Es ist jedoch fraglich, inwieweit zwischen diesen ein tatsächlicher signifikanter Abstimmungsbedarf besteht.

Das besondere Kooperations- und Abstimmungsgebot gilt jedoch für alle Gemeinden im SUR gleichermaßen. Bei der künftigen Umsetzung wäre deshalb ein erheblicher zusätzlicher Abstimmungs-, Arbeits- und Zeitaufwand zu erwarten. In einer sicher beachtlichen Zahl der Fälle wäre eine Abstimmung voraussichtlich verzichtbar und würde deshalb nur formal absolviert. Dieses kann jedoch nicht das Ziel dieser raumordnerischen Vorgabe sein.

Ebenso ist anzunehmen, dass die polarisierten Interessenlagen die Erarbeitung eines einheitlichen Stadt-Umland-Konzeptes für diesen flächenintensiven Raum erschweren.

Für die Hansestadt Stralsund wäre es vordringlicher, den SUR in seinen bisherigen Grenzen beizubehalten. Wie bereits in der 1. Stellungnahme geäußert, lehnt die Stadt die Herausnahme der Gemeinden Klausdorf, Preetz, Prohn und Zarrendorf aus ihrem SUR ab.

Der Abwägung dieser Forderung, nach der diese Gemeinden nicht die Kriterien für die SUR-Gemeinden des 2. oder 3. Rings erfüllen würden (Abwägungstabelle lf. Nr. 4334), kann nicht gefolgt werden. Die relevanten Kriterien gem. Abb. 18, die für die Einbeziehung der Gemeinde Steinhagen in den SUR herangezogen werden, treffen ebenso auch auf die herausgenommenen Gemeinden zu. Auch diese haben

- enge Verflechtungen zur Kernstadt als Wohnungsbaustandort
- mehr als 50% Berufspendler und
- einen suburbanen Charakter mit starker Überformung und Ausdehnung der Ortslagen in Folge der massiven Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte.

Ihre Ortslagen werden vorrangig von den nach 1990 neu gebauten Wohnsiedlungen geprägt. Die Entwicklung dieser Wohnstandorte ging auf die nachbarschaftliche Lage zur Kernstadt Stralsund zurück, brachte den Gemeinden erhebliche Einwohnergewinnen, der Hansestadt Stralsund jedoch spürbare Einwohnerverluste.

Die hohen Anteile der Auspendler nach Stralsund belegen die starken Berufspendlerverflechtungen aus diesen Gemeinden in die Kernstadt Stralsund. Lt. Zahlen des Statistischen Amtes M-V betrug der Anteil der Auspendler nach Stralsund bezogen auf die Zahl der Berufspendler 2013 in Klausdorf rd. 50 % (49,8 %), in Preetz 60,4 %, in Prohn 60,6 % und in Zarrendorf 60 %.

Auch lässt sich aus dem Stadt- Umland- Konzept des SUR Stralsund von 2010 eine Begründung für die Änderung der Gebietskulisse nicht ableiten. Die Hansestadt Stralsund bildet mit den Umlandgemeinden ihres bisherigen SUR einen von vielfältigen räumlichen und funktionalen Verflechtungsbeziehungen geprägten gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum. Der Stadt-Umland-Raum muss diesen gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum abbilden. Deshalb kann die verfolgte Reduzierung des bisherigen SUR Stralsund nicht befürwortet werden. Auch ist nicht erkennbar, in welcher Form die Herausnahme der genannten Gemeinden „sachdienlich“ sein soll.

Die Ausweisung eines gemeinsamen SUR für das gemeinsame Oberzentrum lässt nicht überzeugend erkennen, wie sie zu der vom Land damit verfolgten besseren Handlungsfähigkeit der SUR beitragen soll, da dieses als die wesentliche Begründung für die Änderung der bisherigen Gebietskulisse der SUR gilt. Es steht vielmehr zu befürchten, dass sich die Umsetzung schwierig gestaltet.

Bei der Ausweisung eines gemeinsamen großen SUR müsste das Kooperations- und Abstimmungsgebot weiter konkretisiert werden. So sollte und dürfte dieses Ziel nicht pauschal für den gesamten SUR gelten, sondern nur für die Kernstädte Stralsund und Greifswald sowie die Umlandgemeinden und ihre jeweilige Kernstadt. In Bezug auf die Umsetzung ergeben sich auch weitere konkrete Fragestellungen, insbesondere: Wie ist mit den vorliegenden Stadt-Umland-Konzepten zu verfahren; sind diese neu aufzustellen? Wie soll eine verstärkte Abstimmung und Kooperation zwischen den beiden Teil-Oberzentren aussehen; beschränkt sich diese vorrangig auf die Bauleitplanung? Wie soll das Ziel des besonderen Kooperations- und Abstimmungsgebotes für den gesamten SUR umgesetzt werden?

Fazit: Insgesamt überzeugt nicht, dass die Reduzierung des bisherigen Stralsunder SUR in irgendeiner Form „sachdienlich“ sein soll. Ebenso ist nicht erkennbar, wie ein großer gemeinsamer SUR für Stralsund und Greifswald, der Stralsund 8 weitere Umlandgemeinden ohne Verflechtungsbeziehungen zuordnet, eine bessere Handlungsfähigkeit des SUR bewirken soll und das vor dem Hintergrund erkennbarer Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung des Kooperations- und Abstimmungsgebotes. Deshalb votiert die Stadt für die Beibehaltung ihres Stadt-Umland-Raumes in den bisherigen Grenzen. Die Gemeinden Klausdorf, Preetz, Prohn und Zarrendorf sind im SUR Stralsund zu belassen.

Hinweis: In der Abb. 16, S. 35 ist Altefähr irrtümlich als Greifswalder Umlandgemeinde aufgeführt. Dieses ist bitte zu korrigieren.

Kap. 4.1 Siedlungsentwicklung, S. 40

Die Ergänzung um die Programmsätze 4.1 (7) zur *Gestaltung der Siedlung* und (8) zum *Denkmalschutz* als weitere Grundsätze der Raumordnung werden ausdrücklich begrüßt. Sie beinhalten das Anerkenntnis, dass insbesondere wertvolle Stadt- und Dorfstrukturen, historische Innenstädte, unverwechselbare Architektur- und Baustile, denkmalgeschützte Gebäude und Ensembles sowie landschaftstypische Siedlungsformen das Erscheinungsbild der

Städte und Dörfer in M-V prägen und damit ein wichtiger Imagefaktor des Landes und entscheidende Potenziale des Kultur- und Städtetourismus bilden. Durch die Integration in das Landesraumentwicklungsprogramm wird der besonderen Bedeutung auch dieser Belange Rechnung getragen, was ein wichtiges Signal an alle Betroffenen und Akteure ist.

Kap. 4.2 Wohnbauflächenentwicklung, S. 42

Die Aufnahme des neuen Programmsatzes (4) zu *altersgerechten Wohnanlagen und Pflegeeinrichtungen mit überörtlicher Bedeutung* als verbindliches Ziel der Raumentwicklung wird ausdrücklich begrüßt. Demnach sind diese Anlagen nur in den Zentralen Orten anzusiedeln. Damit wird die Bündelungsfunktion der Zentralen Orte gestärkt und einer konkurrierenden Fehlentwicklungen in der Fläche vorgebeugt.

Kap. 4.3.1 Flächenvorsorge für Industrie- und Gewerbeansiedlung mit landesweiter Bedeutung, S. 43 ff.

Gemäß Programmsatz (3) i.V.m. Abb. 22 wird als Vorrangstandort für die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen in Stralsund nur der Seehafen genannt. Das im Auftrag der Landesregierung für den Stralsunder Hafen erarbeitete Flächenvorsorgekonzept (2012) zeigte jedoch auf, dass die im Bereich des Seehafens verfügbaren Ansiedlungspotenziale sehr begrenzt und weitgehend ausgeschöpft sind, so dass dafür auch die Standortpotenziale in einiger räumlicher Entfernung zum Hafen (Industrie- und Gewerbegebiet Süd) einbezogen werden müssen. Um dieses zu berücksichtigen, sollte in der Abb. 22 ergänzt werden: „Stralsund-Seehafen, Stralsund, südliches Stadtgebiet“.

Wie bereits in der 1. Stellungnahme der Hansestadt Stralsund dargelegt, zeigt das Flächenvorsorgekonzept bestehende Engpässe bei der Verkehrsanbindung der identifizierten Standortpotenziale für hafenaffine Unternehmensansiedlungen an den Hafen auf und ebenso bei der Anbindung des Hafens an das übergeordnete Verkehrsnetz, wobei sich diese Aussagen hauptsächlich auf die unzureichende Verkehrsanbindung an das überörtliche Straßennetz beziehen. Als ein möglicher Lösungsansatz wurde eine Vorzugsvariante für eine neue barrierefreie, leistungsfähige Straßenanbindung an die B 96 vorgeschlagen. In der aufgezeigten Neuordnung der Erschließung des Hafens und Anbindung der Standortpotenziale für hafenaffine Industrie-/Gewerbeansiedlungen sieht die Stadt eine wesentliche Voraussetzung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Bereich Frankenhafen und ebenso für eine erfolgreiche Unternehmensansiedlung auf den Standortpotenzialen, deren wirtschaftliche Attraktivität sich in erheblichem Umfang an ihre möglichst barrierefreie, schnelle Erreichbarkeit und auch der des Hafens bindet. Aufgrund der Bedeutung des Stralsunder Hafens als Universalhafen sowie leistungsfähiges Logistikzentrum im Land M-V, zur Sicherung seiner Wirtschaftlichkeit und weiteren Wettbewerbsfähigkeit sollte deshalb auch die Sicherung seiner bedarfsgerechten Verkehrserschließung als landesplanerisches Ziel mit verankert werden.

Die Abwägung dieser Anregungen (Abwägungstabelle lfd. Nr. 4335) bezieht sich hauptsächlich auf die Schienenanbindung (Programmsätze 4.3.2 (2) und 5.1.2 (4) i.V.m. Abb. 20). Der für die Straßenverkehrsanbindung herangezogene Programmsatz 5.1.2 (6) ist leider nur ein allgemeiner Grundsatz zum bedarfsgerechten Ausbau der Universalhäfen mit ihren „Hinterlandanbindungen“. Dieser beinhaltet u.E. jedoch nicht zwingend auch die bedarfsgerechte Anbindung auch der Standortpotenziale für hafenaffine Unternehmensansiedlungen an das Straßenverkehrsnetz. Auch der Programmsatz 5.1.2 (7) berücksichtigt dieses nicht, da sich dieser auf die Straßenbaumaßnahmen gem. Abb. 26 bezieht, die nicht für Stralsund gelten.

Deshalb sollte der Programmsatz 4.3.1 (7), Abs. 2, der die leistungsfähige Verkehrsanbindung verschiedener hafenaffiner Großstandorte im Bereich Rostock als landesplanerisches Ziel formuliert, um die Nennung des Standortes Stralsund erweitert werden.

Kap. 4.7 Kultur und Kulturlandschaften; S. 55 ff

Die im Programmsatz (5) *Kulturerbe erhalten und weiter entwickeln* vorgenommene Ergänzung der kulturhistorischen und bauhistorischen Landschaftsbildpotenziale auch um gartenarchitektonische Potenziale sowie die Verpflichtung zur Rücksichtnahme der baulichen und sonstigen Entwicklungen auf den Denkmalschutz wird ausdrücklich begrüßt ebenso wie der als verbindliches Ziel formulierte neue Programmsatz (8) zum *Schutz der denkmalgeschützten Parkanlagen*, der den Belangen des Denkmalschutzes Vorrang vor anderen Ansprüchen einräumt.

Kap. 5.1.2 Infrastruktur und Verkehrsträger, S. 58 ff:

Die Abstufung des Stralsunder Seehafens von einem „landesweit bedeutsamen Seehafen“ zu einem (nur) „bedeutsamen Seehafen“ wird abgelehnt. Die Begründung zum Kapitel erläutert nicht nachvollziehbar, weshalb nur noch denjenigen Häfen in M-V eine landesweite Bedeutung zuerkannt werden soll, die Bestandteile der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) sind, d.h. Rostock, Wismar und Sassnitz.

Die TEN-V umfassen Infrastrukturnetze der Bereiche Verkehr (Straße, Schiene, Wasserstraße), Telekommunikation und Energie, aber auch See-, Binnen- und Fughäfen und Umschlagterminals. Es besteht aus einem Kernnetz, das bis 2030, und einem Gesamtnetz, das bis 2050 vollendet sein soll. Die TEN-Finanzierungs-VO (Connecting Europe Facility (CEF)) definiert, welche Maßnahmen/Projekte der TEN-V in welcher Höhe gefördert werden können; für Häfen ist eine Förderung aus EU-Mitteln bis zu 20 % möglich.

Die Zuordnung der Häfen zu den TEN-V dokumentiert, dass ihnen im Rahmen der transeuropäischen Infrastrukturnetze eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Dass diesen Häfen damit gleichwohl auch eine landesweite Bedeutung zuerkannt werden kann, steht außer Frage. Jedoch ist es nicht schlüssig, dass eine fehlende Zuordnung zu den TEN-V eine landesweite Bedeutung für einen Hafen ausschließen soll. Die landesweite Bedeutung kann nicht aus dem transeuropäischen Kontext, sondern muss aus den landesspezifischen Rahmenbedingungen und Gegebenheiten abgeleitet werden.

Wie die Stellungnahme der SWS Seehafen Stralsund GmbH zum 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP vom 26.08.2015 umfangreich darlegt, begründet sich die landesweite Bedeutung des Stralsunder Seehafens u.a. wie folgt (Auszüge):

In den letzten 25 Jahren sind durch enorme Investitionen des Landes, des Bundes und der EU in die Hinterlandanbindungen, ergänzt durch die zahlreichen Maßnahmen zur Ertüchtigung und zum Ausbau der Hafeninfrastuktur im Umfang von ~ 82 Mio. Euro, Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Stralsund spürbar verbessert worden. Es sollte daher Konsens darüber bestehen, dass der Seehafen Stralsund von landesweiter, verkehrsgeographischer Bedeutung ist.

Die „Seeverkehrsprognose 2030“ des Bundes prognostiziert dem Seehafen Stralsund für die kommenden Jahre ein jährliches Umschlagwachstum von 1,8 %. Im Ranking der in der Seeverkehrsprognose vier betrachteten Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns ist das hinter dem Seehafen Wismar die zweithöchste Zuwachsrate.

Richtig ist, dass der Seehafen Stralsund nicht Bestandteil des TEN-Kernnetzes bzw. des erweiterten Netzes ist. Er liegt aber gemäß Abbildung 19 „Großräumige Entwicklungskorridore und Verflechtungsräume“ auf Seite 38 direkt auf zwei Achsen der definierten großräumigen Entwicklungskorridore – Achsen, die gemäß Abbildung 27 auf Seite 61 durch wichtige Aus- und Neubauprojekte der Schieneninfrastruktur wie das VDE Nr. 1, den Streckenausbau Stralsund – Greifswald – Pasewalk – Berlin und die Ertüchtigung der Verbindung Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz, beides Haupttrassen des europäischen Eisenbahnnetzes, definiert werden.

Mit dem Vorhaben „Gleisanbindung Frankenhafen“ werden die Grundlagen hierfür gelegt, das Projekt dient der weiteren Stärkung der Funktion des Hafens als multimodales Umschlagzentrum in Vorpommern. Unter „5.1.2 Infrastruktur und Verkehrsträger“, Punkt (7), Seite 59, wird auf dieses Vorhaben durch die Autoren explizit verwiesen.

Stralsund erlaubt als einziger Seehafen in Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit der Verknüpfung der vier Verkehrsträger Seewasserstraße, Binnenwasserstraße, Eisenbahnnetz und Straßennetz. Die Option zum Aufbau logistischer Ketten unter Einbeziehung von Binnenschiffsverkehren über den Großraum Berlin-Brandenburg hinein in das europäische Binnenwasserstraßennetz besteht an keinem der anderen Seehafenstandorte unseres Bundeslandes – ein klares Alleinstellungsmerkmal Stralsunds im Vergleich zu den Häfen Wismar, Rostock und Sassnitz, das in keiner Weise berücksichtigt wurde.

Die Definition der Häfen mit landesweiter Bedeutung muss sich neben den prognostizierten Umschlagentwicklungen des Bundes primär an den infra- und suprastrukturellen Voraussetzungen des jeweiligen Standortes, seiner verkehrstechnischen Anbindung an die internationalen Verkehrsachsen und Ballungsräume sowie an der bereits vorhandenen industriellen Dichte und der Erweiterung dieser orientieren. Vor diesem Hintergrund gehört der Seehafen Stralsund wie die Seehäfen Wismar und Rostock uneingeschränkt in diese Kategorie unter „5.1.2 Infrastruktur und Verkehrsträger“, Punkt (6).

Seiner Bedeutung im Land M-V entsprechend ist der Stralsunder Seehafen auch weiterhin als „landesweit bedeutsamer Seehafen“ einzustufen. Er ist deshalb in den Programmsatz (6) namentlich aufzunehmen und im Plan als „landesweit bedeutsamer Seehafen“ zu kennzeichnen.

Wie bereits in der 1. Stellungnahme angeregt, sollte im Programmsatz (8) für die Ostansteuerung des Stralsunder Universalhafens eine anzustrebende Wassertiefe von 9,50 m ergänzt werden. Dieses begründet sich damit, dass die Schiffsgrößenentwicklung insbesondere in der Schüttgutfahrt (Agrargüter, Baustoffe et.), also in dem Segment, in dem der Stralsunder Hafen hauptsächlich tätig ist, in Richtung tiefer gehender Einheiten geht. Wenn der Seehafen Stralsund auch künftig eine Rolle in diesem Markt spielen will, ist die Sicherstellung seiner uneingeschränkten Schiffbarkeit erforderlich.

*„Gerade die seewärtigen Zufahrten, deren regelmäßige Unterhaltung bzw. Anpassung an die Schiffsgrößenentwicklungen bilden die entscheidenden Voraussetzungen für Wachstum in den Häfen, für die Erschließung neuer Märkte durch Hafenwirtschaft und verladende Industrie, für Planungssicherheit bereits angesiedelter Unternehmen und potentieller Ansiedlungsinteressenten. Bereits heute verkehrt eine Vielzahl von Schiffen von und nach Stralsund mit dem derzeit maximal möglichen Tiefgang. Die mit dem Hafen kooperierenden Partner aus den verschiedensten Branchen wie der Agrarwirtschaft oder der Kraftwerksindustrie sehen erhebliche Marktpotentiale bei größerer Wassertiefe, so dass der Ausbau der Ostansteuerung Stralsund auf 9,50 m als als Zielstellung im LEP zu verankern wäre.“**

(* Auszug aus der Stellungnahme der SWS Seehafen Stralsund GmbH vom 26.08.2015 zum 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP)

In der Begründung zum Kapitel ist der Stralsunder Seehafen ebenfalls als „landesweit bedeutsamer Seehafen“ zu nennen (S. 61).

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. Diesem sollte mit folgendem Formulierungsvorschlag Rechnung getragen werden:

„Die Bundeswasserstraßen sind als solche und in ihrer Funktion zu erhalten (Z).

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. Für den Seehafen Stralsund ist die volle Nutzbarkeit der Nord- und der Ostansteuerung für die den Seehafen anlaufenden Schiffe zu sichern. (Z)
(kursiv: Ergänzungen)

Hinweis: Der Programmsatz (7) bezieht sich auf die Abb. 26 und 27 (nicht 25).

Kapitel 5.2 Kommunikationsinfrastruktur, S. 62

Die Neuaufnahme dieses Kapitels zum flächendeckenden Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur mit Bandbreiten von 100 bzw. 50 Mbit/s wird begrüßt. Ebenfalls der beabsichtigte flächendeckende Ausbau mit Glasfaserkabeln.

Kapitel 5.3 Energie, S. 62 ff.

Vor dem Hintergrund der Diskussion um mögliche Standorte für Atommüll-Endlager wird der neue Programmsatz (6) zum Zwischenlager Nord ausdrücklich begrüßt. Dieser beinhaltet das verbindliche Ziel der Landesplanung, das Zwischenlager Nord ausschließlich für die radioaktiven Abfälle der Kernkraftwerke Rheinsberg und Lubmin sowie als Landessammelstelle für radioaktive Abfälle aus Medizin, Wirtschaft und Forschung der Länder M-V und Brandenburg zu nutzen.

Kapitel 5.4 Bildung und soziale Infrastruktur, S. 67ff

In der Begründung sollte neben den Universitäten Rostock und Greifswald auch die Fachhochschule Stralsund namentlich benannt werden. Eine anforderungsgerechte Weiterentwicklung dieser Einrichtung ist gerade für die Sicherung der regionalen Fachkräftepotentiale in den Bereichen Tourismus, Metall und IT äußerst wichtig

Kapitel 6.1.1 Landschaft, S.64

In der Abb. 30 zum Biotopverbundsystem sollten die Flora-Fauna-Habitat-Gebiete gemäß Legende dargestellt werden, um eine bessere Lesbarkeit zu erzielen.

2. Planteil

Der Stralsunder Seehafen ist als „landesweit bedeutsamer Seehafen“ zu kennzeichnen.

Die Aufnahme der Vorrangstandorte für hafenauffine Industrie- und Gewerbeansiedlungen, zu denen auch Stralsund zählt, wird ausdrücklich begrüßt.

Die Darstellung als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft (LW) wurde im Bereich der Hansestadt Stralsund so erweitert, dass sie nunmehr das gesamte Stadtgebiet überlagert. Dagegen bestehen erhebliche Bedenken, da nur 16,1 % der Gesamtfläche des Stralsunder Stadtgebietes bewirtschaftetes Ackerland sind (statistische Jahresübersicht der HST 2014). Von den für die Vorbehaltsgebietsausweisung geltenden drei Kriterien treffen auf die Hansestadt Stralsund weder die maßgebliche Beschäftigtenzahl > 30 noch der maßgebliche Viehbesatz 60 GVE/100 ha landwirtschaftliche Fläche zu. Offenbar wurde auf eine sogen. „gendebasierte durchschnittliche Ertragsmesszahl (EMZ) > 40“ abgestellt. Leider enthält die Begründung zum Kapitel (S. 51) dazu weder die notwendige Erläuterung noch eine Quellenangabe. Mangels nachvollziehbarer Begründung und aufgrund des relativ geringen Flächenanteils der Ackerflächen am Stadtgebiet erscheint die Einbeziehung des gesamten Stadtgebietes in das Vorbehaltsgebiet LW nicht gerechtfertigt und ist deshalb durch die ursprüngliche Plandarstellung aus dem 1. Beteiligungsverfahren, die das Stadtgebiet weitestgehend freistellt, zu ersetzen.

Wie bereits in der 1. Stellungnahme dargelegt, sind die Geschichte der Hansestadt Stralsund und ihre Bedeutung als traditionsreicher Standort für Hafen, Handel und Schiffbau, aber auch

ihre große touristische Attraktivität und Ausstrahlung 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 vor den Küstenabschnitten nördlich des Ziegelgrabens als Marines Vorbehaltsgebiet Tourismus Rechnung getragen werden. In diesem Küstenabschnitt erstreckt sich das Vorranggebiet Schifffahrt nicht bis an die Küste heran. Auch erfüllt dieser Raum das Kriterium gem. Abb. 43., da hier Vertikalstrukturen den freien Blick auf das Landschaftsbild stören würden. Insofern ist kein Hinderungsgrund für die Ausweisung als Marines Vorbehaltsgebiet Tourismus erkennbar.

Gegen die Einbeziehung des Borgwallsees in das Vorbehaltsgebiet Leitungen zur Sicherung des Trassenausbaus Lubmin-Lüdershagen-Bentwisch-Güstrow bestehen erhebliche Bedenken, da dieser eine wichtige Funktion als Trinkwasserreservoir für die Hansestadt Stralsund erfüllt, diese Funktion gesichert werden muss und nicht eingeschränkt oder gefährdet werden darf.

Der Borgwallsee ist Bestandteil des sensiblen Ökosystems der Stralsunder Stadtteiche. Darüber hinaus rekrutiert die Hansestadt Stralsund einen Teil ihres Trinkwasseraufkommens aus Uferfiltrat des Borgwallsees. Damit kommt ihm eine wichtige Funktion als Trinkwasserreservoir für die Hansestadt Stralsund zu. Im Unterschied zu den Plandarstellungen des 1. Entwurfes ist der Borgwallsee nunmehr nicht mehr Bestandteil des Vorbehaltsgebietes Trinkwasser. Es wird dafür jedoch keine Begründung gegeben. U.E. muss der Borgwallsee Teil des Vorbehaltsgebietes bleiben.

3. Umweltbericht

Zutreffenderweise benennt dieser den Stralsund Seehafen als einen der „landesweit bedeutsamen Häfen“ (Tab. 13, S. 181). Entsprechend ist dieses auch so in den Programmsatz (6) des Kap. 5.1.2 *Infrastruktur und Verkehrsträger* zu übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr.- Ing. Alexander Badrow

- Kopie an Amt 80, 60.4 Fr. Schultz
- z.d.A. Fr. Gessert