Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Bekanntmachung

Die 10. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung findet am Donnerstag, den 08.10.2015 statt.
Beginn: 17:00 Uhr
Ort: Hansestadt Stralsund, Rathaus Konferenzsaal

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1 Bestätigung der Tagesordnung

2 Bestätigung der Niederschrift der 08. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 09.09.2015

3 Beratung zu Beschlussvorlagen

3.1 2. Beteiligung zum Entwurf der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms M-V - Stellungnahme der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0037/2015

3.2 Bebauungsplan Nr. 32 der Hansestadt Stralsund "Wohngebiet Gärtnereigelände Andershof"
Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0134/2014

4 Beratung zu aktuellen Themen

4.1 Klimaschutzteilkonzept „Mobilität“

5 Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil

6 Beratung zu Beschlussvorlagen

6.1 Verkauf einer Fläche am Bergener Weg
Vorlage: B 0036/2015

7 Beratung zu aktuellen Themen

8 Verschiedenes

Öffentlicher Teil

9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitz

TOP Ö 2

Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Niederschrift
der 08.Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum:	Mittwoch, den 09.09.2015
Beginn:	17:00 Uhr
Ende	18:00 Uhr
Raum:	Hansestadt Stralsund, Rathaus Kollegiensaal

Anwesend:

Vorsitzende/r
Herr Hendrik Lastovka

stellv. Vorsitzende/r
Herr Thomas Lewing
Herr Stefan Nachtwey

Mitglieder
Frau Friz Fischer
Herr Lothar Franzke
Herr Jan Gottschling
Herr André Meißner
Herr Niklas Rickmann
Herr Jürgen Suhr

Protokollführer
Frau Gaby Ely

von der Verwaltung
Frau Kirstin Gessert
Herr Michael Hundt
Frau Kristina Wilcke
Herr Ekkehard Wohlgemuth

Gäste
Herr Peter Mühle
Herr Benjamin Fischer

Tagesordnung:

1 Bestätigung der Tagesordnung

2 Bestätigung der Niederschrift der 07. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 22.07.2015

3 Beratung zu Beschlussvorlagen

3.1 Straßenreinigungssatzung der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0024/2015

3.2 Straßenreinigungsgebührensatzung der Hansestadt Stralsund für die Jahre 2016 und 2017
Vorlage: B 0025/2015

3.3 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 59 "Wohngebiet Große Parower Straße/ Ecke Kosegartenweg" Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0031/2015

4 Beratung zu aktuellen Themen

4.1 Rekonstruktion der vorhandenen Buhnenpfähle des Steges der ehemaligen Sauganlage im Süden des Andershofer Teiches
Einreicher: Fraktion CDU/FDP
Vorlage: AN 0021/2015

4.2 Prüfergebnis Schliessung Langenbrücke

5 Verschiedenes

9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Einleitung:
Von 9 Mitgliedern des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung sind 9 Mitglieder anwesend, womit die Beschlussfähigkeit gegeben ist.
Die Sitzung wird durch den Ausschussvorsitzenden geleitet. Es erfolgt eine Tonträgeraufzeichnung.

zu 1 Bestätigung der Tagesordnung

Die Ausschussmitglieder nehmen die Tagesordnung ohne Änderungen und Ergänzungen zur Kenntnis.

9 Zustimmungen 0 Stimmenthaltungen 0 Gegenstimmen

zu 2 Bestätigung der Niederschrift der 07. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 22.07.2015

Die Niederschrift der 07. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung wird mehrheitlich bestätigt.

7 Zustimmungen 2 Stimmenthaltungen 0 Gegenstimmen

zu 3 Beratung zu Beschlussvorlagen

zu 3.1 Straßenreinigungssatzung der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0024/2015

Herr Hundt erklärt, dass es in der Vergangenheit immer eine technische und eine Gebührensatzung gegeben hat. Ab dem Jahr 2011 wurden diese Satzungen zu einer zusammengefasst. Die Satzung aus 2011 war mit zwei Klageverfahren belastet, die zu Gunsten der Stadt entschieden worden sind. Die Satzung wurde in zwei Teile gegliedert, damit bei einer eventuellen Klage nicht die ganze Satzung nichtig ist und zumindest ein Teil der Satzung in Kraft bleibt. Die Gebührensätze wurden gemäß dem Kommunalabgabegesetz angepasst.

Daraus ergibt sich bei der Sommerreinigung eine Steigerung von 11%, die Gebühren für die Winterreinigung sind hingegen um 25% gesunken.

Aus dem Reinigungsklassenverzeichnis wurde die Reinigungsklasse Verkehrsinseln entfernt, da das Reinigen von Verkehrsinseln nicht auf Reinigungspflichtige übertragen werden kann. Zu der Frage von Herrn Gottschling erklärt Herr Hundt, dass nur die im Reinigungsklassenverzeichnis aufgeführten Straßen gereinigt werden.

Herrn Rickmann interessiert, ob mit der neuen Satzung auch die Reinigungsleistung neu vergeben wird. Herr Hundt erklärt dazu, dass der Abfallentsorgungsvertrag zwischen der SEG und der Stadt noch bis 2021 läuft. Es werden zusätzlich Leistungen an Dritte vergeben, diese werden dann ausgeschrieben.

Die Reinigung der Hafeninsel erfolgt wohl durch die SEG und wird von der Stadt bzw. den Anliegern bezahlt.

Auf die Frage von Frau Fischer antwortet Herr Hundt, dass die Stadt im Bereich Winterdienst mehr leistet als erforderlich wäre. Nach Straßen- und Wegegesetz sind nur verkehrswichtige und gefährliche Fahrbahnstellen zu reinigen. Für Anlieger ist geregelt, dass diese die Gehbahn zu reinigen haben, ist keine vorhanden, wie in Fußgängerzonen, müssen sie auf 1,50 m Breite schieben, allerdings keine Fahrbahnen.

Frau Fischer möchte weiter wissen, wie vorgegangen wird, wenn auf den nicht beräumten Flächen etwas passiert.
Der Geschädigte kann sich an die Stadt oder den pflichtigen Anlieger wenden, ist aber auch gehalten sich den Witterungsbedingungen anzupassen.

Das Problem, welches Herr Mühle anspricht ist der Stadt bekannt. Ab 2016 sollen in einer Testphase im Bereich der Karl-Marx-Straße Halteverbotsschilder aufgestellt werden um die Straße reinigen zu können. Für die Überprüfung der Erfüllung der Anliegerpflichten hat die Stadt für das gesamte Stadtgebiet einen Mitarbeiter zur Verfügung.
Der Testlauf in der Karl-Marx-Straße ist aufwendig und verursacht Kosten, eine Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet ist nicht möglich.

Herr Rickmann bittet darum, dass nach der Testphase in der Karl-Marx-Straße im Ausschuss über den Verlauf berichtet wird.

Herr Meißner fragt, ob es im Verzeichnis der Reinigungsklassen innerhalb der Reinigungsklassen Verschiebungen von Straßenzügen gab. Herr Hundt bejaht die Frage und nennt die Carl-Ludwig-Schleich-Straße als Beispiel.

Herr Rickmann bittet um eine Übersicht, welche Veränderungen es im Vergleich zwischen neuer und alter Satzung im Reinigungsklassenverzeichnis gibt.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0024/2015 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

9 Zustimmungen 0 Stimmenthaltungen 0 Gegenstimmen

zu 3.2 Straßenreinigungsgebührensatzung der Hansestadt Stralsund für die Jahre 2016 und 2017
Vorlage: B 0025/2015

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0025/2015 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

9 Zustimmungen 0 Stimmenthaltungen 0 Gegenstimmen

zu 3.3 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 59 "Wohngebiet Große Parower Straße/ Ecke Kosegartenweg" Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0031/2015

Die Ausschussmitglieder haben keinen Redebedarf.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0031/2015 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

9 Zustimmungen 0 Stimmenthaltungen 0 Gegenstimmen

zu 4 Beratung zu aktuellen Themen

zu 4.1 Rekonstruktion der vorhandenen Buhnenpfähle des Steges der ehemaligen Sauganlage im Süden des Andershofer Teiches
Einreicher: Fraktion CDU/FDP
Vorlage: AN 0021/2015

Die Ausschussmitglieder haben keinen Redebedarf.

Der Ausschuss empfiehlt dem Antragssteller den Antrag erneut in die Bürgerschaft einzureichen.

9 Zustimmungen 0 Stimmenhaltungen 0 Gegenstimmen

zu 4.2 Prüfergebnis Schliessung Langenbrücke

Frau Wilcke stellt an Hand einer Präsentation drei Varianten und deren Vor- und Nachteile vor. Die Stadt empfiehlt die Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept Altstadt umzusetzen. Dies bedeutet eine Tempo 20 Zone und die Sperrung der Wasserstraße Nord. Diese Maßnahmen hätten auch einen Effekt auf die Langenbrücke. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Situation neu bewertet. Frau Wilcke teilt mit, dass bewirtschaftete Parkplätze im Bereich der Langenbrücke in Bewohnerparkplätze umgewandelt wurden, so dass der Suchverkehr in diesem Bereich wegfällt. Dies soll durch Beschilderung noch ergänzt werden.

Herr Suhr möchte wissen, ob geprüft wurde inwieweit eine komplette Verkehrsberuhigung in diesem Bereich die Gastronomie aufwerten würde.

Eine autofreie Zone würde die Einziehung dieses Bereiches bedeuten, so dass Autos auch nicht mehr an dort liegende Hotels heran fahren könnten. Frau Wilcke schätze die autofreie Variante als im Moment nicht umsetzbar ein.

Herr Lastovka fragt, ob es Gespräche mit den ansässigen Gastronomen gab.
Frau Wilcke verneint dies.

Herr Rickmann spricht sich dafür aus, dass das Verkehrskonzept Altstadt schrittweise umgesetzt wird du dann nochmal die Problematik Langenbrücke betrachtet wird.

Herr Suhr fragt, ob es Erkenntnisse darüber gibt, dass eine Schließung der Langenbrücke tatsächlich zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf der Hauptachse führen würde. Frau Wilcke erklärt, dass mit ungefähr 800 Fahrzeugen mehr auf der Strecke zu rechnen wäre.

Herr Lastovka möchte wissen, ob es vorstellbar ist, einen Gehweg der Langenbrücke nur für Radfahrer freizuhalten.

Auf Grund der Breite der Gehwege und der hohen Bordsteinkannte ist dies aus Sicht von Frau Wilcke nicht machbar.

zu 5 Verschiedenes

Frau Wilcke informiert, dass es zum Klimaschutzteilkonzept „Mobilität“ um Juni eine erste Bürgerbeteiligung in Form von Workshops gab. Am 22. September werden die erarbeiteten Maßnahmen den Bürgern vorgestellt. Am 08.10.2015 wird es außerdem eine Vorstellung des Konzepts im Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung geben.

Herr Lastovka teilt mit, dass es am 24.09.2015 um 17:00 Uhr eine Veranstaltung zum Thema „Kombiniert mobil“ geben wird. Zu dieser sind außer den Mitgliedern des Ausschusses alle Fraktionen und Bürgerschaftsmitglieder eingeladen. Außerdem können die Mitglieder des Seniorenbeirates an der Veranstaltung teilnehmen.

zu 9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Der Ausschussvorsitzende stellt die Öffentlichkeit wieder her und gibt die Beratungsergebnisse aus dem nichtöffentlichen Teil der Sitzung bekannt.

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung

TOP Ö 3.1

Hansestadt Stralsund

Beschlussvorlage Bürgerschaft
Vorlage Nr.: B 0037/2015
öffentlich

Titel: 2. Beteiligung zum Entwurf der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms M-V - Stellungnahme der Hansestadt Stralsund

Federführung:	60.4 Abt. Planung- und Denkmalpflege	Datum:	25.08.2015
Bearbeiter:	Hartlieb, Dieter Wohlgemuth, Ekkehard Gessert, Kirstin		

Beratungsfolge	**Termin**	
OB-Beratung	21.09.2015	
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung	08.10.2015	
Bürgerschaft	15.10.2015	

Sachverhalt:

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

Das LEP zielt auf die Sicherung einer nachhaltigen Raumentwicklung durch ein harmonisches Zusammenspiel von Wirtschaft und Beschäftigung, Natur- und Umweltschutz und Entwicklung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Land. Es formuliert Ziele und Grundsätze der Landesplanung, die für das Land, aber auch für das Küstenmeer gelten. Es koordiniert die unterschiedlichen Ansprüche an die Raumnutzung in den Regionen und Orten, die sich aus dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, der Siedlungsstruktur, dem Verkehr, der Wirtschaft, dem Fremdenverkehr, der Land- und Forstwirtschaft, aber auch der Wasserwirtschaft und der Energiewirtschaft ableiten.

Die im LEP formulierten Ziele der Raumentwicklung sind für die nachfolgenden Planungen auf regionaler Ebene (Regionale Raumentwicklungsprogramme - RREP) und auf kommunaler Ebene (Bauleitplanung), aber auch für Vorhaben und Maßnahmen verbindlich und von daher anpassungspflichtig; die Grundsätze der Raumentwicklung sind zu beachten.

Das 1. Beteiligungsverfahren zum Entwurf der Fortschreibung des LEP erfolgte bereits 2014. Nach Bestätigung durch die Bürgerschaft (Beschl.-Nr. 2014-VI-03-0066 vom 04.09.2014) gab die Stadt mit Schreiben vom 9. September 2014 ihre verbindliche Stellungnahme zu den Planunterlagen ab.

Nunmehr liegt der überarbeitete 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP vor. Er enthält u.a. folgende wesentliche Änderungen gegenüber dem 1. Entwurf vom April 2014:

- Die marinen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen wurden auf vier Flächen reduziert. Ergänzt werden sie durch Leitungstrassen und Vorbehaltsgebiete Leitungen. Die Vorbehaltsgebiete für maritimen Tourismus wurden aufgrund der realen Sichtbarkeit des Seegebietes von der Küste aus abgegrenzt.

- Mit der Festlegung der Raumkategorie „Ländliche Gestaltungsräume“ sollen die Chancen der Ländlichen Räume mit Strukturproblemen verbessert werden.

- Die Sicherung von Flächen für erneuerbare Energieträger und Leitungen erfordert die Akzeptanz bei betroffenen Bürgern sowie Gemeinden. Um diese zu vergrößern, wird diesen die Möglichkeit der wirtschaftlichen Teilhabe gegeben.

- Der Kommunikationsinfrastruktur als Entwicklungsfaktor wurde ein eigenes Kapitel gewidmet.

- Die Vorranggebiete Landwirtschaft entfallen zu Gunsten eines textlichen Ziels zum Schutz von Böden mit einer Bodenwertzahl ab 50.

- Vorranggebiete Trinkwasser zur Sicherung wichtiger Grundwasserressourcen sollen auf in den Regionalen Raumentwicklungsprogrammen festgelegt werden.

- Mit der Festlegung von Vorbehaltsgebieten Tourismus wird die weitere Entwicklung des Tourismus unterstützt. In den Regionalen Raumentwicklungsprogrammen sollen diese in Tourismusschwerpunkträume und Tourismusentwicklungsräume differenziert werden.

- Im Küstenmeer werden die für den Küstenschutz benötigten Sandlagerstätten als marine Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Küstenschutz und für den gewerblichen Rohstoffabbau marine Vorbehaltsgebiete Rohstoffsicherung festgelegt.

Von diesen Änderungen ist die Hansestadt Stralsund nur marginal durch die Festlegung eines Vorbehaltsgebietes Leitungen betroffen.
Die für Stralsund wesentliche relevante Änderung betrifft den Stralsunder Seehafen. In Folge der Anwendung geänderter Kriterien ist dieser nicht mehr als „landesweit bedeutsamer Seehafen“, sondern nur noch als „bedeutsamer Seehafen“ eingestuft.

Der überarbeitete Entwurf der Fortschreibung des LEP berücksichtigt außerdem auch die Ergebnisse der Abwägung zu den Stellungnahmen aus der 1. Beteiligungsstufe. Die von der Stadt in ihrer 1. Stellungnahme geäußerten Anregungen und Hinweise beinhalteten im Wesentlichen:

- Ablehnung der Reduzierung des Stralsunder Stadt-Umland-Raumes (SUR)

- Sicherung der bedarfsgerechten Erschließung des Stralsunder Seehafens und der Standortpotenziale für hafenaffine Gewerbe- und Industrieansiedlungen sowie der Erreichbarkeit des Seehafens über die Ostansteuerung durch Aufnahme als landesplanerisches Ziel

- Darstellung der dem Stadtgebiet vorgelagerten Wasserflächen als Marines Vorbehaltsgebiet Tourismus

- Prüfung der Auswirkungen der geplanten Vorrang- / Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen möglichst anhand von Visualisierungen

- Schutz des Borgwallsees als Trinkwasserressource durch Verzicht auf die Ausweisung eines angrenzenden Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft.

Dem als Anlage 1 beigefügten Auszug aus der Abwägungstabelle ist zu entnehmen, dass

nicht alle von der Stadt geäußerten Anregungen bei der weiteren Planung Berücksichtigung fanden. Dieses betrifft insbesondere die Ablehnung der reduzierten Gebietskulisse des Stralsunder SUR, die Aufnahme der Sicherung einer bedarfsgerechten Verkehrsanbindung der hafenaffinen Standortpotenziale als landesplanerisches Ziel und die küstennahe Ausweisung eines marinen Vorbehaltsgebietes Tourismus.

Vom 29. Juni bis zum 30. September 2015 findet die 2. Stufe der Beteiligung zum überarbeiteten 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP statt. Der Öffentlichkeit und damit auch den Kommunen wird in dieser Zeit Gelegenheit gegeben, erneut Anregungen und Hinweise zur Planung zu äußern.

Nach Auswertung der Stellungnahmen aus der 2. Beteiligungsstufe soll das LEP bis Ende 2015 abschließend überarbeitet und nach der Befassung im Landesplanungsbeirat sowie der Ressortabstimmung im Frühjahr 2016 dem Kabinett zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die Verbindlichkeitserklärung erfolgt durch Landesverordnung. Zum Abschluss des Fortschreibungsprozesses erfolgt die Bekanntmachung des fortgeschriebenen LEP einschließlich Angaben darüber, mit welchen Ergebnissen die Umweltprüfung für das Programm abgeschlossen wurde im Gesetzes- und Verordnungsblatt des Landes. Mit dieser Veröffentlichung erlangt das fortgeschriebene LEP Gültigkeit. Dieses ist für 2016 zu erwarten.

Lösungsvorschlag:

Die Stellungnahme zum 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP liegt vor (Anlage 2). Sie berücksichtigt auch die von den Ämtern und Abteilungen geäußerten Belange. Die wesentlichen Anregungen und Hinweise beziehen sich auf folgende Programmsätze:

Kap. 3.3.3 *Stadt- Umland- Räume*, S. 33 ff
Die Stadt-Umland-Räume (SUR) um die Kernstädte, zu denen die kreisfreien und die großen kreisangehörigen Städte und damit auch die Hansestadt Stralsund gehören, sollen als die wichtigsten Lebens- und Wirtschaftsräume und wirtschaftliche Kerne im Land auch in Zukunft gestärkt werden. Deshalb unterliegen die Gemeinden eines SUR einem besonderen Kooperations- und Abstimmungsgebot. Der SUR Stralsund wurde gegenüber der Abgrenzung gem. LEP 2005 zunächst reduziert. Die Gemeinde Altefähr wurde der Forderung der Hansestadt Stralsund folgend in den SUR wieder aufgenommen, die Gemeinden Klausdorf, Preetz, Prohn und Zarrendorf bleiben jedoch ausgegliedert, obwohl auch diese Gemeinden intensive Verflechtungsbeziehungen mit der Kernstadt Stralsund aufweisen. Die Stadt wendet sich erneut gegen die Herausnahme dieser Gemeinden aus ihrem SUR.

Gleichzeitig wurde für das gemeinsame Oberzentrum Stralsund/ Greifswald nunmehr ein gemeinsamer Stadt-Umland-Raum ausgewiesen vorrangig mit dem inhaltlichen Ziel, dadurch die Abstimmungen zwischen den beiden Städten und mit den weiteren Gemeinden des SUR zu intensivieren. Auch erfolgte dieses aus systematischen Gründen, da die Gemeinde Sundhagen Verflechtungsbeziehungen zu beiden Kernstädten aufweisen würde und von daher nicht eindeutig zuzuordnen wäre. Die Stadt sieht diese Ausweisung gerade auch im Hinblick auf die praktische Umsetzung des Kooperations- und Abstimmungsgebotes problematisch. Die angestrebte Intensivierung der Abstimmung zwischen den Hansestädten Stralsund und Greifswald bedarf nicht zwingend der Festlegung eines gemeinsamen großen SUR.

Kap. 4.3.1 *Flächenvorsorge für Industrie- und Gewerbeansiedlung mit landesweiter Bedeutung,* S. 43 ff.
Als Standort für hafenaffine Gewerbe- und Industrieansiedlungen wird explizit nur der

Stralsunder Seehafen genannt (nicht mehr Stralsund). Seine Potenziale dafür sind jedoch begrenzt, so dass ergänzend ebenfalls das südliche Stadtgebiet mit seinen vorhandenen und zu entwickelnden Flächenpotenzialen zu benennen ist. Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Stralsunder Seehafens einschließlich der zu befördernden hafenaffinen Industrie- und Gewerbeansiedlungen erfordern eine bedarfsgerechte landseitige Verkehrs- und Straßenerschließung. Die Sicherung dieser Erschließung ist in den vorliegenden allgemeinen Programmsätzen nicht hinreichend benannt. Deshalb wird erneut vorgeschlagen, dieses explizit als landesplanerisches Ziel zu verankern. Dieses gilt ebenfalls für die seeseitige Erreichbarkeit des Hafens über die Ostansteuerung (jetzt im Kap. 5.1.2 enthalten).

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 ist abzulehnen. Die SWS Seehafen Stralsund GmbH führt in ihrer Stellungnahme vom 26.08.2015 zum 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP dazu u.a. aus:
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 Hafeninfrastruktur 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 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 die Kategorie der landesweit bedeutsamen Seehäfen.
Deshalb bekräftigt auch die Stadt die Forderung, dem Seehafen Stralsund den Status als landesweit bedeutsamer Seehafen zuzuerkennen.

Wesentliche Hinweise zu den Kartendarstellungen:

Für den Erhalt und eine bedarfsangepasste Fortentwicklung der maritim-touristischen Potenziale in der Stadt sind angemessene Entwicklungsspielräume und das Vorhalten von Flächen erforderlich. Diesen Anforderungen sollte mit der Ausweisung der küstennahen Wasserflächen nördlich des Ziegelgrabens, die außerhalb des Vorranggebietes Schifffahrt liegen, als Marines Vorbehaltsgebiet Tourismus Rechnung getragen werden.

Die Darstellung eines Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft (LW), die das gesamte Stadtgebiet einbezieht, wird wegen des relativ geringen Anteils an Ackerland (ca. 16% der Stadtfläche) abgelehnt.

Zum Umweltbericht werden keine beachtlichen Hinweise gegeben.

Auf Grund der Bedeutsamkeit und der weitreichenden Auswirkungen der Fortschreibung des LEP auf die Entwicklung auch der Kommunen handelt es sich dabei um eine wichtige Angelegenheit i.S. § 22 Abs. 2 KV M-V. Die 2. Stufe der Beteiligung zur Fortschreibung des LEP findet vom 29. Juni bis zum 30. September 2015 und damit weitestgehend in der parlamentarischen Sommerpause statt, so dass ein Beschluss der Bürgerschaft auf dem regulären Verfahrensweg innerhalb des Beteiligungszeitraums nicht herbeigeführt werden kann. Um die Stellungnahme der Hansestadt Stralsund zum 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP Frist wahrend abzugeben, wird diese unter dem Vorbehalt der Bestätigung durch die Bürgerschaft bis zum 31. September 2015 beim Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesplanung M-V eingereicht.

Der Bürgerschaft wird empfohlen, die vorliegende Stellungnahme zum 2. Entwurf der Fortschreibung des LEP M-V zu bestätigen. Nach der Beschlussfassung wird die bestätigte Stellungnahme ausgefertigt und mit dem Bürgerschaftsbeschluss dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V zugeleitet.

Alternativen:

Da die Anregungen und Hinweise der Hansestadt Stralsund bei der Fortschreibung des LEP Berücksichtigung finden sollen, kann eine Alternative nicht empfohlen werden.

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund bestätigt die Stellungnahme der Hansestadt Stralsund im Rahmen der 2. Beteiligung zum Entwurf des Landesraumentwicklungsprogramms (LEP) sowie zum Entwurf des Umweltberichts.

2. Die bestätigte Stellungnahme der Hansestadt Stralsund und der Bürgerschaftsbeschluss sind dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V vorzulegen.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen keine Auswirkungen auf den Haushalt:

Termine/ Zuständigkeiten:

Termin: mit Wirksamkeit des Bürgerschaftsbeschlusses
Zuständig: Bauamt, Abt. Planung und Denkmalpflege

ANLAGE 1 Abwägung 1. Stellungnahme HST_klein
ANLAGE 2 Stellungnahme der HST im 2. Beteiligungsverfahren zum LEP-Entwurf

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

Regierungsportal

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

|neue Suche| |andere Anzeigeart| Onlinebeteiligung|

Einlassungen von Stellungsnehmern: Hansestadt Stralsund

Stellungnehmer	Kapitel	Inhalt	Abwägung und Sachaufklärung
lfd.-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.
lfd.-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.
lfd.-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.
lfd.-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.
lfd.-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 Zarrendof

		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.
lfd.-Nr.: 4335 Hansestadt Stralsund	4.3.2 Hafenentwicklung 4.3.2 Hafenentwicklung	-Kap. 4.3.1 Flächenvorsorge für hafenaffines 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 hafenaffine 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.	
lfd.-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.
lfd.-Nr.: 4337 Hansestadt Stralsund	4.3.3 Großflächige Einzelhandelsvorhaben 4.3.3 Großflächige Einzelhandelsvorhaben	S 38: Zur KlarsteIlung 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.
lfd.-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.
lfd.-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 Tell 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 Schiffsgrößenentwicklung 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.
lfd.-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.
lfd.-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.
lfd.-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.
lfd.-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.
lfd.-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.
lfd.-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.

lfd.-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.
lfd.-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 gutacherlich untersucht. Dies wird in der Begründung ergänzt.
lfd.-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.

TOP Ö 3.1

Kontakt Kirstin Gessert

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

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

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 Umweltbereicht 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 Teiloberzentrums 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 Hafeninfrastruktur 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 hafenaffine 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. „gegendbasierte 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 Vorrangebiet 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 Borgwallssee 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 Borgwallsse nunmehr nicht mehr Bestandteil des Vorbehaltsgebietes Trinkwasser. Es wird dafür jedoch keine Begründung gegeben. U.E. muss der Borgwallssee 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

TOP Ö 3.2

Hansestadt Stralsund

Beschlussvorlage Bürgerschaft
Vorlage Nr.: B 0134/2014
öffentlich

Titel: Bebauungsplan Nr. 32 der Hansestadt Stralsund "Wohngebiet Gärtnereigelände Andershof"
Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

Federführung:	Senator und 1. Stellvertreter des OB und Leiter Amt 60	Datum:	14.09.2015
Bearbeiter:	Herr Dieter Hartlieb Herr Ekkehard Wohlgemuth Frau Kirstin Gessert		

Beratungsfolge	**Termin**	
OB-Beratung Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung	21.09.2015 08.10.2015	

Sachverhalt:

Das Verfahren zur Aufstellung des B-Plans Nr. 32 wurde mit Beschluss der Bürgerschaft vom 18.11.1993 (Beschl.-Nr. 469-09/93) eingeleitet mit dem Planungsziel, das Gelände der ehemaligen Gärtnerei Andershof zu einem Wohnungsbaustandort zu entwickeln. Nachdem sich der damalige Investor 1996 zurückzog, wurde 2012 mit der Landesgrunderwerb Mecklenburg-Vorpommern GmbH (LGE) ein neuer verlässlicher Partner für die Fortführung des Projektes gefunden. In Vorbereitung auf die geplante Umsetzung des Projektes erwarb die LGE das Grundstück aus privater Hand.

Das Plangebiet umfasst die seit 1991 aufgelassene, ca. 8 ha große Gewerbebrache der ehemaligen Gärtnerei Andershof im Stadtteil Andershof südlich des Andershofer Teichs, zwischen der Greifswalder Chaussee und der Bahnstrecke Stralsund – Greifswald. Im Geltungsbereich liegen außerdem die bebauten Einfamilienhausgrundstücke Andershofer Ufer Nr. 28 und 30 sowie die Straße Alte Gärtnerei bis zur Einmündung in die Straße Zum alten Gutshof.

Die Wiedernutzbarmachung der Gewerbebrache ist eine Maßnahme der Innenentwicklung. Mit der Entwicklung eines Wohngebietes an diesem Standort wird die Siedlungsentwicklung auf den baulich vorgeprägten Flächen in diesem Bereich westlich der Greifswalder Chaussee abgeschlossen. Damit sind die hier verfügbaren Baupotenziale ausgeschöpft.

Das Plangebiet soll vorrangig als Standort für den Einfamilienhausbau entwickelt werden und wird dafür ca. 75 Bauparzellen bereithalten. Von den geplanten ca. 100 Wohneinheiten (WE) sollen ca. 25 WE in vier Stadtvillen entstehen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplanvorentwurf erfolgte im Mai 2013. Die geäußerten relevanten Anregungen und Hinweise zum notwendigen Schutz vor Bahnlärm, zu

artenschutzrechtlichen Untersuchungen, zu den naturschutzrechtlichen Belangen Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung, Baumschutz und 50 m-Gewässerschutzstreifen, zu den Bodenverunreinigungen mit Glasbruch sowie zu den forstrechtlichen Belangen werden im Bebauungsplanentwurf berücksichtigt bzw. wurden bereits im Vorgriff auf die spätere Realisierung durchgeführt.

So erfolgte in enger Abstimmung mit der zuständigen Bodenschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen inzwischen die Beräumung der mit Glasbruch kontaminierten Flächen. Da der verunreinigte Boden nicht für einen Wiedereinbau im Gebiet geeignet war, musste er einer geordneten Entsorgung zugeführt werden. Diese wurde im Mai 2015 abgeschlossen.

Aus technischen und topografischen Gründen kann die für die Regenwasserentsorgung aus dem Gebiet erforderliche Regenwasserreinigungsanlage nur im nördlichen Bereich in der Uferzone des Andershofer Teichs angelegt werden. Die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen stellte dafür die Ausnahme vom Bauverbot im 50 m-Gewässerschutzstreifen gemäß Naturschutzrecht in Aussicht.

Die zuständige Forstbehörde stufte auch eine ca. 0,7 ha große Gehölzfläche in zentraler Lage am Westrand des Plangebietes als Wald i.S. Landeswaltgesetz M-V ein. Da der baulichen Wiedernutzbarmachung der Gewerbebrache jedoch der Vorrang vor dem Erhalt der Waldfläche ohne besondere Waldfunktionen gegeben werden soll, muss der Eingriff in den Wald an anderer Stelle ausgeglichen werden. Seitens der Forstbehörde steht die Genehmigungsfähigkeit der Waldumwandlung in Aussicht.

Der Beschluss des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 9. September 2015, der die Verwaltung beauftragt, im Rahmen der Aufstellung des B-Plans Nr. 32 zu prüfen, inwieweit die Errichtung eines Angelsteges am Andershofer Teich im Bereich der ehemaligen Buhnenpfähle und eine Förderung für die Anlage möglich ist, findet im vorliegenden B-Planentwurf noch keine Berücksichtigung, da dieser zum Zeitpunkt des Beschlusses bereits fertig gestellt war. Der Andershofer Teich liegt nicht im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 32. Der zu prüfende Bau einer Steganlage und die Klärung der erforderlichen Zuwegung können unabhängig von der geplanten Wohngebietsentwicklung erfolgen. Nach der unerwartet zeitaufwändigen Klärung zu den von der Planung betroffenen naturschutzfachlichen und forstrechtlichen Belangen möchte die LGE nunmehr mit dem B-Planverfahren schnellstmöglich vorankommen, um im nächsten Jahr mit der Erschließung beginnen zu können. Da die Steganlage unabhängig vom B-Plan gebaut werden kann, der Bau einer Steganlage an diesem Standort jedoch wichtige naturschutzfachliche und forstrechtliche Belange berührt, sollten die notwendigen Abstimmungen dazu parallel zum weiteren Verfahrensablauf erfolgen.

Da für die bereits mit Einfamilienhäusern bebauten Bestandsgrundstücke Alte Gärtnerei 11, 13 und 15 kein Planungserfordernis besteht, können diese aus dem Geltungsbereich des B-Plans ausgegliedert werden.

Lösungsvorschlag:

Der Bebauungsplanentwurf liegt nun vor. Er berücksichtigt auch die Anpassung des Geltungsbereiches durch die Herausnahme der bebauten Einfamilienhausgrundstücke an der Alten Gärtnerei.
Der Bebauungsplanentwurf sollte gebilligt und zur öffentlichen Auslegung bestimmt werden.

<u>1. Art und Maß der baulichen Nutzung</u>

Das Gebiet soll überwiegend als ein Allgemeines Wohngebiet (WA) entwickelt werden. Es gliedert sich in 9 Teilbereiche. Zulässig sind hier Wohngebäude, Anlagen für kirchliche,

kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie nicht störende Handwerksbetriebe und Räume für freiberuflich Tätige. Der Versorgung des Gebietes dienende gastronomische Einrichtungen, nicht störende Gewerbebetriebe, Beherbergungsbetriebe und Anlagen für Verwaltungen sind nur an der Hauptzufahrt (Planstraße A) in zentraler Lage zugelassen. Ausgeschlossen bleiben Tankstellen, Gartenbaubetriebe und Einrichtungen für die Kleintierhaltung.
Für den Einfamilienhausbau sind ein- und zweigeschossige Gebäude mit verschiedenen Dachformen vorgesehen. In dem zentralen Bereich des WA 1 an der Hauptzufahrtsstraße sollen dreigeschossige Stadtvillen das Zentrum des Gebietes bilden.
Im gesamten Wohngebiet gilt die offene Bauweise. Während im WA 2 Reihenhäuser errichtet werden können, sind die WA 3-9 Einzel- und Doppelhäusern vorbehalten. In den Einzel- und Doppelhäusern dürfen maximal zwei Wohnungen pro Wohngebäude untergebracht werden.
Die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) beträgt 0,40, so dass damit höchstens 40% der Baugrundstücksflächen überbaut werden dürfen. In den WA 2, 5,7 und 9 darf die GRZ für den Bau von Nebenanlagen, Stellplätzen, Garagen usw. um 50% überschritten werden.
Um entlang der Erschließungsstraßen eine grüne Vorgartenzone zu sichern, sind hier Stellplätze, Garagen und Carports nicht zulässig.

2. Erschließung

Die Verkehrserschließung des Gebietes erfolgt über die Ahornstraße, die die Verbindung zur Greifswalder Chaussee und zum städtischen Hauptstraßennetz herstellt. Der Querschnitt der Ahornstraße berücksichtigt bereits diese Erschließungsfunktion. Aus Richtung Südosten ist das Plangebiet über die Alte Gärtnerei an die Ortslage Andershof angeschlossen. Diese Anliegerstraße soll im Bestand saniert werden.

Die Planstraße A, eine Stichstraße in Verlängerung der Ahornstraße mit einer abschließenden Platzfläche, und die umlaufende Planstraße B dienen der inneren Erschließung des Gebietes. Die Baugrundstücke im Hinterland sind über kurze private Stichstraßen zu erreichen. Jedes Grundstück erhält eine 3 m breite Zufahrt. Besucherparkplätze konzentrieren sich im Hauptzufahrtsbereich und befinden sich innerhalb der Planstraße B.

Fuß- und Radwegeverbindungen führen zum Westrand des Wohngebietes und zur südlichen Einfamilienhaussiedlung am Tannenhain (B-Plan Nr. 19). Um die grünen Uferzone des Andershofer Teichs auch für Aufenthalt und Naherholung zu erschließen, sollen hier unbefestigte Wege angelegt werden, die auch zum Andershofer Ufer führen.

Die Regenreinigungsanlage im nordwestlichen Bereich in der Uferzone des Andershofer Teichs ist über eine kurze Zufahrt an die Planstraße B angebunden. Diese Anlage wird als Erdbecken ausgebildet und nutzt dabei das vorhandene Geländegefälle; die Böschungen sind naturnah zu gestalten.

3. Grünflächen/ Ausgleichsmaßnahmen/ Wald

Der 50 m-Gewässerschutzstreifen des Andershofer Teichs im Plangebiet wird als Grünzug gesichert. Die Gehölzflächen am Teichufer sind als gesetzlich geschützte Biotope und gleichzeitig auch als Wald nachrichtlich gekennzeichnet. Die von der ehemaligen Gärtnerei angelegte Streuobstwiese ist zum Erhalt festgesetzt.
Am Südrand des Plangebietes soll eine Grünfläche mit einem Spielplatz entwickelt werden. Der hier vorhandene Baumbestand ist zu erhalten ebenso wie die markante attraktive Eichenreihe entlang der Südostgrenze des Plangebietes.
An der Nordseite der Planstraße A sind eine Baumreihe und in der Planstraße B einzelne Baumpflanzungen vorgesehen.

Die Entwicklung des Wohngebietes führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Da die Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet als Kompensation nicht ausreichen und weitere

Standorte dafür in der Stadt derzeit nicht zur Verfügung stehen, sollen die externen Ausgleichsmaßnahmen in dem von der Naturschutzbehörde anerkannten Ökokonto „Rossiner Wiese“ in der Gemeinde Rossin bei Anklam herangezogen werden.
Für die Umwandlung der ca. 0,7 ha großen Gehölzfläche mit Waldstatus steht die Genehmigung der Forstbehörde in Aussicht. Die Ersatzaufforstung wird nach den Vorgaben des Landeswaldgesetzes an anderer Stelle erfolgen.

4. Altlasten/Immissionen
Durch die inzwischen abgeschlossene Entsorgung des mit Glasbruch kontaminierten Bodens sind keine Beeinträchtigungen für die geplante Wohnnutzung zu erwarten. Im Rahmen der Baufeldfreimachung und Beräumung sind auch die mit Altlasten verunreinigten Böden im Bereich der ehemaligen Schlosserei zu entsorgen.
Um den erforderlichen Schutz der Wohnnutzung vor Bahnlärm zu sichern, sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich: oberhalb der Bahntrasse eine durchgehende, 3,60-4,00 m hohe Lärmschutzwand, auf den angrenzenden Baufeldern nur eingeschossige Gebäude, eine lärmgünstige Grundrissgestaltung und Schallschutz an den Außenbauteilen der Gebäude.

5. Klimaschutz/Umweltbelange
Der B-Plan folgt dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, da eine Gewerbebrache wiedergenutzt werden soll. Dieses ist ein Beitrag zum Klimaschutz durch Verkehrsvermeidung und Minderung des CO2-Ausstoßes, aber auch durch das Sichern und Anlegen von Grünflächen sowie Gebäudestellungen zur optimalen Ausnutzung von Solarenergie.
Das Plangebiet liegt in der Trinkwasserschutzzone III, so dass hier besondere Bau- und Schutzmaßnahmen vorzusehen sind.
Die Umweltbelange wurden geprüft und bewertet. Unter Beachtung der geplanten Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die Planung und Realisierung des geplanten Wohngebietes keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erwarten lässt.

Das Areal ist im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Stralsund als Wohnbaufläche dargestellt, die Uferzone als Grünfläche. Die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs folgen dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch.

Alternativen:

Für die geplante Wohnungsbauentwicklung besteht zurzeit kein Baurecht. Dieses kann nur durch Aufstellung eines Bebauungsplanes geschaffen werden. Wenn die geplante Wiedernutzbarmachung der ehemaligen Gewerbebrache erfolgen soll, kann eine Alternative zur Auslegung des Bebauungsplanentwurfs nicht empfohlen werden.

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

1. Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 32 „Wohngebiet Gärtnereigelände Andershof“ für das Gelände der ehemaligen Gärtnerei Andershof, gelegen im Stadtteil Andershof südlich des Andershofer Teichs und östlich der Bahnstrecke Stralsund – Greifswald, in der Fassung vom September 2015, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A), den textlichen Festsetzungen (Teil B), den örtlichen Bauvorschriften (Teil B) und die Begründung mit Umweltbericht und Anlagen werden gebilligt und zur öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB bestimmt.

2. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 32 „Wohngebiet Gärtnereigelände Andershof“ wird im südöstlichen Bereich durch die Herausnahme der Wohngrundstücke Alte Gärtnerei 11, 13 und 15 (Flurstücke 107/5, 107/6, 107/7, 107/11, 107/12, 107/14, 107/17) verkleinert. Im Geltungsbereich liegen folgende Flurstücke bzw. Anteile der Flurstücke 70/9, 71/1, 73/1 (teilw.), 105/4, 107/13, 107/14, 107/15, 107/16, 107/18, 108, 109, 110, 194 und 195 (teilw.) der Flur 1 Gemarkung Andershof.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen keine Auswirkungen auf den städtischen Haushalt. Gemäß städtebaulichem Vertrag vom 16.01.2012 trägt die Landesgrunderwerb Mecklenburg-Vorpommern GmbH die Kosten des Planverfahrens.

Termine/ Zuständigkeiten:

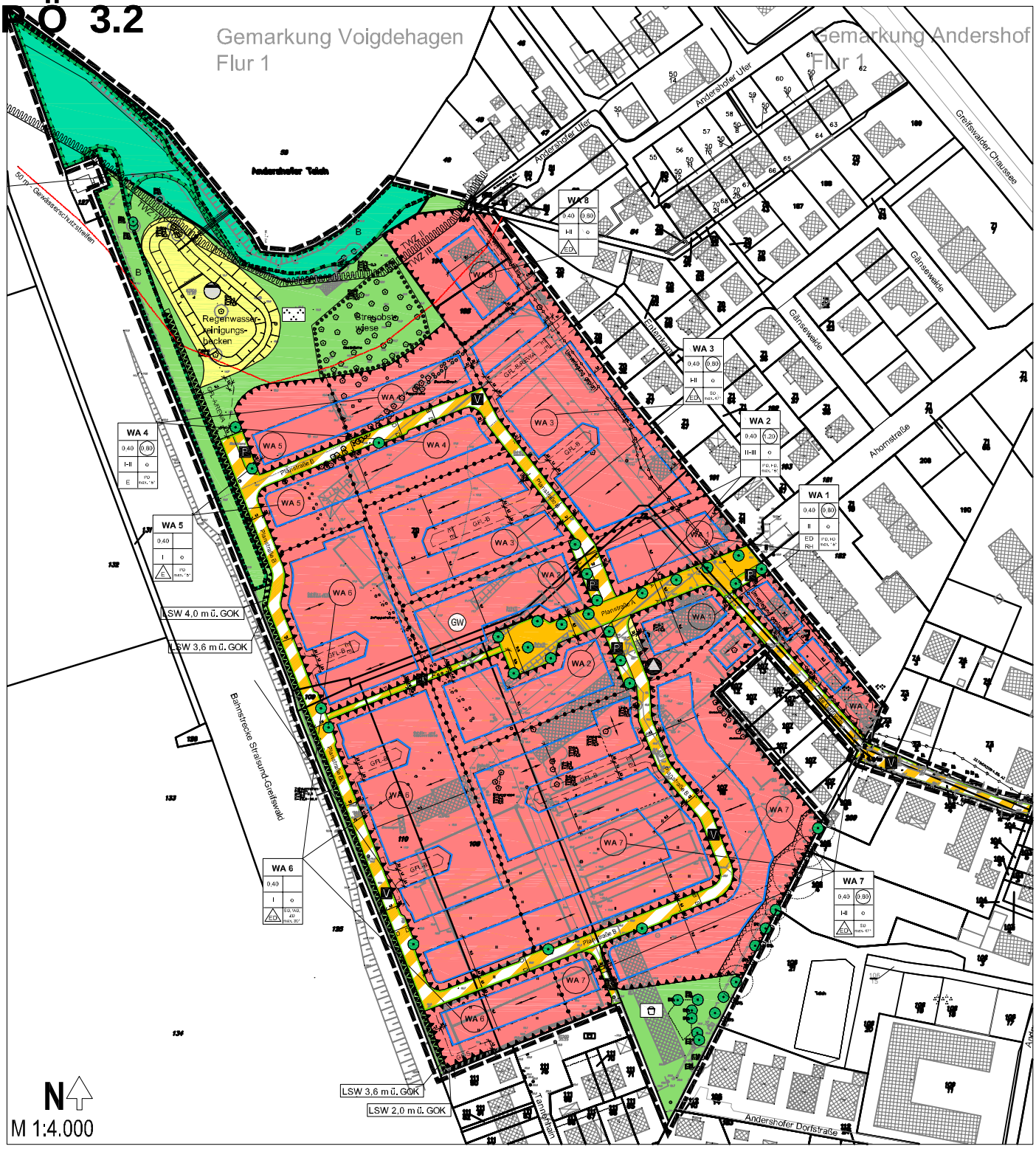
Öffentlichen Auslegung:	ca. 6 bis 8 Wochen nach Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Zuständig:	Bauamt, Abt. Planung und Denkmalpflege

B-Plan_Nr_32_Stralsund_Entwurf_Anlage-Auslegung

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

Teil A - Planzeichnung

TOP Ö 3.2



Hansestadt Stralsund
Bebauungsplan Nr. 32 "Wohngebiet Gärtnereigelände Andershof"

Planzeichenerklärung (Auszug)

1. **Art der baulichen Nutzung**
   (§ 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB und §§ 1 und 4 BauNVO)

   WA — Allgemeines Wohngebiet

2. **Maß der baulichen Nutzung**
   (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 16, 19, 20 BauNVO)

   0,4 — Grundflächenzahl (GRZ)

   (0,8) ; (2) — Geschossflächenzahl als Höchstmaß (GFZ)

   I ; II — Zahl der Vollgeschosse als Mindest- oder Höchstmaß

3. **Bauweise, Baulinien, Baugrenzen**
   (§ 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

   Baugrenze

4. **Verkehrsflächen**
   (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

   Straßenverkehrsflächen

   Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

5. **Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen**
   (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB)

   Fläche für Versorgung, Abfallentsorgung, Abwasser und Ablagerungen, Zweckbestimmung: Abwasser

6. **Grünflächen**
   (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

   Grünflächen

7. **Flächen für Wald**
   (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 und Abs. 6 BauGB)

   Flächen für Wald (nachrichtliche Übernahme)

8. **Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses** (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 und Abs. 6 BauGB)

   TWSZ II — Trinkwasserschutzgebiet der Wasserfassung Andershof (Nachrichtliche Übernahme)

Anlage zum Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

August 2015