

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 von 6
Datum □□□□

Stellungnahme der Hansestadt Stralsund im Rahmen der 1. Beteiligung zum Entwurf des Landesraumentwicklungsprogramms M-V (LEP M-V) 2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hansestadt Stralsund begrüßt, dass bereits zu einem frühen Zeitpunkt die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf 2015 der Fortschreibung des LEP M-V eingeräumt wird. In der nunmehr vom Ministerium den Kommunen gewährten Fristverlängerung bis zum 30. September 2014, die eine Behandlung und Entscheidung über diese wichtige Angelegenheit i.S. § 22 Abs. 2 KV M-V auch in der neuen Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund nach der

Sommerpause am 4. September ermöglicht, sieht die Stadt ein wichtiges positives Signal für die intensiven Bemühungen der Kommunen um umfassende, qualifizierte Mitwirkung.

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 gilt es, auch der Energiewende Rechnung zu tragen.

Das Land M-V formuliert folgende wesentlichen Gründe für die Fortschreibung:

1. Die Alterung und Bevölkerungsrückgang wirken sich auf Angebot und Inanspruchnahme von infrastrukturellen, kulturellen und sozialen Leistungen aus und damit auf die Bedeutung der zentralen Orte; Räume mit demographischem Handlungsbedarf bilden sich heraus.
2. Die stärker werdenden bilateralen und transnationalen Verflechtungen im Ostseeraum sowie in Europa erfordern raumordnerische Aussagen zur Zusammenarbeit.
3. Die Stadt- Umland- Räume entwickeln sich immer stärker zu wirtschaftlichen Kristallisationspunkten des Landes.
4. In den ländlich geprägten Räumen entstehen neue Nutzungskonkurrenzen vor allem in Folge der Energiewende.
5. Auch in Folge der Energiewende wird die Betrachtung der Nutzungskonkurrenzen unterhalb der Erdoberfläche erforderlich.
6. Der Klimawandel erfordert Strategien zu Klimaschutz und Klimaanpassung sowohl im Küstenraum als auch in städtischen und ländlichen Räumen.

Entwurf der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms M-V 2015

1. Zu den einzelnen Kapiteln im Text möchte ich folgende Anregungen und Hinweise geben:

- Kap. 1.1 Mecklenburg-Vorpommerns Herausforderungen in Deutschland u. 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.

- Kap. 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.

- Kap. 2 Leitlinien der Landesentwicklung, 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.

- Kap. 3.2 Zentrale Orte, S. 20, Abb.6 des
Die Karte zeigt die Gemeinde Altefähr zutreffend als Teil Mittelbereiches Stralsund. Dieses ist auch im Text, in der Abb. 8 (Tabelle) zu ergänzen.

- Kap. 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 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 %.

- Kap. 4.3.1 Flächenvorsorge für hafenaффines Gewerbe und Industrie, S. 36;
Kap. 4.3.2 Hafenentwicklung, S. 37, i.V.m. Kap. 5.1.2 Netze und Gesamtverkehrssystem S. 52

Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass hier auch Stralsund als Standort für hafenaффine 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 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.

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 hafenaффine Gewerbe- und Industrieansiedlungen bescheinigt.

- Kap. 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.

- Kap. 4.3.3 Großflächige Einzelhandelsvorhaben, S. 38

Zur Klarstellung und Vereinheitlichung sollte im Programmsatz (4) die Formulierung „negative Auswirkungen“ (auf Innenstadt und sonstige zentrale Versorgungsbereiche) durch die Formulierung des Baugesetzbuches „schädliche Auswirkungen“ ersetzt werden.

- Kap. 4.6.1 Tourismusentwicklung, S. 46

Der Verzicht auf die frühere Regelung zum Verhältnis von Gast- und Dauerliegern in den Sportboothäfen wird begrüßt.

- Kap. 5.1.2 Netze und Gesamtverkehrssysteme, S. 52

Es sollte auch ein Hinweis auf die Planung des Ostseetunnels als Teil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung von 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.

- Kap. 8.1 Windenergieanlagen, 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 Umweltprüfung gem. § 9 Abs. 1 ROG nur mit geeigneten Visualisierungen qualifiziert ermitteln und prüfen.

- 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.

2. 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.
- 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, Personenschiffahrt, 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 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 Darstellung der Nordansteuerung des Stralsunder Hafens als Vorranggebiet Schiffahrt wird begrüßt.
- Die Ausweisung eines Vorbehaltsgebiets Landwirtschaft innerhalb des Vorbehaltsgebiets Trinkwassersicherung östlich angrenzend an den Borgwallsee wird mit folgender 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.

- 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.

Mit freundlichen Grüßen

Dr.- Ing. Alexander Badrow