



DER OBERBÜRGERMEISTER

Postanschrift · Hansestadt Rostock · 18050 Rostock

Ministerium für Energie, Infrastruktur
und Landesentwicklung
Abteilung Landesentwicklung
Schlossstraße 6-8
19053 Schwerin

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Unsere Zeichen
61.2/61.12.10/LEP/cf

Telefon/Telefax
0381 381 6131/-6901
christoph.fischer@rostock.de

Datum
.07.2014

Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern

Hier: 1. Beteiligung zum Entwurf gem. § 7 Abs. 2 Landesplanungsgesetz

Zu den Fachkapiteln des Landesraumentwicklungsprogramms M-V werden in Abstimmung mit den Fachämtern der Hansestadt Rostock und der HRO folgende Hinweise gegeben:

Zu Fachkapitel 1.2 „Entwicklungstendenzen“

- In dem Fachkapitel wird die Aussage getroffen, dass Mecklenburg-Vorpommern eine im bundes- und europaweiten Vergleich herausragende Naturraumausstattung hat. Gleichzeitig wird bewertet, dass die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft Voraussetzung für die Attraktivität des Tourismus und die damit verbundene Wirtschaftskraft ist und dieses Potenzial zu erhalten, zu pflegen und zu entwickeln ist. Diesem formulierten Ziel, dass in besonderem Maße für den Ostseeküstenbereich gilt, widerspricht die Ausweisung von neuen marinen Vorranggebieten für Windenergieanlagen vor Warnemünde und Markgrafenheide. Gerade die Ostseeküste ist durch ihre besondere Eigenart und Schönheit als Bereich mit sehr hoher Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes (Erste Aktualisierung des Landschaftsplanes der Hansestadt Rostock 2013) eingestuft. Dabei geht es um die Sicherstellung des Schutzes der ästhetischen Funktionen der Landschaft. Mit Veränderung des Landschaftsbildes durch visuell störende Elemente, wie in der Kompaktheit und Größenordnung im Entwurf vorgeschlagen, gehen die spezifische Eigenart und Schönheit der Landschaft verloren. Die technische Verfremdung des Landschaftsbildes - die Abstände zwischen Vorranggebieten und Küste betragen vielfach lediglich 6 km – lässt eine erhebliche Minderung des Erholungswertes

Telefon

Zentrale 0381 381-0
Telefax 0381 381-1902

Konten der Stadt

| | | | | |
|----------------------------------|------------|---------------|-----|------------|
| Deutsche Kreditbank AG Rostock | Kto. - Nr. | 100 321 | BLZ | 120 300 00 |
| OstseeSparkasse Rostock | Kto. - Nr. | 0 205 600 000 | BLZ | 130 500 00 |
| Deutsche Bank AG Rostock | Kto. - Nr. | 1 168 038 | BLZ | 130 700 00 |
| Vereins- und Westbank AG Rostock | Kto. - Nr. | 19 565 499 | BLZ | 200 300 00 |

Besucherzeiten

und der Aufenthaltsqualität der Landschaft erwarten. (siehe auch Hinweise zu Fachkapitel 8.5 „Tourismus“)

- Es wird angeregt, den Absatz in Fachkapitel 1.2, der sich auf Maßnahmen zur Sicherung des Fachkräfteangebotes bezieht (Seite 9 unten), durch die Weiterbildung und Qualifizierung zu ergänzen, so dass er lautet:

„Die Sicherung des Fachkräfteangebots, das sich in Folge der demografischen Entwicklung quantitativ verringert hat, ist eine Aufgabe, die nur gemeinsam mit den relevanten Akteuren bewältigt werden kann. Das „Fachkräftebündnis für Mecklenburg-Vorpommern“ bildet die umfassende Grundlage für die Sicherung des Fachkräfteangebots im Land. Ziel ist die Identifizierung und Erschließung eines ausreichenden und gut qualifizierten Fachkräfteangebots. Es beinhaltet viele Maßnahmen von der frühkindlichen Bildung über die Schulbildung, Berufsorientierung, Berufsausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung, Themen der Personalpolitik bis hin zu Werbemaßnahmen für Ausbildung und Arbeit.“

Zu Fachkapitel 3.1 „Demografischer Wandel und Daseinsvorsorge“

- Entsprechend LEP M-V Programmsatz Z 3.1 (2), Daseinsvorsorge, ist in allen Teilräumen eine bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge zu gewährleisten. Diese sind lt. Begründung vorrangig in den Zentralen Orten zu bündeln und ergänzend in den Dörfern der ländlichen Räume auf privatwirtschaftlicher Ebene oder durch Bürgerinitiativen vorzuhalten. Offen bleibt dabei die konkrete Zielstellung des o. g. Programmsatzes im Hinblick auf die Gewährleistung einer Grundversorgung mit öffentlichen Leistungen. Ergibt sich aus den Konsequenzen des demografischen Wandels (Überalterung, Bevölkerungsrückgänge, etc.) ein Konzentrationsgebot dieser (Grund-)Leistungen in den Zentralen Orten oder wird eine flächendeckende Stabilisierung und Reaktivierung von Nahversorgungsangeboten angestrebt. Ein eindeutiges Positionsbekanntnis sollte hier angestrebt werden, zumal der Programmsatz als Zielfestlegung keiner Abwägung mehr zugänglich ist.
- Eine weitere Themenstellung die einer inhaltlichen Ausformulierung bedarf, ist die raumordnerische Definition zur „angemessenen Erreichbarkeit“ von Einrichtungen und Leistungen der Daseinsvorsorge. Wenn jene in den ländlich geprägten Landesteilen die Tragfähigkeitsgrenze unterschreiten, ist dann durch Bündelung der Einrichtungen in den Zentralen Orten eine angemessene Erreichbarkeit gewährleistet und was sind dabei die Zumutbarkeitsgrenzen?

Zu Fachkapitel 3.2 „Zentrale Orte“

Die Hansestadt Rostock nimmt als regionaler Wachstumskern mit erweiterten metropolitanen Funktionen für die Region eine herausgehobene Stellung ein. Die Etablierung und Stärkung der Regiopole/ Regiopolregion wird mitunter in den „Leitlinien der Landesentwicklung/ Schwerpunkte einer nachhaltigen Raumentwicklung (Fachkapitel 2)“ aufgeführt und ausdrücklich begrüßt. Weitergehend sollte eine Verankerung der Regiopole in LEP M-V Programmsatz 3.2 (6), Oberzentren, angestrebt werden, um der Hansestadt Rostock eine landebedeutsame Funktion zuzuweisen. Gleiches gilt für die grafische Darstellung in Abbildung 6 „Karte der Mittel- und Oberzentren mit Verflechtungsbereichen“.

Zu Fachkapitel 3.3.1 „Ländliche Räume“

Fachkapitel 3.3.1 spezifiziert die besonderen räumlichen Gegebenheiten für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen im ländlichen Raum. Dabei fehlt es einer detaillierten Betrachtung der möglichen Konflikte, v. a. in Bezug auf die Gestaltung der Energiewende. In der Begründung heißt es hierzu: *„Neben traditionellen Erwerbsquellen (Handwerk, Land- und Forstwirtschaft etc.) kommt dabei dem Tourismus, zunehmend aber auch der Energieerzeugung, eine besondere Rolle zu. Die in Deutschland eingeleitete Energiewende bietet die Chance auch dort, wo es ansonsten nur geringe wirtschaftliche Entwicklungspotenziale gibt, am Wirtschaftskreislauf teilzunehmen.“*

Die Ausweisung neuer Windeignungsgebiete und der weitere Ausbau regenerativer Energien im Allgemeinen kann meines Erachtens nicht nur plakativ als Chance sondern muss auch als Risiko/ Herausforderung (technische Überformung und Zerschneidung der Landschaft, Tourismus, regionaltypische Siedlungsstruktur) eingestuft werden. Die besonderen Gegebenheiten und die speziellen Anforderungen für Planungen und Maßnahmen im ländlichen Raum werden hier geschmälert und sind deshalb deutlicher herauszuarbeiten.

Zu Fachkapitel 3.3.2 „Stadt-Umland-Räume“

- Zum besonderen Kooperations- und Abstimmungsgebot des LEP M-V Programmsatzes 3.3.2 (3) gehören auch die notwendigen verkehrlichen Abstimmungen. Dies betrifft neben den Berufspendlerverflechtungen für Rostock/Warnemünde auch den touristischen Verkehr (z.B. Verkehrsmanagement an Tagen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen, Ausweisung von alternativen Angeboten). Für die Orte Gelbensande und Graal-Müritz muss unter diesen Gesichtspunkten die Zuordnung zum Stadt-Umland-Raum Rostock überprüft werden.
- LEP M-V Programmsatz 3.3.2 (5), Grundlage für Förderung, legt fest, dass die Stadt-Umland-Konzepte Grundlage für den Einsatz von Förderinstrumentarien des Landes sind. Die Begründung spezifiziert hierzu: *„Die Landesregierung unterstützt die Umsetzung der Stadt-Umland-Abstimmungen mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten und Mitteln, insbesondere bei Infrastruktureinrichtungen sowie beim Stadtum- und Rückbau.“* Die Förderinstrumentarien werden auch hier, entsprechend der rechtswirksamen LEP-LVO M-V vom Mai 2005, offen gehalten (Absichtserklärung). Eine genauere Aussage wäre hier wünschenswert.

Zu Fachkapitel 3.4 „Einbindung in europäische, nationale und überregionale Netzwerke“

- Es wird angeregt Abbildung 15 inhaltlich um die TEN-T Korridore (Kernnetzkorridor Orient/ Östliches Mittelmeer und Kernnetzkorridor Skandinavien-Mittelmeer) und die Motorways of the Sea zu erweitern.
- Zusätzlich zu den Aktivitäten im Ostseequerverkehr, wird für den Hafen Rostock die Verdichtung und Ausweitung von Linien im Russland-, Baltikum- und Finnlandverkehr am Standort Rostock erwartet. Die Konzentration der Ostseelängsverkehre auf den Hafenstandort Sassnitz / Mukran entspricht schon heute nicht der Realität und ist für uns nicht akzeptabel. Wir halten es deshalb für unverzichtbar, die aufgeführten Verbindungen wie im Textteil auf S. 52 geschehen auch in den Kartenteil auf S. 31 f zu übernehmen.

Zu Fachkapitel 4.1 „Siedlungsentwicklung“

Die Programmsätze G 4.1 (3) und G 4.1 (5) „Aufgaben der Regionalplanung“ stellen raumordnerisch ein Instrumentarium zur Umsetzung des Programmsatzes Z 4.1 (4) „Vorrang der Innenentwicklung“ dar. Die Programmsätze greifen ineinander über und sollten deshalb zusammengeführt werden

Zu Fachkapitel 4.2 „Wohnungsbauentwicklung“

Es wird vorgeschlagen die Gliederung des Fachkapitels 4.2 durch den Tausch der Programmsätze 4.2 (2) „Wohnungsbauentwicklungskonzepte für Stadt-Umland-Räume“ und 4.2 (3) „Wohnungsbau außerhalb der Zentralen Orte“ zu überarbeiten. Die neue Gliederung gestaltet sich damit wie folgt:

- (1) **Konzentration** der Wohnungsbauentwicklung auf die Zentralen Orte
- (2) Außerhalb der Zentralen Orte ist die Ausweisung neuer Wohnungsbauflächen auf den örtlichen **Eigenbedarf** zu beschränken
- (3) **Ausnahmen** an geeigneten Standorten in den Umlandgemeinden mit Abstimmungsgebot im SUR

Zu Fachkapitel 4.3.1 „Flächenvorsorge für Gewerbe- und Industrieanlagen mit landesweiter Bedeutung“

- Die Übernahme der fünf im RREP MM/R festgelegten regionalplanerisch bedeutsamen Gewerbe- und Industriestandorte mit besonderer hafen- bzw. logistikaffiner Eignung mit Zielcharakter wird als Bekenntnis des Landes zu diesen Ansiedlungspotenzialen außerordentlich begrüßt. Die in Programmsatz 4.3.1 (2), „landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte“, genannten Standorte für die Ansiedlung klassischer und hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen sollten jedoch in bereits festgestellte Standorte (Ziel) und noch festzustellende Standorte (Grundsatz) differenziert werden.
- Die verkehrliche Anbindung der hafenaffinen Großstandorte Rostock- Mönchhagen, Rostock Poppendorf sowie der Standort Poppendorf über eine leistungsfähige Verkehrsstrasse an den Seehafen Rostock (vgl. Programmsatz 4.3.1 (5)) sollte als landesplanerische Zielvorgabe festgelegt werden, ist sie doch unabdingbar für die Erschließung und Entwicklung der landesweit bedeutsamen gewerblichen und industriellen Großstandorte. Die Bedeutsamkeit dieser Standorte findet sich bereits in der Begründung zu o.g. Programmsatz wieder: *„Eine derartige Verkehrsstrasse ist jedoch notwendige Voraussetzung für die Ansiedlung von hafenaffinen Umschlags-, Logistik-, Gewerbe und Industrieunternehmen auf den festgestellten Entwicklungsflächen“* (S. 37).
- Programmsatz 4.3.1 (2) legt die Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen fest, allerdings nicht den **Rostocker Fracht- und Fischereihafen** (RFH). Der RFH ist ein attraktiver Universalhafen und ein modernes Gewerbegebiet. Durch die direkte Anbindung an das öffentliche Gleisnetz wurde das In- und Exportgeschäft mit Skandinavien und Osteuropa ausgebaut. Neben dem Hafenbetrieb mit Tiefkühlhaus sind gegenwärtig ca. 165 klein- und mittelständische Unternehmen der unterschiedlichsten Branchen auf dem 52 ha großen Gelände angesiedelt. Entwicklungsabsichten bestehen, so wurden nahegelegene Flächen von Privateigentümern kürzlich aufgekauft und es besteht auch Interesse Flächen mit Kai

zukünftig im Gewerbegebiet Schlachthof zu erwerben. Der RFH als Universalhafen und Gewerbestandort sollte deshalb zumindest in der Begründung Erwähnung finden.

Zu Fachkapitel 4.4 „Technologische sowie wirtschaftsorientierte Netzwerke“

Hier wird sich nur auf die Gesundheitswirtschaft beschränkt. Wie bereits einleitend (S. 9 Mitte) erwähnt, hat das Land M-V sechs Zukunftsfelder, in denen das Land besondere Stärken aufweist. Dazu gehören neben der Gesundheit auch Energie, Ernährung, Informations- und Kommunikationstechnologien, Maschinenbau und Elektrotechnik (einschl. maritime Industrie) sowie Mobilität. Aus diesem Grunde sollte man sich nicht nur auf das Thema Gesundheit beschränken, zumal das Land (insbesondere die Regiopolregion Rostock) über eine Dichte und Prominenz an Bildungs- und Forschungseinrichtungen verfügt, die im bundesweiten Vergleich eine Spitzenstellung einnehmen.

Zu Fachkapitel 4.5 „Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei

Der Programmsatz 4.5 (2), Bewirtschaftungsformen, legt fest, dass *„Sowohl traditionelle als auch neue Bewirtschaftungsformen erhalten, gestärkt und entwickelt werden sollen“*. Die Begründung zu o.g. Programmsatz spezifiziert: *„Zu den Bereichen mit neuen Bewirtschaftungsformen...zählen Aufgaben...ebenso wie die Schaffung von Voraussetzungen für die Agrarforschung...“*

Bezogen auf die vorstehende Aussage ist anzumerken, dass die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock in ihrer Sitzung vom 06.12.2006 mit Beschluss Nr. 1008/06-A beschlossen hat, dass die Hansestadt Rostock sicherstellt, dass auf den von ihr verpachteten Flächen keine gentechnisch veränderten Pflanzen angebaut werden. Entsprechend erfolgt auf dem Gemeindegebiet die Umsetzung der Beschlussvorlage Nr. 0373/07-BV, die beinhaltet, dass bei neu abzuschließenden Pachtverträgen für landwirtschaftlich genutzte Flächen, die den jetzigen gesetzlichen Gegebenheiten entsprechende Vertragsklausel zur gentechnikfreien Landwirtschaft in den Pachtvertrag aufzunehmen ist. Diese Aspekte sind inhaltlich in der Begründung zu berücksichtigen. Pauschalisierende Aussagen sollten vermieden werden.

Zu Fachkapitel 5.1.1 „Erreichbarkeit“

Unter dem Thema verkehrsübergreifende Erreichbarkeit Zentraler Orte und herausragender touristischer Regionen (vgl. Programmsatz 5.1.1 (1)) sind für Rostock zunehmend auch über die Landesgrenzen hinausreichende Abstimmungen und Kooperationen von Bedeutung. Die interkommunale Kooperation (Programmsatz 5.1.1 (3)) kann sich für Rostock in verkehrlicher Hinsicht nicht nur auf den festgelegten Stadt-Umland-Raum beschränken. Sie muss auch die angrenzenden Mittelzentren Bad Doberan, Güstrow und Ribnitz-Damgarten insbesondere bei den integrierten Mobilitätsangeboten einbeziehen. Auch für die Grundzentren außerhalb des Stadt-Umland-Raumes im Landkreis Rostock und im Raum Ribnitz-Damgarten sind diese Angebote zu prüfen.

Zu Fachkapitel 5.1.2 „Netze und Gesamtverkehrssystem“

- In Abbildung 19 werden die wichtigen Projekte für den Aus- und Neubau des Straßennetzes aufgeführt. Zuerst ist hierbei anzumerken, dass sich die geplante Ortsumgehung Rövershagen/Mönchhagen (B 105) nicht in der Region Vorpommern,

sondern in der Region Rostock befindet. Des Weiteren fehlt hierbei der Ausbau des südlich angrenzenden Abschnitts der B 105 (bestehende Ortsumgehung Bentwisch).

- Fachkapitel 4.3.1 „Flächenvorsorge für Gewerbe- und Industrieanlagen mit landesweiter Bedeutung“ misst der Erreichbarkeit dieser Standorte eine besondere Bedeutung bei. Es wird deshalb angeregt auch im Fachkapitel 5.1.2 einen verbindlichen Programmsatz zur verkehrlichen Anbindung der Großstandorte einzufügen, um deren Stellenwert herauszustellen.
- Im Programmsatz 5.1.2 (8), Luftverkehrsinfrastruktur, wird der Regionalflughafen Rostock-Laage als Grundsatz der Raumordnung festgelegt. Dieser soll demnach bedarfsgerecht weiterentwickelt werden und die nationalen und internationalen Luftverkehrsanbindungen der Nachbarländer ergänzen. Als wirtschaftsfördernder Faktor zur Verbesserung der Standortgunst sowie als wichtiges Standbein für den Tourismus und die Belange der ansässigen Bevölkerung (siehe Begründung) schlage ich vor, dessen Bedeutung durch landesplanerische Zielvorgabe zu verfestigen.

Zu Fachkapitel 5.3.1 „Bildung“

- Aufgrund der demografischen Entwicklung der Hansestadt Rostock und der damit verbundenen nicht unwesentlichen Zuwanderungsrate aus dem Umland, wird in den kommenden Jahren ein systematischer Anstieg der Kinder im schulpflichtigen Alter prognostiziert.

Entsprechend den Ausführungen des LEP und den Entwicklungsszenarien steht die Hansestadt Rostock vor der Aufgabe diesem Wandel entsprechend gerecht zu werden. Bereits heute besuchen vorwiegend ab den weiterführenden Bildungsgängen im Rahmen der Schulwahlfreiheit viele schulpflichtige Kinder aus dem Umland die Schulen der Hansestadt Rostock. Allerdings ist bereits merklich, dass die Aufnahmen dieser Kinder aus dem ländlichen Raum rückläufig sind und weiter sinken werden, da die kommunalen Schulen der Hansestadt Rostock kapazitätsmäßig an ihre Grenzen stoßen.

Die grundsätzliche Aussage, dass eine Konzentration in den Städten von Nöten ist, um die bildungsinhaltlichen qualitativ hochwertigen Ansprüche gerecht zu werden, wird grundsätzlich mitgetragen. Allerdings sollte dabei betrachtet werden, dass die ländlichen Regionen zwingend auch weiterhin Bildungsangebote vorhalten sollten und müssen, um den schulpflichtigen Kindern, gerade nach dem Prinzip einer erträglichen Wegstreckenentfernung, ein nach den heutigen Standards normgerechte Bildung vermitteln zu können.

Die Hansestadt Rostock sollte somit als Regiopole nicht dazu dienen den Bedürfnissen der umliegenden Gebietskörperschaften gerecht zu werden. Dies wäre auch zugleich ein Eingriff in das Selbstbestimmungsrecht dieser Körperschaften. Hilfreich wäre hier allerdings ein grundsätzliches Umdenken in der Vorhaltung von Bildungsangeboten.

- Der Programmsatz 5.3.1 (4), Weiter- und Erwachsenenbildung, legt fest, dass die Zentralen Orte, insb. die Ober- und Mittelzentren, Vorrangstandorte für Einrichtungen der Weiter- und Erwachsenenbildung sind. Interessant aus kommunaler Sicht ist, im Hinblick auf die Vorhaltung dieser Einrichtungen, die finanzielle Beteiligung des Landes. Dazu wird im Landesraumentwicklungsprogramm festgelegt, dass die „Förderstrategien (...) etc.“ zwar nicht im LEP geregelt werden, dass das LEP aber „ (...) eine Basis (bildet), auf der die unterschiedlichen Förderstrategien und -programme ansetzen können“.

Um das Angebotsspektrum der Volkshochschulen langfristig in der jetzigen Form zu erhalten bzw. unter den Entwicklungszielen, die im LEP genannt sind, sogar ausbauen zu können, wäre es aus kommunaler Sicht wichtig und sinnvoll, die Begründung zum Absatz 4 um die spezifischen Aufgaben der Volkshochschulen zu erweitern, da in der gegenwärtigen Formulierung die Betonung vor allem auf der Fortbildung älterer Menschen und der berufsbezogenen Weiterbildung liegt. Deshalb schlage ich eine inhaltliche Erweiterung der Begründung zum Programmsatz 5.3.1 (4) mit folgender Formulierung vor:

„Angesichts der sich verstärkenden Verschiebung der Altersstruktur und des gleichzeitig zunehmenden Mangels an Fachkräften trotz einer beständig hohen Arbeitslosenzahl, ist es wichtig, einerseits Angebote für lebenslanges Lernen und berufliche Qualifizierung, andererseits Angebote zum Ausgleich von Bildungsdefiziten in der ersten Bildungsphase vorzuhalten. Diese sollen auch der Orientierung und Lebenshilfe dienen sowie zu eigenverantwortlichem und kritischem Handeln im persönlichen, sozialen, politischen, kulturellen und beruflichen Leben befähigen. Unter dem Gesichtspunkt der zunehmenden Integration ausländischer Arbeitskräfte und der besonderen Rolle des Landes M-V im Ostseeraum gewinnt die sprachliche Weiterbildung eine zunehmende Bedeutung.“

Mit einer solchen Formulierung wäre im Grunde das gesamte Programm-Spektrum der Volkshochschule erfasst. Die Formulierung lehnt sich an den Text des Weiterbildungsförderungsgesetz des Landes an und nimmt Bezug auf die in Fachkapitel 1.2 beschriebenen Entwicklungstendenzen der zunehmenden Verschiebung der Altersstruktur und einer hohen Arbeitslosigkeit bei gleichzeitig zunehmendem Fachkräftebedarf.

Zu Fachkapitel 5.3.4 „Sport“

Die Hansestadt Rostock trägt bereits heute dem angestrebten Ziel des optimalen Nutzens von Sportstätten Rechnung, in dem neben der Erfüllung der Pflichtaufgabe Schulsport die Sportanlagen ebenso in Maximalauslastung durch Vereine im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Vor allem im Bereich des Vereins-, Freizeit- und Gesundheitssports bemüht sich Hansestadt Rostock ihrer Aufgabe gerecht zu werden. Jedoch bestehen an dieser Stelle noch erhebliche Defizite, da diese Aufgabe entsprechend der Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern dem Bereich der freiwilligen Aufgaben zuzuordnen ist.

Auf Grund der defizitären haushälterischen Situation der Gebietskörperschaften stehen hierfür wenige bis keine Mittel zur Verfügung. Zur Verbesserung dieser infrastrukturellen Aufgabe mit gerade diesen Angeboten, die möglichst einer breiten Bevölkerungsschicht den Zugang ermöglichen sollte, ist es erforderlich, dass mehr Mittel des Landes zur Verfügung gestellt werden müssen. Es wird deshalb angeregt, eine Grundsatzformulierung zu Fördermöglichkeiten von sportinfrastrukturellen Einrichtungen, in das Fachkapitel 5.3.4 „Sport“ aufzunehmen.

Zu Fachkapitel 6.1.2 „Landschaft“

LEP Programmsatz 6.1.2 (1) legt fest, dass *„Die Landschaft in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit geschützt, gepflegt und entwickelt werden soll.“* Dieser Grundsatz ist mit der Ausweisung der neuen Marinen Vorranggebiete für Windenergieanlagen in einem Abstand zur Küste von Warnemünde und Markgrafenheide von lediglich 6 km nicht vereinbar (siehe hierzu auch Begründung zu Fachkapitel 1.2 „Entwicklungstendenzen“). Mit Errichtung dieser technischen Bauwerke sind erhebliche Eingriffe für die Schutzgüter Mensch/Erholung und Landschaftsbild zu

erwarten. Die Vorhaben würden zu einer Veränderung/Abnahme der **Eigenart** und somit auch der **Schönheit** der (Küsten)-Landschaft führen. Der noch im ersten Entwurf der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms (Februar 2013) in diesem Sinne bedeutende, formulierte Grundsatz **„Der freie Blick auf das Meer und den unverbauten Horizont soll weitgehend als Landschaftserlebnis erhalten bleiben.“** (Fachkapitel: 6.1.2 „Landschaft“, Programmsatz (1)), der im vorliegenden Entwurf aus energiepolitischen Gründen nicht mehr enthalten ist, ist wieder aufzunehmen und planerisch entsprechend zu untersetzen. Gerade die Eigenart und Schönheit der Ostseeküsten-Landschaft ist Alleinstellungsmerkmal der Gemeinden und der Region. Ihrem Schutz ist auf Grund der Verpflichtung zur Erholungs- und Daseinsvorsorge der Vorrang einzuräumen.

Zu Fachkapitel 7.1 „Planerische Gestaltung unter der Erdoberfläche“

Ohne Vorlage eines Umweltberichtes kann zum Fachkapitel 7.1 keine Stellung bezogen werden (wird im Rahmen der strategischen Umweltprüfung im 2. Beteiligungsverfahren erarbeitet). Die pauschale Darstellung der Vorrangräume Energie und Energieträger (siehe Abb. 26) wird kritisch gesehen.

Zu Fachkapitel 7.2 „Ressourcenschutz Trinkwasser“

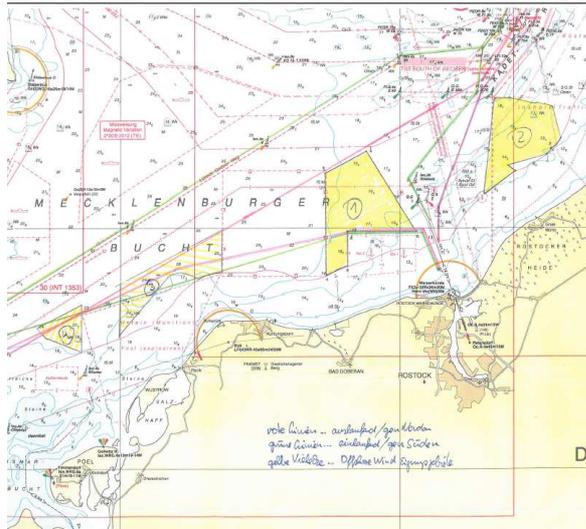
Im vorliegenden Entwurf des LEP M-V wurde das Trinkwasserschutzgebiet „Warnow“ aufgrund des fehlenden Grundwasserbezuges nicht berücksichtigt. Wegen der Bedeutung dieses Versorgungsgebietes sollte es zumindest im Text erwähnt, besser noch in der Karte dargestellt werden.

Zu Fachkapitel 8.1 „Windenergieanlagen und sonstige erneuerbare Energien

- Die Verknüpfung der ersten Beteiligung mit dem Scoping für den Umweltbericht im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung für den LEP wäre wünschenswert gewesen. Insbesondere im Bezug auf die Festlegung der Vorranggebiete für Windenergieanlagen vor Warnemünde und Markgrafenheide sind vielfältige Umweltuntersuchungen erforderlich sowohl zu standortbezogenen Auswirkungen als auch zu denen der terrestrischen Leitungsnetzanbindung. Insofern wäre es empfehlenswert gewesen, anstelle einer Ausweisung von Vorranggebieten zunächst Vorbehaltsgebiete auszuweisen und die Ergebnisse der Umweltprüfung für eine gegebenenfalls Festsetzung von Vorranggebieten einzubeziehen.
- Die Festlegung der Marinen Vorranggebiete für Windenergieanlagen vor Warnemünde und Markgrafenheide (entsprechend Programmsatz 8.1 (2)) ist zwangsläufig mit der Aufhebung der ehemals bestehenden Festlegung Vorbehaltsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege auf Gewässern verbunden. Die Kriterien zur Festlegung von Vorbehaltsgebieten Naturschutz und Landschaftspflege (vgl. Abb. 22) sind allerdings unverändert übernommen worden aus dem LEP 2005.

Die Ausweisung der neuen Marinen Vorranggebiete für Windenergieanlagen vor Warnemünde und Markgrafenheide wird auf Grund der zu geringen Abstände zur Küste (6 km) und der sehr hohen Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes (Erste Aktualisierung des Landschaftsplanes der Hansestadt Rostock 2013) mit der unter Fachkapitel 1.2 „Entwicklungstendenzen“ und 6.1.2 „Landschaft“ vorgenannten Begründung zu Diskussion gestellt.

- Die Rostocker Hafenwirtschaft mit den Hafenteilen Seehafen Rostock, Rostocker Fracht- und Fischereihafen, dem Kreuzfahrtterminal in Warnemünde sowie den Werkshäfen des Düngemittelwerkes Poppendorf sowie der Metallaufbereitung wird durch Teile des vorliegenden Entwurfes im Bestand sowie in der Entwicklung beeinträchtigt bzw. gefährdet. Die Häfen generieren erhebliche volkswirtschaftliche Effekte für die Region das Land Mecklenburg-Vorpommern, Deutschland und Europa. Eine Beschneidung der Perspektiven der Seehäfen der Hansestadt Rostock trifft nach Auffassung der EU wesentliche Wachstumstreiber für das Land Mecklenburg-Vorpommern, das für seine Reindustrialisierung auf bundesdeutsches Durchschnittsniveau auch und gerade Hafenplätze benötigt.
- Die Ausweisung von **Offshore Windenergieanlagen (WEA) ...**



1. westlich der Seekanalausfahrt ist komplett zu streichen

- Die WEA Ausweisung behindert die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in der Zu-/Ausfahrt des Seehafens Rostock, dem landesweit bedeutendsten Seehafen, der auf europäisch beschlossener Ebene sowohl als Hafen wie auch mit seinen Hinterlandbindungen mit 2 Korridoren im Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrskorridore (TEN) enthalten ist:
 - Scandinavian – Mediterranean (Helsinki/Oslo-Valetta)
 - Orient/East-Med. (Rostock/Hamburg-Athen)

Darüber hinaus ist Rostock in den sogenannten Meeresautobahnen (motorways off he sea) nach Gedser und Trelleborg integriert.

Dies spiegelt die Bedeutung des Rostocker Hafens im europäischen Kontext wieder. Für die Sicherheit von Schifffahrt und Windenergieanlagen auf See sieht die „Richtlinie zur Gestaltung, Kennzeichnung und Betrieb von Windenergieanlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ einen Mindestabstandswert von 2sm zuzüglich 500m Sicherheitszone um jede WEA vor. Diese Vorgabe wird nicht eingehalten. Das WEA-Eignungsgebiet grenzt direkt an die westliche Ansteuerung Rostocks (dargestellt als Vorranggebiet Schifffahrt) sowie den Schifffahrtsweg Lübeck – Kadetrinne (ebenfalls als Vorranggebiet Schifffahrt dargestellt). Die in der o. g. Richtlinie festgelegten Abstände sind unbedingt erforderlich um eine Kollision von treibenden oder (aufgrund von Manövrierfehlern o.ä. aus dem Fahrwasser) auslaufenden Schiffen mit WEA zu vermeiden. Je nach Kollisionsverlauf und Ladegut wären im Falle eines

Zusammenstoßes katastrophale Auswirkungen für Mensch (Untergang eines Passagierschiffes) und Umwelt (insbesondere im Falle eines Tankerunglücks) nicht auszuschließen.

- Zusätzlich wird ein Abstand vom Tankerweg („Weg T“) zwischen Fehmarnbelt und Kadetrinne von 6sm zuzüglich 500m Sicherheitszone um jede WEA gefordert. (siehe unter Punkt 2)
- Die o. g. „*Richtlinie zur Gestaltung, Kennzeichnung und Betrieb von Windenergieanlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs*“ gibt als Richtwert einen Mindestabstand zwischen Windenergieanlagen und Fahrwassern bzw. übrigen von der Schifffahrt genutzten Verkehren von 2sm zuzüglich 500m Sicherheitszone um jede WEA vor. Im Entwurf des LEP M-V grenzt die Reede unmittelbar an das WEA Eignungsgebiet. Auch hier wird die Vorgabe nicht eingehalten.
- Die heute gegebene freie Ansteuerung der Reede wäre nicht mehr gegeben und beraubt Rostock eines Wettbewerbsvorteils zu anderen Fahrtgebieten. Insbesondere im Bereich der sogenannten Schüttgüter (u.a. Getreide) einem Produkt, in dem der Hafen wichtig für die Wettbewerbsposition der landwirtschaftlichen Erzeuger ist. Gerade Massengutschiffe nutzen die Reede regelmäßig bevor sie in den Hafen zum Laden einlaufen (Vermeidung von Kosten).
- Umwegfahrten der Fährreeder führten zu zeitlichen Verzögerungen und Kostenbelastungen, die die Wettbewerbsposition des Standortes beeinträchtigen. So verlängerten sich die Wege für Fährreeder, die von Travemünde aus kommend über Rostock nach Trelleborg fahren (siehe stellvertretend auch Stellungnahme von TT Line in der Anlage) bzw. von Travemünde aus kommend über Rostock nach Schweden oder Finnland verkehren allein durch die Ausweisung dieses Gebietes um 9sm. Dies entspricht einer Entfernungsverlängerung von 20% die lediglich durch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von 17,4 auf 21kn kompensiert werden könnte, aber Mehrkosten von ca. 550.000€ p.a. zur Folge hätte. Zudem stiege der Kohlendioxidausstoß um 35%. Nach Aussagen von TT Line sei eine derartige Geschwindigkeitserhöhung jedoch nicht machbar, so dass der monetäre Verlust ein Vielfaches der o. g. Summe ausmachen dürfte. TT Line erwartet, Rostock werde bei einer Ausweisung des Offshoregebietes Verkehre verlieren, damit verlören erhebliche am Standort getätigte Investitionen an Wert. Weitere Fährreedereien sind ebenfalls betroffen.
- Begrenzte Tiefe der Reede führt heute zur Positionierung der wartenden Massengutfrachter im nördlich der Reede liegenden, tlw. mit größeren Wassertiefen versehenen Gebiet, welches durch die Ausweisung von WEA nicht mehr zur Verfügung stünde. Die Größe der Reede ist begrenzt, gerade im Massengutbereich sind für Rostock eine höhere Anzahl von Schiffseinheiten zu erwarten, die mit der auch vom Land MV unterstützten Vertiefung der seewärtigen Zufahrt eine größere Ausweitung erwarten lassen. Das Gebiet des ausgewiesenen WEA-Eignungsgebietes wird bereits heute intensiv von der Schifffahrt genutzt.
- Die Reede ist vom ausgewiesenen Gebiet in nördlicher und westlicher Richtung eingegrenzt. Bei starken ablandigen Winden triebe ein losgerissenes Massengutschiff mitten in das Offshoregebiet (s. obige Ausführungen zu den notwendigen Abstandsmaßen).
- Aus Sicherheitsgründen (u. a. wegen des sog. „Schwoiens“) sind Abstände

zwischen den auf Reede wartenden Schiffen einzuhalten. Damit ist eine Vergrößerung der Reede – wegen der erforderlichen Wassertiefen sicher nur im nördlichen Bereich – vorzusehen, welche durch die Errichtung von WEA nicht mehr möglich wäre.

- Die derzeitigen Ausmaße der Reede entsprechen nicht den zukünftigen Anforderungen. Sämtliche Prognosen (u. a. zum BVWP, Regionalen Flächenkonzept, Seekanalvertiefung), sehen für den Standort wachsende Mengen, die insb. auch auf dem Massengutverkehr beruhen und eine erhöhte Anzahl an großen Schiffseinheiten bedingen. Die Ausmaße der heute noch frei ansteuerbaren Reede sind unzureichend. Eine durch WEA eingeeengte, nicht mehr frei ansteuerbare Reede wird die Wachstumsaussichten des größten Mecklenburg-Vorpommerschen und deutschen Ostseehafen, der als einziger Hafen M-V's im Kernnetz der EU verzeichnet ist, beschneiden.
- Eine Konzentration des Schiffsverkehrs führt zu standortgefährdenden Einschränkungen. Sämtlicher Verkehr konzentrierte sich auf die Seekanalzufahrt, das Ein- und Ausfädeln der Massengutfrachter zur Reede behindert den Schiffsverkehr (bisher nicht alleinige Ansteuerung über Seekanal sondern zumeist durch ausgewiesenes WEA Gebiet). Hierbei sind insbesondere die Wechselwirkungen zwischen den langsamen, tiefgangsbehinderten Massengutschiffen und dem fahrplantreuen, teils hochfrequenten Fährverkehr zu berücksichtigen. Beispielsweise ist mittelfristig eine Verdichtung der Abfahrtsfrequenz auf der Relation Rostock – Gedser auf eine Abfahrt/Stunde sowie nach Trelleborg um 2 Abfahrten pro Tag und eine Ergänzung der Route in Richtung Osten prognostiziert. Ausweichmöglichkeiten in einem breiteren Verkehrskorridor sind daher dringend erforderlich.
- Ein im Rahmen des Interreg IV B Projektes „Bothnian Green Logistics Corridor“ in Ihrem Auftrag erstelltes Gutachten des Schifffahrtsinstitutes Warnemünde vom Januar 2014 empfiehlt ebenfalls eine Streichung dieses Gebietes (Zitat des Gutachtens: „...dieses Gebiet wird den Zulauf zum Hafen Rostock und seiner Reeder sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs über Gebühr beeinträchtigen...“).
- Die Lotsenbrüderschaft WiRoSt sieht die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei Ausweisung dieser WEA gefährdet.
- Die o. g. Aussagen zu Umwegfahrten für die Fähr- und Massengutschifffahrt treffen auch für nahezu alle in/aus Richtung Westen fahrenden Schiffsverkehre zu.

2. östlich der Seekanalausfahrt ist einzuschränken

- Nördlich des geplanten WEA-Eignungsgebietes schließt sich die Kadetrinne an, die mit einer Vielzahl von Schiffsbewegungen einen der am intensivsten genutzten Bereiche der Ostsee darstellt. Im Bereich der Kadetrinne wurden aufgrund des hohen Unfallrisikos bereits zahlreiche Maßnahmen für die Sicherheit der Schifffahrt getroffen. So wurde ein Verkehrstrennungsgebiet eingerichtet, die Betonung und die Verkehrsüberwachung verbessert und auch eine Lotsenpflicht wird zumindest diskutiert. Eine wesentliche Maßnahme ist die Einrichtung einer Küstenverkehrszone, die nicht tiefgangsbeschränkten Schiffen erlaubt, südlich der Kadetrinne zu passieren und damit die Verkehrsdichte und damit das

Kollisionsrisiko in der Kadetrinne selbst erheblich reduziert. Bei Ausweisung des WEA Gebietes ist zumindest ein südliches Ausweichen nicht mehr gegeben. Alle Schiffseinheiten konzentrierten sich dann auf das Nadelöhr Kadetrinne mit einer weiteren Verschärfung der ohnehin vorhandenen Dichte des Verkehrs. Dies ist auch vor dem Hintergrund des weiteren, erheblichen Wachstums des Ostseeverkehrs zu bewerten.

- Zu einem Verkehrstrennungsgebiet ist ein Abstand von WEA-Eignungsgebieten von 2sm zuzüglich 500m Sicherheitsabstand vorgeschrieben (s. o. g. Richtlinie). Im Zuge einer Untersuchung der WSV wurde für die (nicht so stark wie die Ostsee befahrene) Nordsee der Abstand von einem Tankerweg auf 6 sm zuzüglich des Sicherheitsabstandes der einzelnen WEA von 500m festgeschrieben. Die Einhaltung dieser Regelung führt beinahe zum Entfall des gesamten WEA-Eignungsgebietes. Die Kadetrinne ist als einziger Tankerweg zwischen westlicher und zentraler Ostsee ausgewiesen. Russland exportiert bereits heute durch die Ostsee in großen Schiffseinheiten Rohöl und baut seine Häfen Primorsk, Ust Luga und die zu diesen Häfen führenden Leitungen weiter aus. Es ist mit weiter ansteigenden Rohöltransporten in größer werdenden Schiffseinheiten zu rechnen, die in der Kadetrinne mit dem zusätzlich durch die Ausweisung des WEA-Eignungsgebietes auf diesen Korridor konzentrierten Schiffsverkehr abgewickelt werden müssten. Durch die Ausweisung von WEA und die damit verbundene Einengung der Verkehre auf das Verkehrstrennungsgebiet erhöht sich das Risiko von Schiffshavarien im Allgemeinen und Tankerunfällen insbesondere vor der MV Küste nachhaltig. Welche Auswirkungen Rohölaustritte vor den Küsten MV's für den Tourismus bedeuten würden, ist nicht beschreibbar.
 - Um die o. g. entlastende Wirkung der Küstenverkehrszone für die Kadetrinne möglichst umfassend zu erhalten ist eine ausreichend breite Verkehrszone parallel zur Kadetrinne vorzuhalten, die Tiefgänge bis ca. 10,0m ermöglicht.
 - Ebenso wie für das Gebiet 1 (s.o.) ein Abstand von der Ansteuerung des Seehafens Rostock von 2sm zuzüglich 500m Sicherheitsabstand der WEA gefordert wird, ist die westliche Grenze des Gebietes 2 nach Osten zu verschieben, um einen ausreichenden Abstand zur östlichen Ansteuerung (Vorranggebiet Schifffahrt) des Seehafens Rostock von 2sm zzgl. 500m Sicherheitszone um jede WEA zu schaffen.
 - Die Fährreederei TT Line ermittelt jährliche Mehrkosten aus Umwegfahrten in Höhe von mindestens 100.000 €. Vergleichbare Summen dürften von anderen Fährreedereien benannt werden.
 - Fährreederei mit kleineren Schiffseinheiten nutzen nicht die Kadetrinne, sondern steuern nordgehend nach der entsprechenden Tiefenlinie in die Küstenverkehrszone
3. weiter westlich gelegene WEA Gebiete sind teilweise realisierbar, jedoch zu verkleinern
- wie auf der o. g. Karte durch die rot und grün genutzten Fahrtrouten ersichtlich, werden jetzige Fahrtrouten der Dreiecksverkehre Travemünde-Rostock-Trelleborg oder Lübeck-Rostock-Finnland gestört und führten zu Umwegverkehre und erhöhten Umweltbelastungen durch höhere Schiffsemissionen.

Zu Fachkapitel 8.2 „Leitungen“

Bezüglich der Anlandung der Offshore-Kabelanlagen zum Umspannwerk Bentwisch ergeben sich folgende Hinweise

- Bei Realisierung aller geplanten Offshoreanlagen würden bis zu 24 Kabelsysteme zum Umspannwerk Bentwisch angelandet werden müssen. Hinzu kämen bis zu 6 weitere – außerhalb der Zuständigkeit des LEP MV liegende – Kabelsysteme; damit in Summe 30 Kabelsysteme. Nach Auskunft des Netzbetreibers 50 Hz sind die einzelnen Kabelsysteme nach Anlandung nebeneinander anzuordnen und erfordern einen entsprechenden Korridor, der mindestens ab Breitling bis zum Umspannwerk im Bereich nördlicher Peezer Bach nicht zur Verfügung steht und die Flächenvorsorge zur Ansiedlung von hafenauffinem Gewerbe / Industrie im potentiellen Vorranggebiet „Rostock Seehafen Ost“ stark eingrenzen würde. „Rostock Seehafen Ost“ hat bereits den Status eines Vorbehaltsgebietes, der Regionale Planungsverband MM/R ist gemäß Beschluss der Verbandsversammlung beauftragt, u. a. für „Rostock Seehafen Ost“ die Vorrangfähigkeit zu prüfen.
- Im Rahmen der Flächenvorsorge für „Rostock Seehafen Ost“ ist eine Umverlegung des städtischen Spülfeldes „Schnatermann“ an den nördlichen Rand des o. g. potentiellen Vorranggebietes „Rostock Seehafen Ost“ vorgesehen. Eingeordnet ist ein Streifen zur Anlandung der Offshore-WEA von vorhandenen und bis vor 3 Jahren bekannten Anlagen, in Summe benötigen diese bereits einen 34 m Schutzstreifen, bei 30 Anlagen würde ein Streifen von mehreren hundert Metern benötigt.

Zu Fachkapitel 8.5 „Tourismus“

- Die Aussagen zur Küstenregion beschränken sich nur auf den wassergebundenen Tourismus. Die Bedeutung für den Fahrradtourismus wird nicht erwähnt. Gerade hier sind für ein funktionierendes Fahrradroutennetz entlang der Küste und den Verbindungen in das Hinterland jedoch regionale und überregionale Abstimmungen zwischen Gemeinden, den Straßenbaulastträgern und den Naturschutzbehörden erforderlich. Der Fahrradtourismus hat einen wichtigen saisonverlängernden Aspekt und ist darüber hinaus auch für integrierte touristische Mobilitätsangebote von Bedeutung.
- Seit 2010 verbucht die Hansestadt Rostock mit dem Seebad Warnemünde jährlich Rekordergebnisse in den Gästezahlen. So wurden 2013 erstmals über 1,8 Mio. Übernachtungen gezählt. Das Seebad Warnemünde hat dabei mit erstmals über 1 Mio. Übernachtungen einen erheblichen Anteil an diesen Erfolgswerten. Mit den aktuellen Zahlen des Tourismus geht auch ein starkes wirtschaftliches Wachstum einher. So liegt der Bruttoumsatz, der durch den Tourismus in der Hansestadt jährlich erwirtschaftet wird, bei knapp 500 Mio. Euro*. Weiterhin ist der Tourismus mit über 14.000 direkt und indirekt Beschäftigten* einer der wichtigsten Arbeitgeber für die Hansestadt Rostock und die angrenzende Region. (*Quelle: *Tourismuskonzeption 2022 Hansestadt Rostock, dwif Consulting, 2011*). Angesichts dieser Wachstumswerte muss der Tourismus an der Mecklenburgischen Ostseeküste als einer der wichtigsten Wirtschaftssektoren gestärkt werden. Mit der Errichtung neuer Windkraftanlagen direkt vor den Badestränden wird der Weiterentwicklung der touristischen Ausrichtung entscheidend entgegengewirkt.

Unverbaute Küsten und eine einzigartige Naturlandschaft sind die Markenzeichen der Mecklenburgischen Ostseeküste. Das Image als Top-Region für aktive Erholung in der Natur wurde in den vergangenen Jahren gezielt gefördert und erfolgreich in die touristische Vermarktung integriert. Auch die Tourismuskonzeption 2022 der Hansestadt Rostock bestätigt die Bedeutung der natürlichen Umgebung in Zusammenhang mit der hohen Motivation der Gäste, ihren Urlaub an der Mecklenburgischen Ostseeküste, insbesondere im Seebad Warnemünde, zu verbringen. In der durchgeführten Zufriedenheitsanalyse unter den Gästen vor Ort gingen die folgenden Punkte mit den drei höchsten Zufriedenheitsfaktoren hervor^{**}:

- 1) Natürliche Bademöglichkeiten
- 2) Landschaft/Natur
- 3) Atmosphäre/Flair

(^{**}Quelle: Tourismuskonzeption 2022 Hansestadt Rostock, dwif Consulting, 2011)

Alle benannten Aspekte würden durch den Bau von Windkraftanlagen unmittelbar vor der Küste stark beeinflusst und in ihrer Unberührtheit gestört werden. Aus touristischer Sicht würde sich dies entscheidend negativ auf das aufgebaute Image der Hansestadt, der Region sowie auch Mecklenburg-Vorpommerns auswirken. Die Assoziation des Landes mit einer natürlichen Umgebung wäre nicht mehr gegeben. In der Folge muss von einem entsprechenden Rückgang in den Gästezahlen ausgegangen werden. Die Ostsee vor Rostock und Warnemünde gehört darüber hinaus zu den **beliebtesten Segelrevieren weltweit** und hat sich dank großer Segelevents wie der Warnemünder Woche oder der Hanse Sail international einen Namen gemacht. Nationale und internationale Sportler aus allen Bereichen des Wassersports treffen sich in Warnemünde zu Wettkämpfen und Regatten. Die uneingeschränkten Segelreviere vor der Küste Warnemündes sind positiver Imageträger und internationales Aushängeschild für die Vermarktung Rostocks mit dem Seebad Warnemünde. Der Bau neuer Windkraftanlagen vor den Küsten würde die Durchführung solcher Events massiv beeinträchtigen, da das notwendige freizügige Navigieren der Schiffe und Boote dann nicht mehr möglich wäre.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Tourismus für Rostock, das Land Mecklenburg-Vorpommern, im Speziellen für die Mecklenburgische Ostseeküste, und der starken Entwicklung dieses Wirtschaftssektors ist von einem weiteren Ausbau der Flächen für Windkraftanlagen gemäß der vorliegenden Pläne aus touristischer Sicht dringend Abstand zu nehmen. Die Umsetzung dieser Vorhaben hätte erhebliche Folgen für die touristische Entwicklung in den betreffenden Gebieten und damit einhergehend für die aus diesem Sektor resultierende Wirtschaftskraft. Die Tourismuszentrale Rostock und Warnemünde fordert daher, die Einhaltung der im Entwicklungsprogramm 2005 festgeschriebenen Aussagen zur Planung von Windkraftanlagen in den touristischen Schwerpunktgebieten auch zukünftig zu berücksichtigen, damit der Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern auch in Zukunft seine Strahlkraft behält.

Zu Fachkapitel 8.6 „Rohstoffsicherung“

Die Seehäfen sind für Ihre Ausbau- (und Erhaltungsmaßnahmen) auf die Verfügbarkeit von preiswertem Verfüllmaterial angewiesen. Besonders die Gewinnung neuer Landflächen ist mit einem hohen Bedarf an Auffüllmaterial verbunden. Dieser kann wirtschaftlich nur aus marinen Lagerstätten in geringer Entfernung zum Bauvorhaben gewonnen werden. Durch die intensivere Nutzung des Küstenmeeres ist ein Abbau außerhalb der festgelegten Vorrang- und Vorbehaltsgebiete zukünftig kaum noch zu erwarten. Die Vorranggebiete für die

Rohstoffsicherung sind im derzeitigen Planentwurf jedoch allein für den Küstenschutz zweckgebunden. Aufgrund der großen regionalwirtschaftlichen Bedeutung des weiteren Ausbaus von Hafenanlagen und Industrieflächen am Wasser sollte diese Nutzung der gewonnenen Sedimente ebenfalls ermöglicht werden.

Zu diesem Punkt verweisen wir im weiteren auf die abgestimmte Stellungnahme des Landesverbandes Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern vom 05.11.2013.

Redaktionelle Anmerkungen zur Grundkarte

- Die Festlegung der „Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ ist auf der Grundkarte nur äußerst schwer lesbar. Die Abgrenzung lässt nicht klar erkennen, welche Räume außerhalb und welche innerhalb der Randsignatur liegen. Dies erschließt sich dem Betrachter nur durch hinzuziehen des Textteils.
- Die Vorranggebiete „Trinkwassersicherung“ und „Naturschutz und Landschaftspflege“ überlagern weitere Festlegungen vollständig. Dabei sind z.B. räumliche Abgrenzungen von Vorranggebieten „Landwirtschaft“ und Vorbehaltsgebieten „Tourismus“ nicht mehr lesbar. Über eine transparente Darstellung sollte nachgedacht werden.
- Die Randsignatur zur Abgrenzung der Stadt-Umland-Räume sollte deutlicher hervorstechen.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Methling