



DER OBERBÜRGERMEISTER

HANSESTADT ROSTOCK

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
61.21/61.12.10/LEP/cf

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

Datum
.09.2015

Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern

Hier: 2. Stufe des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf sowie zum Entwurf des Umweltberichts nach § 7 Abs. 3 Landesplanungsgesetz

Zu den Fachkapiteln des Landesraumentwicklungsprogramms M-V wird in Abstimmung mit den Fachämtern der Hansestadt Rostock folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Fachkapitel 1.1 „Mecklenburg-Vorpommerns Herausforderungen in Deutschland und Europa“

Abbildung 1 „Randbedingungen und Entwicklungspotenziale nach Braun/Schürmann“ soll die Rahmenbedingungen für Mecklenburg-Vorpommern u.a. im räumlichen Zusammenhang mit den Anrainerstaaten und -bundesländern verdeutlichen. Die Abbildung stammt dabei, wie angegeben, aus dem Atlas der Industrialisierung der Neuen Bundesländer (Studie des HIE-RO). Hier stellt sich die Frage, ob die Darstellung tatsächlich alle Rahmenbedingungen in ausreichendem Maße berücksichtigt.

Dem Tourismus wird nur eine Bedeutung für die Küste beigemessen. Ist dieser nicht auch von besonderem Gewicht für das Hinterland, aufgrund seiner vielfältigen vorhandenen Kulturlandschaften, kulturhistorischen, bauhistorischen und gartenarchitektonischen Landschaftsbildpotenziale, etc., und damit als wichtiges Standbein für die Entwicklung des ländlichen Raumes zu sehen? Das Binnenland würde nach der Abbildung nur die Aufgabe zur Produktion von Nahrungsmitteln und für die Entwicklung von regenerativen Energien erfüllen, was nicht den Tatsachen entspricht.

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

...

Weiterhin stellt sich dem Betrachter die Frage, wie die rot gepunktete Darstellung der städtischen Verflechtungsbereiche abgegrenzt worden ist. Auffällig ist hier die überproportionale Darstellung der Region um Schwerin im Vergleich zur Hansestadt Rostock, Stralsund und Greifswald. Gerade die Hansestadt Rostock als Regiopole und Wirtschaftsmotor des Landes Mecklenburg-Vorpommerns ist weiter herauszustellen.

Zuletzt soll ein Verweis auf die Abbildung 1 in den Text aufgenommen werden, da die Abbildung ansonsten zusammenhangslos ist. Gleiches gilt für Abbildung 2, welche zudem in ihrer optischen Qualität überarbeitet werden muss.

Zu Fachkapitel 1.2 „Entwicklungstendenzen“

- Unter dem Punkt "Entwicklungstendenzen" sollen aktuell wirtschaftliche, soziale und demografische Entwicklungen wiedergegeben werden. Tatsächlich werden gleichzeitig aber auch normative Aussagen zu (landespolitischen) Zielsetzungen und Planungen getroffen. Dafür fehlen Entwicklungen in bestimmten Bereichen, z.B. zur Hafenentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern.

Es ist klar zwischen bestehenden Entwicklungstendenzen sowie Entwicklungszielen und -grundsätzen zu unterscheiden. Dabei sollten, aufgrund der regional unterschiedlich ausgeprägten Herausforderungen und Entwicklungen, Teilräume ausgewiesen und berücksichtigt werden. Natürlich könnte dies, so wie jetzt vorgesehen, unter einem erweiterten Gliederungspunkt abgearbeitet werden.

- Der Anregung der Hansestadt Rostock zur Bewertung der im bundes- und europaweiten Vergleich herausragenden Naturraumausstattung Mecklenburg-Vorpommerns (vgl. Abwägungsdokumentation lfd. Nr. der Stellungnahme **3429** Hansestadt Rostock), wurde zwar landesweit berücksichtigt, bezogen auf den Ostseeküstenbereich der Hansestadt Rostock jedoch nur teilweise (Streichung des marinen Vorranggebietes für Windenergieanlagen vor Markgrafenheide). Die Hansestadt Rostock drängt als größtes Oberzentrum des Landes und als Regiopole auf eine vollständige Berücksichtigung dieses wesentlichen Belanges.

Die vorgenannte Anregung zum Kapitel wird, die Ostseeküste Warnemündes betreffend, hiermit nochmals bekräftigt (siehe auch Hinweise zum Fachkapitel 8.1 „Windenergieanlagen und sonstige erneuerbare Energien“):

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

- Die Arbeitslosenquote der Hansestadt Rostock liegt mit Stand vom Juni 2015 auf einem Niveau von nur noch 9,6 %.

Zu Fachkapitel 2 „Leitlinien der Landesentwicklung/Schwerpunkte einer nachhaltigen Raumentwicklung“

- Die Leitlinien sollen richtungsweisende Anhaltspunkte für das Handeln geben. Sie bleiben vielfach zu offen und ungenau. Außerdem fließen auch hier wieder teilweise mehr oder weniger konkrete Handlungsansätze ein, während es bei den meisten Punkten bei groben Richtungsvorgaben bleibt. Klare Leitlinien mit klaren oder zumindest beispielhaft angedachten Handlungsansätzen sind als Grundlage für die Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung unumgänglich.
- Die Hansestadt Rostock begrüßt, dass der Sicherung und weiteren Schaffung von qualifizierten Arbeitsplätzen bei allen Abwägungsentscheidungen und Ermessensspielräumen Priorität eingeräumt werden soll.
- Aus Rostocker Perspektive sei insbesondere auch auf die Leitlinie 2.10 „Entwicklung des Landes über sein Netz von Städten sowie Stärkung der Stadt-Umland-Räume und der Regiopolregion Rostock“ verwiesen. Die Hansestadt Rostock ist der größte regionale Wachstumskern in Mecklenburg-Vorpommern, was seinen Ausdruck nicht zuletzt durch die erwartete Bevölkerungsentwicklung (vgl. Fachkapitel 1.2 Entwicklungstendenzen) findet. Das größte und bedeutendste Oberzentrum Mecklenburg-Vorpommerns strahlt durch die vielfältigen und positiven Verflechtungen des Wirtschafts- oder Stadt-Umland-Raumes weit in die umgebende Peripherie aus. Damit wird eine Regiopolregion, in Anlehnung an Metropolregionen, gebildet. Die Regiopole hat dabei stabilisierende und wachstumsfördernde metropolitane Funktionen, die deutlich über die Regiopolregion hinausreichen (z.B. kulturelles Zentrum, Ausbildungs-, Wissenschafts- und Forschungszentrum, Zentrum wirtschaftlicher Entscheidungen). Diese Funktionen sind zu erhalten und weiter zu befördern, um die Potenziale der Region im Standortwettbewerb vollumfänglich auszunutzen. Durch das im Aufbau befindliche Regiopolennetzwerk, d.h. ein Netzwerk mit anderen spezialisierten und qualitativ vergleichbaren Städten in Deutschland (und Europa), sollen weitere Synergien gehoben werden. In diesem Sinne ist die Regiopole Rostock als besonderes Alleinstellungsmerkmal in Abbildung 6 und Abbildung 11 durch ein geeignetes Piktogramm erkennbar zu machen. Die Begrifflichkeiten Regiopole und Regiopolregion sind an dieser Stelle zu erläutern.

Zu Fachkapitel 3.3.2 „Ländliche Gestaltungsräume“

Die in der 1. Beteiligungsstufe noch als „Ländliche Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ betitelten Teilräume des Landes Mecklenburg-Vorpommerns werden nunmehr als Ländliche Gestaltungsräume bezeichnet.

In der Begründung zum Fachkapitel wird herausgestellt, dass es Ziel sein muss, die Strukturschwäche der Ländlichen Gestaltungsräume zu überwinden. Dies wird raumordnerisch begrüßt und ist als solches Bestreben beizubehalten. Dennoch ist bereits heute absehbar, dass die Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern auch in Zukunft weiter abnehmen wird. Die aktualisierte 4. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030 prognostiziert einen Bevölkerungsrückgang von 5,1 % bis 20,5 % ab dem Jahr 2010. Dies betrifft den ländlichen Raum umso mehr, wenn der gegenwärtige Trend zur Rückkehr der Bevölkerung in die Stadt weiter anhalten sollte. Es stellt sich von daher zum einen die Frage, ob alle Gemeinden in den ländlichen Gestaltungsräumen die bereits vorherrschende Strukturschwäche überwinden können und zum anderen, ob die beispielhaft geplanten Maßnahmen (vgl. Abb. 14) die Zentralen Orte in ihrer Funktion nicht beeinträchtigen, sind jene doch als Kerne der Siedlungsentwicklung und der wirtschaftlichen Entwicklung zu sichern und weiter auszubauen. Die Formulierung, dass die ländlichen Gestaltungsräume nicht als sogenannte „Entleerungsräume“ zu verstehen sind, scheint deshalb unaufrichtig.

Es wäre generell zu prüfen, ob nicht alle ländlichen Räume sich der Aufgabe der Sicherung und Stabilisierung durch Information, Innovation und Kooperation gleichermaßen stellen müssen. Daher ist die Notwendigkeit zur Entwicklung der ländlichen Räume gleichermaßen gegeben. Die Unterscheidung in ländlichen Raum und ländlichen Gestaltungsräume erschließt sich daher nicht und sollte ersatzlos entfallen.

Zu Fachkapitel 3.3.3 „Stadt-Umland-Räume“

Entsprechend Programmsatz 3.3.3 (6), Grundlage für Förderinstrumentarien, sind die Stadt-Umland-Konzepte Grundlage für den Einsatz von Förderinstrumentarien des Landes. Für ein funktionsfähiges Stadt-Umland-Konzept ist die Bereitstellung einer attraktiven verkehrlichen Verflechtung unabdingbar. Sie muss deshalb Bestandteil der Förderung sein. Grundlage für eine Förderung sollte die verpflichtende Beteiligung der Umlandgemeinden an einem Verkehrskonzept für den Stadt-Umland-Raum sein, um die negativen Auswirkungen des zu verzeichnenden überproportionalen Kfz-Anteils des Umlandverkehrs in den Oberzentren zu reduzieren.

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

- Die nunmehr erfolgte Korrektur der zeichnerischen Darstellung, die Rostock nicht mehr nur in den Ostseequer- sondern auch in den Ostseelängsverkehren einbindet, ist beizubehalten.
- In Abbildung 19 „Großräumige Entwicklungskorridore und Verflechtungsbereiche“ ist der Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in die Regiopolregion Rostock aufzunehmen.

Zu Fachkapitel 4.1 „Siedlungsentwicklung“

Es wird gefordert, den letzten Satz des Programmsatzes 4.1 (7), Gestaltung der Siedlungen, dahingehend zu ändern, dass das Erscheinungsbild historisch wertvoller Gebäude und Ensembles erhalten werden „muss“. Wie in der Begründung bereits aufgezeigt, wird damit unterstrichen, dass diese ein wichtiger Imagefaktor des Landes sind und entscheidende Potenziale für den Kultur- und Städtetourismus darstellen. Der Verlust historisch wertvoller Gebäude und Ensembles ist Teil der geschichtlichen Entwicklung und verbleibende baukulturelle Werte müssen dementsprechend langfristig gesichert werden.

Gleiches gilt für den Programmsatz 4.1 (8), Denkmalschutz, in dem der Wortscheinschub „nach Möglichkeit“ zu streichen ist, da ansonsten das Anliegen des Denkmalschutzes aufgeweicht wird. Eine Berücksichtigung berechtigter Interessen wird bereits in § 6 Denkmalschutzgesetz M-V geregelt.

Zu Fachkapitel 4.3.1 „Flächenvorsorge für Industrie- und Gewerbeansiedlungen mit landesweiter Bedeutung“

- Aufgrund der Bedeutung aller Seehäfen für Mecklenburg-Vorpommern fordert die Hansestadt Rostock, den Häfen, dem Seeverkehr und ggf. der damit verbundenen Maritimen Wirtschaft einen eigenen Unterpunkt zu widmen. Häfen, Seeverkehr und Maritime Wirtschaft sind mindestens auf gleicher hierarchischer (Kapitel-) Ebene wie Tourismus oder Einzelhandel abzuhandeln, denn sie spielen eine mindestens vergleichbare Rolle. Der Meereszugang und die damit verbundenen wirtschaftlichen Möglichkeiten stellen schließlich ein herausgehobenes Merkmal unseres Bundeslandes gegenüber den meisten anderen übrigen Bundesländern dar.
- Die "Standortoffensive Gewerbegroßstandorte" wird ausdrücklich begrüßt, insbesondere der Fokus auf die spezifischen Anforderungen der Ostseehäfen (Programmsatz 4.3.1 (1)).
- Vorrangstandorte und deren bindende Wirkung müssen definiert und von Vorranggebieten (vorherige Bezeichnung) abgegrenzt werden. Die Zielformulierung wird insgesamt unterstützt (Programmsatz 4.3.1 (2)) und weiterhin von der Hansestadt Rostock gefordert.
- Das Ziel der Vorrangstandorte für die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen entspricht den Interessen und wesentlichen Belangen der Hansestadt Rostock (Programmsatz 4.3.1 (3)) und ist dementsprechend beizubehalten. Für die Ansiedlung entsprechender Firmen werden großflächige Gewerbe- und Industriegebiete benötigt. Die Zulässigkeit kleinteiliger, hochwertiger Ansiedlungen soll ebenfalls gegeben sein. Dennoch bestehen erhebliche Bedenken bei der grundsätzlichen Festlegung aller Vorrangstandorte als Ziele der Raumordnung. Weitere Hinweise hierzu im nächsten Anstrich.

Bei der Flächenbereitstellung ist auf ein ausgewogenes Verhältnis von Angebots- und Nachfrageorientierung zu achten. Nur dies ermöglicht eine rasche Anpassung an konjunkturell implizierte Flächennachfrage. Eine angebotsorientierte Arbeitsweise stellt einen Vorteil im Standortwettbewerb dar. Nur so sind auch kurzfristige Ansiedlungen möglich. Eine nachfrageorientierte Arbeitsweise garantiert die Anpassung an individuelle Standortbedürfnisse von ansiedlungswilligen Unternehmen. Freiheit bei der Gestaltung der Flächen ist ebenfalls ein Vorteil im Standortwettbewerb. Auf eine zu enge

Nutzungsbindung ausgewiesener Flächen soll deshalb verzichtet werden.

- Im Programmsatz 4.3.1 (3), Flächenoffensive Hafenentwicklung, werden die Standorte Rostock Seehafen West und Rostock Seehafen Ost weiterhin als Vorrangstandorte für die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen letztabgewogen festgelegt. Die Anregung der Hansestadt Rostock zur Herausnahme dieser wurde nicht berücksichtigt (vgl. Abwägungsdokumentation lfd. Nr. der Stellungnahme **3437** Hansestadt Rostock). Es bestehen angesichts der Ausweisung dieser Flächen als Vorbehaltsgebiete Gewerbe und Industrie im Raumentwicklungsprogramm Region Rostock Bedenken zur Begründetheit der vorgenommenen Abwägung (insb. in Bezug auf Natur- und Immissionsschutz), was aus Sicht der Hansestadt Rostock einen Abwägungsfehler darstellt. Es ist deshalb zu berücksichtigen, dass erst derzeit, auf der Ebene der Regionalplanung, detaillierte Untersuchungen durchgeführt werden, die nach erfolgreichem Abschluss eine sachgerechte Abwägung zu diesem Programmsatz des LEP ermöglichen und damit die Grundlage für die Ausweisung als Vorrangstandort bilden. Auch der Umweltbericht liefert hier keine neuen Erkenntnisse und verweist auf eine Untersuchung aus dem Jahr 2010 („Regionales Flächenkonzept hafenaffine Wirtschaft Rostock“). Der Hinweis aus der Abwägung, dass eine Streichung einzelner Standorte nicht möglich sei, erschließt sich nicht. Selbstverständlich besteht im Rahmen der Darstellungen die Möglichkeit, die Standorte in endabgewogene (Z) und noch nicht endabgewogene (G) Standorte zu unterteilen. Sofern dies nicht erfolgt, ist die Zieldarstellung grundsätzlich zu streichen.

Die im LEP geforderte Nachverdichtung von Siedlungsräumen kann insbesondere im Falle der Siedlungsentwicklung des hansestädtischen Ostens dazu führen, dass neue Wohngebiete an Gewerbe- und Industriegebiete heranrücken, die dann einen erhöhten Schutzanspruch auslösen. Im Ergebnis können sich Beschränkungen für lärmintensive Anlagen in diesen Gebieten ergeben. Um diesen Anlagen eine Entwicklungschance zu ermöglichen, sollten sie durch angemessene Abstände und andere Maßnahmen geschützt werden.

- Die Piktogramme der Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Industrie- und Gewerbeunternehmen in der Grundkarte sind zu prüfen, ob diese im Detail richtig verortet wurden. Es wird angeregt, dass jeder Standort einzeln aufgeführt und mit einem Einzelsymbol in der Grundkarte versehen wird.
- Das Ziel der verkehrlichen Anbindung (Programmsatz 4.3.1 (7)) wird unterstützt und ist beizubehalten. Die angedachte Verkehrsstrasse muss sowohl leistungsfähig als auch schwerlastfähig sein. Nur durch diese notwendige verkehrliche Erschließung kann der Anteil der in der Industrie Beschäftigten und die Wertschöpfung sinnvoll gesteigert werden. Dabei spielt die Nähe zur Kaikante, insbesondere für große und schwere Teile, eine besondere Rolle. Durch eine gute verkehrliche Anbindung, ohne Hindernisse oder Nutzungseinschränkungen, kann eine Nähe, trotz geographischer Distanz, sichergestellt werden.
- Neben der Anbindung der Großstandorte durch leistungsfähige Trassen für den gewerblichen Verkehr ist insbesondere in Rostock, als Regiopole und Oberzentrum, auch die Anbindung an den ÖPNV/SPNV und das regionale Radverkehrsnetz erforderlich.
- In der ersten Stufe der Beteiligung hat die Hansestadt darauf hingewiesen, den Rostocker Fracht- und Fischereihafen (RFH) als Standort für die Ansiedlung hafenaffiner Industrie- und Gewerbeunternehmen aufzunehmen (vgl. Abwägungsdokumentation lfd. Nr. der

Stellungnahme **3437** Hansestadt Rostock). Im Abwägungsergebnis heißt es hierzu, dass der RFH die landesweit einheitlichen Kriterien zur Einstufung als Vorrangstandort für die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen nicht erfüllt.

Der RFH ist ein regional bedeutsames Gewerbegebiet mit optimaler Anbindung an Schiene, Straße und Wasser. Das Territorium des RFH umfasst 52 ha (einschließlich Hafenbecken) und ist fast zu 100 % ausgelastet, eine Erweiterung ist dabei in Planung. Der direkte Zugang des Hafens zur Ostsee ermöglicht den grenzüberschreitenden Warenverkehr nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland. Wärmeempfindliche oder tiefgekühlte Güter können im modernen Kühlhaus gelagert werden. Im Jahr 2014 hatte der Hafen einen Güterumschlag von mehr als eine Million Tonnen bei zurzeit 2.100 m Kailänge und 20 Liegeplätzen. Es wurden bereits über 14 ha neue Flächen erworben, um einen weiteren Liegeplatz zu schaffen. Zusätzliche Flächenankäufe sind beabsichtigt.

Der Rostocker Fracht- und Fischereihafen ist in seiner Vielseitigkeit eine hervorragende logistische Alternative im Ostseeverkehr. Durch die Konzentration auf die drei Hauptgeschäftsfelder Hafenwirtschaft, Immobilien- und Grundstücksverwaltung sowie das Kühlhaus, ist für viele Kunden eine lückenlose Logistikkette verfügbar. Die günstige Anbindung des Wasserwegs an Schiene und Straße garantiert effiziente und qualitätsgerechte Abläufe beim Import und beim Export.

Als erfahrener Logistikpartner bietet der Rostocker Fracht- und Fischereihafen das komplette Leistungsspektrum vom Umschlag über die Lagerung bis hin zur Distribution von Massen-, Stück- und Schwergut jeder Art:

- Massengut (z.B. Getreide, Futtermittel, Düngemittel, Ölsaaten, Baustoffe, Schrott, Erze)
- Stückgut (z.B. Holz, Kisten, Ballen, Fässer, palettierte Ware, Kühlgüter)
- Metalle (z.B. Bleche, Coils, Profilstahl, Draht)
- Projektladung und Schwergut (z.B. große Maschinen und Anlagen, Generatoren, Turbinen)

Neben den 20 Liegeplätzen gibt es 19.000 m² gedeckte Lagerfläche, 35.000 m² Freilagerfläche, 12.000 t Kühlhauskapazität, 15.000 t Silokapazität; eigenes Gleisnetz mit Gleiswaage und Gleisanschluss ans öffentliche Schienennetz sind vorhanden.

Aus den genannten Gründen fordert die Hansestadt Rostock deshalb nochmals die Aufnahme des Rostocker Fracht- und Fischereihafen in die Gebietskulisse der Vorrangstandorte für hafenauffine Unternehmen.

Der Hinweis aus der Abwägung, dass eine Streichung einzelner Standorte nicht möglich sei, erschließt sich nicht. Selbstverständlich besteht im Rahmen der Darstellungen die Möglichkeit, den Standort zu ergänzen.

Zu Fachkapitel 4.4 „Technologische sowie wirtschaftsorientierte Netzwerke“

Die Unterstützung der branchenübergreifenden Weiterentwicklung von Netzwerken wird ausdrücklich befürwortet. Allerdings sollte dies insbesondere für das Zusammenspiel aller zuvor genannten Kernbranchen gelten.

Zu Fachkapitel 4.5 „Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei“

Die Zieldarstellung der landwirtschaftlichen Flächen ab einer Bodenwertzahl von 50 (Programmsatz 4.5 (2)) sowie der Erhalt der Wälder (Programmsatz 4.5 (8)), sind in der Konsequenz im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung nicht zu bewältigen. Durch die pauschale und auch nicht räumlich endabgewogene Festlegung ist jeder Eingriff in Ackerflächen ab der Bodenwertzahl 50 bzw. Waldflächen grundsätzlich ein Verstoß gegen Ziele der Raumordnung und durch ein Zielabweichungsverfahren zu prüfen. Hierdurch werden dringend notwendige Bauleitplanverfahren unnötig erschwert. Daher ist eine derartige Zielaussage zu streichen.

Zu Fachkapitel 4.6 „Tourismusentwicklung und Tourismusräume“

Der Tourismus gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren der Hansestadt Rostock. Vom touristischen Wachstum profitiert nicht nur die Hansestadt Rostock selber, sondern auch in erheblichem Maß die angrenzende Region. Rostock hat sich zu einem der wachstumsstärksten Standorte im Tourismus Mecklenburg-Vorpommerns entwickelt. Der Bruttoumsatz, der jährlich durch den Tourismus in der Hansestadt Rostock erwirtschaftet wird, liegt bei knapp 500 Mio. Euro¹. Daran und auch an den jährlich 1,9 Mio. Übernachtungen der Hansestadt Rostock hat das Seebad Warnemünde einen bedeutenden Anteil. Mit über 1 Mio. Übernachtungen jährlich trägt Warnemünde als eines der wichtigen touristischen Zentren der Hansestadt Rostock besonders zum starken wirtschaftlichen Wachstum des touristischen Sektors bei. Weiterhin ist der Tourismus mit über 14.000 direkt und indirekt Beschäftigten einer der wichtigsten Arbeitgeber für die Hansestadt Rostock und die Region.² Unverbaute Küsten und die einzigartige Naturlandschaft sind Alleinstellungsmerkmale der Mecklenburgischen Ostseeküste und ein wichtiger Buchungsgrund für aktive Erholung in der Natur. Die Tourismuskonzeption 2022 der Hansestadt Rostock bestätigt diese Bedeutung ebenfalls in einer Zufriedenheitsanalyse, bei der die folgenden Punkte mit den drei höchsten Zufriedenheitsfaktoren hervor gingen: natürliche Bademöglichkeiten, Landschaft/Natur und Atmosphäre/Flair.³ Der geplante Bau von Windkraftanlagen vor der Küste würde die genannten Faktoren unmittelbar negativ beeinflussen. In der Folge muss mit einem Rückgang der Gästezahlen gerechnet werden.

Ein weiterer, wichtiger Aspekt, der aus touristischer Sicht in der Planung Berücksichtigung finden muss, ist die Beeinflussung des Segelreviers vor Rostock und Warnemünde. Dies betrifft insbesondere die beiden Großevents Hanse Sail und Warnemünder Woche, die mit insgesamt über 1,5 Mio. Besuchern zu den bedeutendsten touristischen Veranstaltungen in Mecklenburg-Vorpommern zählen. Der Bau neuer Windkraftanlagen vor den Küsten würde die Durchführung solcher einzigartigen Events und Regatten massiv beeinträchtigen, da das notwendige freizügige Navigieren der Schiffe und Boote dann nicht mehr möglich wäre. Die Reduzierung des Umfangs

¹ Quelle: Tourismuskonzeption 2022 Hansestadt Rostock, dwif Consulting, 2011.

² Quelle: Ebenda.

³ Quelle: Ebenda.

und der Anzahl von marinen Vorranggebieten für Windenergie im Bereich Ostseeküste nach der 1. Stufe des Beteiligungsverfahrens ist daher positiv zu werten. Dennoch bestehen weiterhin Bedenken, speziell in Bezug auf die Ausweisung eines Vorranggebietes für Windenergieanlagen nördlich der Reede Warnemünde und westlich der Ansteuerung des Rostocker Hafens. Folgende Punkte entsprechen der Wahrung der Belange der Hansestadt Rostock und sind deshalb zu berücksichtigen:

- Die für fast jegliche Schiffsgröße mit PANAMAX Tiefgang uneingeschränkte Ansteuerung des Rostocker Hafens aus W/NW (Hauptzufahrt in die Ostsee über den Großen Belt) bis NO wäre durch einen Windpark stark eingeschränkt. Für die Zahl von Kreuzfahrtschiffen im Ostseeraum und die Zahl der den Rostocker Hafen ansteuernden Einheiten kann kurz- und mittelfristig mit weiteren Steigerungen gerechnet werden. Auch die Kreuzfahrtschiffe, die für die Entwicklung des maritimen Tourismus erhebliche Bedeutung haben, werden größer. Eine Behinderung des Schiffsverkehrs schränkt an dieser Stelle den Kreuzfahrtschiffstourismus der Hansestadt Rostock ein.
- Der Erfolg der Warnemünder Woche und der Hanse Sail basiert vor allem auf den hervorragenden Segelrevieren. Internationale Spitzensportler bezeichnen sie als die besten Reviere der Welt, weil Regatten und transnationale Rennen freizügig durchführbar sind und selbst moderne, superschnelle Yachten, die großzügig bemessenen Regatta-Bahnen benötigen, starten können. „Einfach Mitsegeln“ ist die Erfolgsformel der Hanse Sail, des inzwischen weltweit führenden, jährlichen Treffens traditioneller Schiffe. Die Schiffe steuern zur Veranstaltung aber auch zu anderen Zeitpunkten deshalb den Hafen an, weil sie hier Kunden vorfinden, die an Törns auf die offene See interessiert sind. Das funktioniert nur in einem für Segelschiffe und Großsegler uneingeschränkt nutzbaren Revier. Können Segelschiffe nicht freizügig navigieren und manövrieren, so bleiben die Kunden oder die Schiffe weg. Die maritimen Veranstaltungen könnten ohne die Hauptakteure, die Großsegler, nicht mehr in den jetzigen Dimensionen stattfinden, was entsprechende Besucherverluste zur Folge hätte. Die Hanse Sail Rostock bewirkt jährlich zusätzliche, wirtschaftliche Effekte von 80 Mio. Euro. Der Erhalt der nautischen Rahmenbedingungen muss daher gewährleistet bleiben.

Die o.g. Punkte verdeutlichen, dass die Ausweisung von Vorranggebieten für Windenergie an der Mecklenburgischen Ostseeküste nach den aktuellen Plänen und speziell nördlich der Reede Warnemünde die nautischen Bedingungen für die Berufsschifffahrt aber auch für Großsegelschiffe im Seegebiet vor Rostock - Warnemünde erheblich beeinträchtigt. Auch ist zu berücksichtigen, dass ein Windpark unmittelbar an einem Knotenpunkt des Seeverkehrs im Ostseeraum zu einem Sicherheitsrisiko für die Schifffahrt werden und zu Seeunfällen mit irreparablen Schäden führen kann. Vor diesem Hintergrund und der großen wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für die Hansestadt Rostock und das Land Mecklenburg-Vorpommern ist von einem weiteren Ausbau der Flächen für Windkraftanlagen gemäß der vorliegenden Pläne aus touristischer Sicht abzusehen. Es wäre mit erheblichen negativen Folgen für die touristische Entwicklung und mit einem Rückgang der daraus resultierenden Wirtschaftskraft zu rechnen. Die Hansestadt Rostock fordert daher, an der Einhaltung der im Entwicklungsprogramm 2005 festgeschriebenen Aussagen zur Planung von Windkraftanlagen in den touristischen Schwerpunktgebieten auch zukünftig festzuhalten, damit der Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern weiterhin seine Wirtschaftsdynamik behält und die wesentlichen Belange der Hansestadt Rostock gewahrt bleiben.

Zu Fachkapitel 4.7 „Kultur und Kulturlandschaften“

- Programmsatz 4.7 (5), Kulturerbe erhalten und weiterentwickeln, legt fest, dass bauliche und sonstige Entwicklungen auf den Denkmalschutz Rücksicht nehmen sollen. Es wird angeregt dem Denkmalschutz auch hier eine besondere Bedeutung beizumessen und statt „soll“ ein „muss“ einzufügen (vgl. Hinweise zum Fachkapitel 4.1 „Siedlungsentwicklung“).
- Der Vorrang des Denkmalschutzes vor anderen Ansprüchen in denkmalgeschützten Parkanlagen gem. Programmsatz 4.7 (8), Schutz der denkmalgeschützten Parkanlagen, wird durch die Hansestadt Rostock ausdrücklich begrüßt.

Zu Fachkapitel 5.1.1 „Erreichbarkeit“

Es wird angeregt den Programmsatz 5.1.1 (3), Mobilität in Stadt-Umland-Räumen, entsprechend den Hinweisen zu Fachkapitel 3.3.3, Stadt-Umland-Räume, als Ziel der Raumordnung festzulegen.

Zu Fachkapitel 5.1.2 „Infrastruktur und Verkehrsträger“

- Programmsatz 5.1.2 (7) bezieht sich auf die Hinterlandanbindung der Häfen. Der Verweis auf Abbildung 25 und 26 ist jedoch falsch. Der Verweis müsste auf die Abbildungen 26 und 27 zielen.
- Die Benennung des Ausbaus der Seekanalzufahrt Rostocks auf 16,50 m Wassertiefe in Programmsatz 5.1.2 (8), Bundeswasserstraßen, wahrt die Belange der Hansestadt Rostock.
- 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. Wenn auch der Kartenteil auf S. 38 nunmehr gleichberechtigte Entwicklungen für Rostock und Sassnitz sieht, so wird folglich noch eine Korrektur der „großräumigen Entwicklungsachsen“ im Textteil gefordert:

- Malmö-**Rostock**/Sassnitz-Berlin (**Rostock ergänzen**)

Der Seehafen Rostock ist der mit Abstand größte Hafen in M-V. Dies betrifft insb. auch das Fähr- und RoRo-Segment. Während Verkehrsverlagerungen insb. im Güterverkehr von Saßnitz nach Rostock vorgenommen werden und der Verkehr ab Rostock nach Südschweden verdichtet, von Sassnitz ausgedünnt wird, sieht die jetzige Fassung des LEP diese Verkehre ausschließlich über Sassnitz laufen.

- Berlin-Rostock-Kopenhagen – **bisher unerwähnt**

Eine feste Fehmarnbeltquerung über die auch benannte Achse Berlin-Schwerin-Lübeck-Kopenhagen kann nicht im Interesse des Landes M-V sein. Verkehrsmengen von einer der Hauptachsen des Hafens Rostock über Lübeck und Fehmarn umzulenken, konterkariert nicht nur die (auch mit Hilfe des Landes vorgenommenen) Investitionen in Fähr- und RoRo-Anlagen im Seehafen Rostock

beispielsweise am LP 54 sondern auch das Investment der Unternehmen, die u.a. neue Tonnage auf Rostock – Gedser in Fahrt bringen.

- Die Festlegung im Programmsatz 5.1.2 (5), Öffentlicher Personennahverkehr, widerspricht der geplanten Einführung eines Schnellbussystems, sofern es parallel zum Schienennetz verläuft.
- Programmsatz 5.1.2 (11), Verknüpfung, legt fest, dass alle Verkehrsträger in sinnvollem Umfang miteinander verknüpft werden sollen, um eine optimale Nutzung ihrer jeweiligen Qualitäten zu erreichen. Neben der Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur sind dabei auch die zugehörigen integrierten Mobilitätskonzepte, entsprechend Programmsatz 5.1.1 (3), Mobilität in Stadt-Umland-Räumen, zu entwickeln und ggf. zu fördern. Wichtige Ziele dieser Mobilitätskonzepte sind Inter- und Multimodalität im nähräumlichen Verflechtungsbereich.

Zu Fachkapitel 5.3 „Energie“

- Die Branche der Erneuerbaren Energien, insbesondere der Windenergie (an Land sowie auf See) wird als wesentlicher und zukunftssträchtiger Wirtschaftszweig für den Wirtschaftsraum Rostock gesehen und ist als solcher zu stärken. Ein planerischer Fokus könnte zusätzlich auf der Erhöhung der regionalen Wertschöpfung in dieser Branche liegen. Materielle und immaterielle Infrastrukturen zur Förderung Erneuerbarer Energien sind weiter konkret auszubauen. Konflikte mit anderen der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes und des Wirtschaftsraumes Rostock entgegenstehenden Nutzungen sind abzuwägen oder zu vermeiden. Das gleiche gilt für Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Infrastrukturen im Land sowie im Wirtschaftsraum Rostock. Jedoch gilt es auch Synergien zwischen Erneuerbaren Energien und anderen Wirtschaftsbereichen (Landwirtschaft, Tourismus, Aquakultur) zu prüfen und zu unterstützen.
- Die Aspekte der Energiewende werden im LEP umfassend beleuchtet. Wir empfehlen dennoch, den Programmsatz 5.3 (3), Klima- und Umweltschutz, zur städtebaulichen Verankerung der Energiewende weiter zu untersetzen:
 - Zur konsequenten Umsetzung der Energiewende sollen die in der kommunalen Bauleitplanung zur Verfügung stehenden Instrumente genutzt werden. Dabei bilden Energiekonzepte eine wichtige fachliche Grundlage, um die Belange von Energie und Klimaschutz fundiert einbringen zu können.
 - Bedenken bestehen darüber, Regelungen für Ausnahmen von zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses als Ziel der Raumordnung festzuschreiben. Weiterer Artenrückgang, Beeinträchtigungen sensibler ökologischer Räume etc. können nicht der Preis für die zukünftige Energieversorgung sein. Die Abwägung muss zur Wahrung der Belange der Hansestadt Rostock weiterhin unter Wahrung rechtlicher Rahmenbedingungen erfolgen.
- Programmsatz 5.3 (4), wirtschaftliche Teilhabe, basiert auf dem Entwurf des Bürgerbeteiligungsgesetzes. Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens hat sich die Hansestadt Rostock dafür eingesetzt, dass auch eine Beteiligungspflicht für Offshore-

Windenergieanlagen in das Gesetz aufgenommen wird. Daher sollte die Formulierung im zweiten Absatz allgemeiner gefasst werden und für alle von der Beteiligungspflicht erfassten Gebiete (nicht nur WEA in Eignungsgebieten) gelten.

- Der Programmsatz 5.3 (7), Nutzung vorhandener Infrastruktur, und dessen Begründung zur Bündelung oberirdischer Leitungstrassen entspricht im Wesentlichen den Belangen der Hansestadt Rostock, allerdings soll festgehalten werden, dass in ökologisch sensiblen Bereichen im Einzelfall auch die kostenintensiveren Erdkabel verlegt werden können.
- In der Begründung wird in Absatz 4 eine Ergänzung angeregt: Die Hansestadt Rostock gehört als einzige Stadt in den neuen Bundesländern zu den sogenannten Masterplan-Kommunen und damit zu den Vorreitern des Klimaschutzes in M-V. Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative werden seit Mai 2012 insgesamt 19 Gemeinden und Landkreise mit dem Ziel gefördert, eine Treibhausgas-Reduzierung von 95 Prozent und eine Senkung des Endenergiebedarfs bis 2050 um 50 Prozent zu erreichen. Rostock hat einen entsprechenden Klimaschutzplan erstellt, zu dem ein Beschluss der Bürgerschaft vom April 2014 vorliegt. Nun sollen die Erfahrungen zum „Masterplan 100 % Klimaschutz“ an andere Städte in M-V weitergegeben werden.
- Zuletzt wird angeregt, einen weiteren Programmsatz namens „Vorsorge – Blackout“ einzufügen und darin ein Konzept zur Schwarzstartfähigkeit mit dem Ziel festzuschreiben, die Energieversorgung in M-V abzusichern. Schwankungen in der Systembilanz des Stromnetzes im Zusammenhang mit dem Ausbau Erneuerbarer Energien (höhere Wahrscheinlichkeit) stellen eine besondere Herausforderung dar. Im Extremfall könnte es zum Zusammenbruch der Stromversorgung mit allen erdenkbaren Folgeerscheinungen insbes. für die Wirtschaft führen. Gleiches könnte durch Fremdeinwirkung bei Naturkatastrophen, Hackerangriffen etc. hervorgerufen werden und erhebliche Folgen für die von einer bisher weitgehend stabilen Stromversorgung abhängige Gesellschaft haben. Dabei gilt es, die Energiewende und den Knotenstandort M-V im Energienetz zu nutzen, um Netzstabilität zu erreichen.

Zu Fachkapitel 6.1.1 „Landschaft“

Der Hinweis zum Programmsatz 6.1.1 (1), Schutz, Pflege und Entwicklung der Landschaft, wurde inhaltlich mit falschem Bezug ausgewertet (vgl. Abwägungsdokumentation lfd. Nr. **3444** Hansestadt Rostock) und ist zu korrigieren:

Die Heranziehung des Begriffs „Strukturelemente“, einschließlich seiner Erläuterung, ist in keiner Weise relevant für die Bewertung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Küsten- und Seegebietes in Bezug auf die geplante Ausweisung des neuen marinen Vorranggebietes für Windenergieanlagen vor der Küste von Warnemünde.

Die Forderung zum Programmsatz wird deshalb erneuert:

- *„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 Markgrafenhöhe 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.“

Die Ausführungen werden durch den aktuellen Begründungstext „Die kulturhistorischen und landschaftlichen Besonderheiten der Küstenräume sollen als Identität stiftende Merkmale für die maritime Landschaft erhalten werden“ inhaltlich bekräftigt. Eine Nichtberücksichtigung dieser Forderung würde also zu sich widersprechenden und damit angreifbaren Programmpunkten führen.

Zu Fachkapitel 6.1.3 „Boden, Klima und Luft“

Es wird empfohlen den Programmsatz 6.1.2 (6), Luftbelastung gering halten, zu ergänzen bzw. konkreter bzgl. des Lärms zu fassen. Mit der Lärmkartierung 2012 und der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Ballungsräumen (z.B. Rostock) liegen konkrete Maßnahmen zur Lärminderung vor (eine kurze Auswertung der Lärmkartierungen enthält der Umweltbericht unter Punkt 3.1.4). Außerdem besteht eine fünfjährige Berichtspflicht an die EU.

Für Mittel- und Oberzentren soll in kartierten Bereichen der Immissionsschutzwert von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts schrittweise reduziert werden. Die Werte markieren gemäß Umweltbundesamt die Gesundheitsgefahr und stellen ein Förderkriterium in verschiedenen Programmen dar. Städtebauliche Entwicklungen müssen diesem Ansatz Rechnung tragen.

Die Begründung soll entsprechend Aussagen zur Notwendigkeit einer Lärminderung mit dem Ziel der Sicherung eines gesunden Wohnumfelds und der Erhöhung der Lebensqualität für EinwohnerInnen und Gäste treffen.

Zu Fachkapitel 6.2 „Hochwasserschutz“

Es wird empfohlen, die in Abbildung 32 definierten Kriterien zur Festlegung von Vorbehaltsgebieten Hochwassergefahr dem davor stehenden Text (Begründung zu 6.2) anzupassen, denn die Beschränkung auf „Gebiete an der Elbe“ entspricht nicht den Hochwassergefahrenkarten gemäß HWRM-RL.

Maßgeblich für das LEP sollten alle Gebiete sein, welche im „Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie -Themenportal“ des LUNG dargestellt sind. Die Karte des LEP wäre entsprechend anzupassen.

Zu Fachkapitel 7.1 „Unterirdische Raumordnung“

Im Programmsatz 7.1 (1), Unterirdische Potenziale nutzen, sollte im Hinblick auf die geplante Ablösung fossiler Energiequellen durch regenerative Energieträger auch das Fracking (sowohl als Methode der Energiegewinnung als auch als Nutzung des unterirdischen Raumes) wegen unüberschaubarer Folgen für Mensch und Umwelt direkt ausgeschlossen werden.

Zu Fachkapitel 8.1 „Windenergieanlagen und sonstige erneuerbare Energien“

Die Hinweise zum Fachkapitel 8.1 wurden teilweise berücksichtigt (vgl. Abwägungsdokumentation lfd. Nr. **3447** Hansestadt Rostock). In der Stellungnahme der Hansestadt zum 1. Entwurf wurden eindeutige Bedenken zur Festlegung der marinen Vorranggebiete für Windenergieanlagen vor der Küste von Warnemünde und Markgrafenheide geäußert (Programmsatz 8.1 (2)), welche hiermit nochmals bekräftigt werden. Die Hansestadt Rostock sieht ihre wesentlichen Belange durch diesen Programmsatz nicht gewahrt:

Im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs wurde die Gebietskulisse der marinen Vorranggebiete gegenüber ursprünglichen Vorstellungen landesweit insgesamt reduziert, mit dem Ergebnis, dass nunmehr u.a. das marine Vorranggebiet für Windenergieanlagen vor der Küste von Markgrafenheide nicht mehr ausgewiesen wird. Dieser Festlegung liegt das Tabukriterium „vollständige Lage im marinen Vorbehaltsgebiet Tourismus“ zugrunde. In der Begründung in der Abwägungsdokumentation wird dazu ausgeführt, dass somit „den Belangen der Tourismuswirtschaft und des Landschaftsschutzes Rechnung getragen wird, indem die vollständige Lage der marinen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen in den auf der realen Sichtbarkeit des Seegebietes von der Küste aus beruhenden marinen Vorbehaltsgebieten Tourismus ausgeschlossen wird.“

Diese Festlegung ist auf Grund der vergleichbaren naturräumlichen Gegebenheiten und der analogen Bedeutung für den Tourismus auch auf die Küste von Warnemünde übertragbar. Um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (sehr hohe Schutzwürdigkeit gem. Landschaftsplan der Hansestadt Rostock, Erste Aktualisierung 2013) und der touristischen Funktion hier auszuschließen, ist das marine Vorbehaltsgebiet Tourismus in derselben Ausdehnung (Abstand zur Küste) vorhanden und darzustellen, wie vor der Küste von Markgrafenheide.

In der Folge würde das im 2. Entwurf ausgewiesene marine Vorranggebiet für Windenergieanlagen vor der Küste von Warnemünde ebenso vollständig im marinen Vorbehaltsgebiet Tourismus liegen. Bei Zugrundelegung des o.g. Tabukriteriums ist die gleichzeitige Festlegung als marines Vorranggebiet für Windenergieanlagen damit ausgeschlossen.

Die Ausweisung des neuen marinen Vorranggebietes für Windenergieanlagen vor Warnemünde beeinträchtigt, wie oben und nachfolgend ausführlich dargelegt und begründet, erheblich die touristischen Belange der Hansestadt Rostock und ist deshalb als solches zu streichen.

Erschwerend stehen, die Seeschifffahrt und die Reede betreffend, folgende Tatbestände einer Ausweisung des marinen Vorranggebietes vor Warnemünde entgegen:

- 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

Hinterlandanbindungen mit zwei Korridoren im Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrskorridore (TEN) enthalten ist:

- Scandinavian – Mediterranean (Helsinki/Oslo-Valetta)
- Orient/East-Mediterranean (Rostock/Hamburg-Athen)

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

Dies spiegelt die Bedeutung und das Potenzial der Rostocker Häfen im europäischen Kontext wieder.

- Für die Sicherheit von Schifffahrt und Windenergieanlagen auf See sieht die „*Richtlinie „Offshore-Anlagen“ zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs Version 2.0*“ einen Mindestabstandswert von 2 sm zuzüglich 500 m Sicherheitszone um jede WEA vor. Diese Vorgabe wird nicht eingehalten. 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 6 sm zuzüglich 500 m Sicherheitszone um jede WEA gefordert.
- Die heute gegebene freie Ansteuerung der Reede wäre nicht mehr gegeben und so würde Rostocks Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Häfen eingeschränkt sein. 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).
- Begrenzte Tiefe der Reede führt heute zur Positionierung der wartenden Massengutfrachter im nördlich der Reede liegenden, tlw. mit größeren Wassertiefen versehenen Gebiet. 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 Mecklenburg-Vorpommern 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. Es besteht das Risiko, dass bei starken ablandigen Winden ein losgerissenes Massengutschiff mitten in das Offshoregebiet treibt, bevor ausreichend Schleppkapazitäten vor Ort sind (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 erschwert würde.

- Die derzeitigen Ausmaße der Reede entsprechen nicht den zukünftigen Anforderungen. Sämtliche Prognosen (u.a. zum BVWP, Regionalen Flächenkonzept, Seekanalvertiefung, ISL Prognose) 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 eingegengte Reede wird die Wachstumsaussichten des größten Mecklenburg-Vorpommerschen und deutschen Ostseehafens, der als einziger Hafen Mecklenburg-Vorpommerns im Kernnetz der EU verzeichnet ist, beschneiden.
- Eine Konzentration des Schiffsverkehrs führt zu standortgefährdenden Einschränkungen. Sämtlicher Verkehr konzentriert 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 fahrplantruen, 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“ erstelltes Gutachten des Schifffahrtsinstitutes Warnemünde vom Januar 2014 empfiehlt ebenfalls dringend 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...“).
- Erschwert wird zudem die maritime Notfallvorsorge z.B. bei einer komplexen Schadenslage und deren Abwicklung. Durch notwendiges Umwegfahren wären Notschlepper, Mehrzweckfahrzeuge des Bundes, Ölbekämpfungsfahrzeuge sowie andere zum Einsatz kommende Fahrzeuge in ihren operativen Notfallmaßnahmen stark eingeschränkt. Es wäre z.B. nicht mehr möglich, den kürzesten Weg über die Reede Warnemünde in Richtung Fehmarn-Sund zu nehmen. Ein Havarist nordwestlich der Reede, auf dem Kiel-Oste Weg (T-Weg) könnte ebenfalls nicht auf kürzestem Weg in den Nothafen Rostock verbracht werden. Sollten Ölbekämpfungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen, wären diese nur stark eingeschränkt durchführbar. Die Auswirkungen auf den (Schiffs-)Tourismus werden erheblich sein.
- Neben der maritimen Notfallvorsorge wären auch Einsätze der DGzRS bei Einsätzen zur Bergung von Fahrzeuge betroffen. Dies betrifft u.a. auch das Schleppen von havarierten Sportfahrzeugen unter anderem bei Schlechtwetter, kein gefahrloses Schleppen durch den Windpark von außerhalb.
- Die Hansestadt Rostock (hier: Hafen- und Seemannsamt) sowie das BSH sehen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei Ausweisung dieser WEA gefährdet.

Zu Fachkapitel 8.2 „Leitungen“

Das LEP sieht im Raum Rostock Anbindetrassen für Offshorekabel vor, die an den Anlandepunkten Börgerende und Markgrafenheide die Küste erreichen. Eine Auswertung des Offshore-Netzentwicklungsplanes 2014 (2. Entwurf), des Bundesfachplanes Offshore und des Entwurfes des LREP kommt zusammenfassend zu folgenden einzuordnenden Kabelsystemen:

Nr	Windpark	Anzahl Kabelsysteme	Bemerkungen
1	Baltic I + II	2	Bestand
2	Kriegers Flak	2	Netzanbindung Lüdershagen oder Bentwisch (über Markgrafenheide)
3	Cluster 5	1	Netzanbindung Bentwisch (über Börgerende)
4	Unbestimmte Ostseewindparks	2	Netzanbindung Bentwisch (wahrscheinlich über Markgrafenheide)
5	Windpark vor Warnemünde (LREP)	2	Netzanbindung über Bentwisch (über Börgerende); Annahme 250MW je Kabelsystem wie ONEP2014; Flächenleistung wie Baltic 2
6	Windpark vor Darßer Ort (LREP)	5	Netzanbindung über Bentwisch (über Markgrafenheide); Annahme 250MW je Kabelsystem wie ONEP2014; Flächenleistung wie Baltic 2

Weitere Windparks – und damit eine Verbreiterung der Anbindetrassen sind wahrscheinlich. Im Ergebnis ergibt sich für den Anlandepunkt Markgrafenheide eine Szenariospannweite von (derzeit) 7 bis zu 11 anzulandenden Kabelsystemen. Hiervon sind zwei bereits existent. Aus dem Plangenehmigungsverfahren für die Anbindung von Baltic I und II ist bekannt, dass die Kabeltrasse (mit 2 Kabelsystemen) eine Breite von 20 m aufweist. Daraus resultiert eine gesamte vorzuhaltende Kabeltrasse von bis zu 110 m Breite – soweit nicht alternative z.B. übereinanderliegende Anordnungen/überirdische Lösungen realisiert werden.

Diese Breitenentwicklung führt im Bereich Breitling – Südkante FFH-Gebiet Rostocker Heide – Parallelführung zur L22 zu einer starken Einschränkung der derzeit bestehenden Spülfeldnutzung (Eingriff in die Klassierpolder) und zukünftig zu einer massiven Gefährdung der gewollten Hafenerweiterung im Vorbehaltsgebiet (sowie potenziellen Vorranggebiet) „Rostock Seehafen Ost“. Gerade letztere ist aber durch die Schaffung von Umschlagmöglichkeiten für die hafenauffine Industrie Voraussetzung für eine hohe Attraktivität der bestehenden Großansiedlungsstandorte Mönchhagen und Poppendorf sowie von „Rostock Seehafen Ost“.

Eine Ausweitung der bestehenden Kabeltrasse kollidiert mit Planungen zur Umgestaltung des Spülfeldes (Anpassung an den Hafenteil im Gebiet „Rostock Seehafen Ost“) sowie mit Überlegungen zur Umverlegung des Peezer Baches zur Schaffung wettbewerbsfähiger, zusammenhängender Industrie- und Hafenterrassen. Die Untersuchungen hierzu werden derzeit im Rahmen der Fortschreibung des RREP für die Region Rostock durchgeführt („Vorrangprüfung Rostock Seehafen Ost“).

Ein Verzicht auf Spülfeldkapazitäten ist gerade vor dem Hintergrund der geplanten Hafenerweiterungsvorhaben und der damit verbundenen umfangreichen Baggerungen nicht zu vertreten. Ebenso wenig ist eine Verkleinerung der vorgesehenen Hafenterrassen zu akzeptieren, da dies zu einer Verkleinerung der Geländetiefe hinter der Kaikante auf ein nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll nutzbares Maß führen würde.

Daher plädiert und wirbt die Hansestadt Rostock dafür, den Anlandepunkt Markgrafenheide in seiner Bedeutung nicht zu stärken und stattdessen den Anlandepunkt Börgerende und den Netzverknüpfungspunkt Lüdershagen intensiver zu nutzen. Zusätzlich regt die Hansestadt Rostock die **Benennung eines weiteren Anlandepunktes** zur Anbindung der Offshorekabeltrasse entlang der Küste zwischen Rostock und Darßer Ort an den Netzknoten Bentwisch an. Eine Einordnung insbesondere im Küstenabschnitt zwischen Rostocker Heide und **Dierhagen erscheint vielversprechend** (Verweis auf die Landesplanerische Beurteilung zum Raumordnungsverfahren der Erdgasleitung Dt.-Dk/S – Alternative Dierhagen vom 12.01.2005).

Zur Verknüpfung LEP/Umweltbericht

Der Umweltbericht trifft teilweise nur sehr allgemeine Aussagen oder verweist im Fall der Erweiterungsgebiete zum Seehafen Rostock auf Untersuchungen zum RREP. Eigene Untersuchungen werden hier nicht durchgeführt. Diese Form der Abschichtung ist ungewöhnlich, da in der Regel in nachfolgenden Planungsebenen nur die für den entsprechenden Maßstab erkennbaren zusätzlichen Umweltauswirkungen betrachtet werden und nicht der gesamte Untersuchungsauftrag auf die nächste Planungsebene übertragen wird. Insgesamt ist nicht nachvollziehbar, wie die Ergebnisse des Umweltberichtes abgewogen und in den LEP eingeflossen sind.

Ein eigenes auf den LEP ausgerichtetes Überwachungskonzept wurde nicht erarbeitet. Es bestehen Bedenken, ob damit den Anforderungen an einen Umweltbericht ausreichend Rechnung getragen wird.

Zur Gliederung der Fachkapitel

- Der Gliederungspunkt 4.3 könnte entfallen. Stattdessen sollten die Untergliederungspunkte eine Hierarchieebene nach oben geführt werden. Die aktuellen Unterpunkte sind von ihrer Bedeutung ebenso zu gewichten wie z.B. "Siedlungsentwicklung" oder „Tourismusentwicklung und Tourismusräume“.
- Die "Hafenentwicklung" soll aufgrund der herausgehobenen Stellung für das Land Mecklenburg-Vorpommern explizit aufgeführt werden (vgl. Entwurf zum 1. Beteiligungsverfahren). Die Aufnahme des Gliederungspunktes 5.2 „Kommunikationsinfrastruktur“ wird ausdrücklich begrüßt.

Redaktionelle Hinweise

- Die Erläuterung der Fachbegriffe bzw. die begriffliche Festsetzung zu Beginn des LEPs soll an dieser Stelle ausdrücklich gelobt werden! Allerdings weist die Hansestadt Rostock darauf hin, dass es Inkonsistenzen zur grafischen Darstellung gibt. Außerdem haben sich die Begrifflichkeiten in der Legende zwischen dem Kartenentwurf vom Januar 2014 und dem Mai 2015 geändert, ohne dass dies erklärt wird. So werden im aktuellen Kartenentwurf die Begriffe "Vorrangstandort" und "Vorbehaltsstandort" eingeführt, in den Begriffsbestimmungen allerdings nicht erläutert und von den "Vorranggebieten" bzw.

"Vorbehaltsgebieten" abgegrenzt. Es werden auch keine Aussagen zu ihrer jeweiligen rechtlichen Bindung gemacht. Hier wäre Begriffsklarheit wünschenswert.

- Die Vermischung von Ziel- und Grundsatzformulierungen in einem Programmsatz sollte vermieden werden, um Missverständnissen vorzubeugen. Weiterhin wird vorgeschlagen Grundsatzformulierungen mit einem (G) zu kennzeichnen.
- Den einzelnen Fachkapiteln ist eine Begründung beigefügt, welche den Bezug zu den vorgenannten Programmsätzen herstellt. Dabei werden die Begründungen zu den Inhalten der Programmsätze miteinander vermischt, so dass keine direkten Zusammenhänge zu den jeweiligen Programmsätzen hergestellt werden können. Dies hemmt die Nachvollziehbarkeit und muss zumindest für Zielformulierungen nochmals überdacht werden.
- Eine allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes ist wünschenswert.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Methling