

BV/04/22-004

Beschlussvorlage
öffentlich

Beratung und Beschlussfassung zum integrierten Rahmenplan Stadt- Umland-Raum Wismar 2030

<i>Organisationseinheit:</i> Bauamt	<i>Datum</i> 18.01.2022
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
-----------------------	-------------------------------------	--------------

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung Metelsdorf beschließt dem Entwurf vom 11.01.2022 zum integrierten Rahmenplan für den Stadt- Umland- Raum Wismar 2030 zuzustimmen.

Sachverhalt

Nach den Grundsätzen und Zielen im Landesraumentwicklungsprogramm M-V von 2016 (LEP M-V 2016) sollen Stadt-Umland-Konzepte mindestens in den Handlungsfeldern Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturentwicklung sowie Freiraumentwicklung als Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlage für interkommunale Abstimmungen, Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung der Stadt-Umland-Räume dienen (vgl. Programmsätze 3.3.3 (3) Z und (4) LEP M-V 2016).

Mit der interkommunalen Kooperationsvereinbarung zum Rahmenplan SUR Wismar von 2011 hatten sich die SUR-Akteure³ zu relevanten Handlungsfeldern für einen Zeitraum von zehn Jahren verständigt. Im Rahmenplan von 2011 wurde festgelegt, dass noch vor Ablauf des Umsetzungszeitraumes eine Evaluation der Maßnahmen und Projekte sowie eine Fortschreibung erfolgen soll.

Mit dem integrierten Rahmenplan 2030 liegt nunmehr im Ergebnis der Fortschreibung ein strategisches Planungsinstrument für die nächsten zehn Jahre vor. Verschiedene Problemlagen wurden identifiziert, bearbeitet und die Abstimmungsergebnisse der SUR-Akteure bezüglich entsprechender Ziele und Maßnahmen im Rahmen der relevanten Handlungsfelder und Kooperationsthemen zusammenfasst.

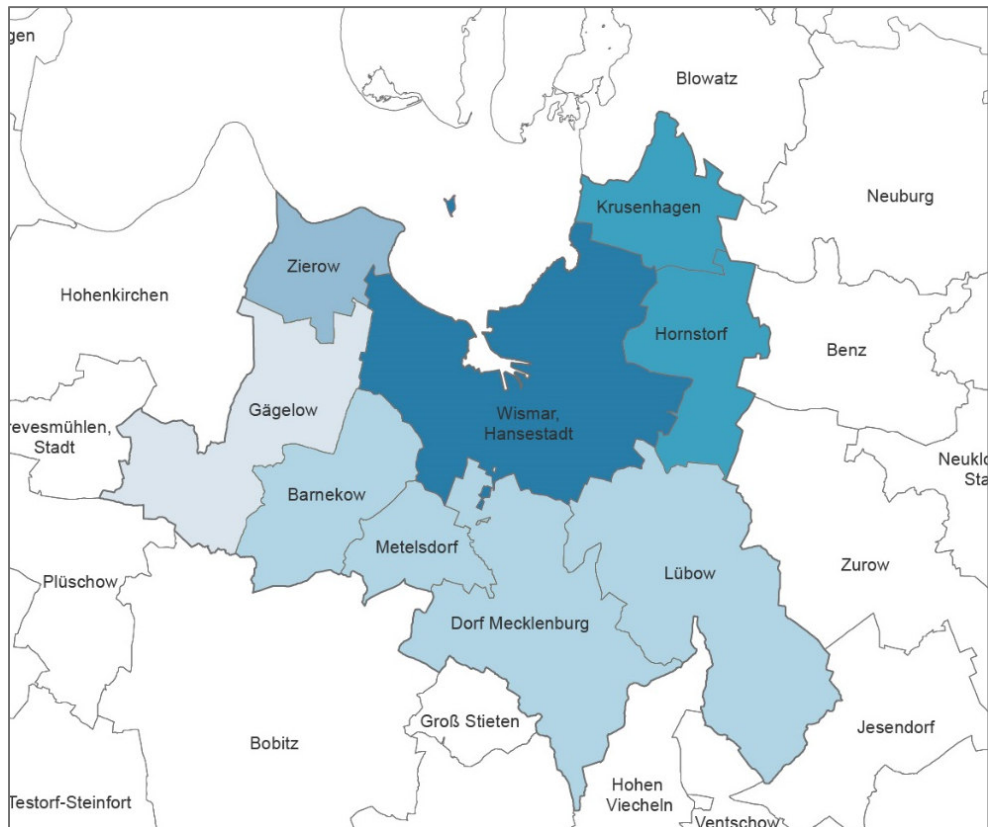
Für eine nachhaltige Entwicklung auf der sozialen, ökologischen und ökonomischen Ebene sollen bei der Umsetzung des Rahmenplans die Sustainable Development Goals (SDGs) – die 17 globalen Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 – beachtet werden.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

1	Integrierter Rahmenplan SUR Wismar 2030 (öffentlich)
---	--

Integrierter Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum Wismar 2030



Stand: 11.01.2022

Verfasser:

Amt für Raumordnung und
Landesplanung Westmecklenburg
Wismarsche Straße 159, 19053 Schwerin
Telefon: 0385 588 89160
E-Mail: poststelle@afrlwm.mv-regierung.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Fortschreibung Rahmenplan SUR Wismar 2011	5
2.1 Umgesetzte Maßnahmen und Projekte	5
2.2 Bewertung der Kooperationsthemen 2030	6
3. Prioritäre Kooperationsthemen 2030	8
3.1 Einzelhandelsentwicklung	9
3.2 Wohnbauentwicklung	11
3.3 Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung	13
3.4 Mobilität	15
3.5 Kompensationsmaßnahmen	19
4. Ausblick	21
Anlage 1: erfolgte Umsetzung regionaler Leitprojekte aus dem Rahmenplan SUR Wismar 2011	22
Anlage 2: Vorrangrouten- und Basisroutennetze für den Alltags- und touristischen Radverkehr (Auszug - SUR Wismar)	23
Anlage 3: Priorisierung der Maßnahmen - Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 (Auszug - SUR Wismar)	24
Abkürzungsverzeichnis	25
Unterzeichnung	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: relevante Handlungsfelder mit Kooperationsthemen - Rahmenplan 2011	5
Abbildung 2: Dialogprozess zur Abstimmung weiterer Kooperationsthemen 2030	6
Abbildung 3: Bewertungsergebnis Kooperationsthemen SUR Wismar 2030	7
Abbildung 4: Übersicht prioritäre Kooperationsthemen und Handlungsziele 2030 im SUR Wismar	8
Abbildung 5: Unterzeichnung der Aktualisierung des REHK SUR Wismar (2021)	9
Abbildung 6: Unterzeichnung des Teilkonzeptes Wohnbauentwicklung 2030	11

1. Einleitung

Der Stadt-Umland-Raum Wismar (SUR Wismar) befindet sich im Norden der Planungsregion Westmecklenburg und zählt mit der *Hansestadt Wismar* und den acht Umlandgemeinden *Barnekow, Dorf Mecklenburg, Gägelow, Hornstorf, Krusenhagen, Lübow, Metelsdorf und Zierow*¹ zu den sechs wirtschaftlichen Kernräumen von Mecklenburg-Vorpommern (M-V). Der Raum ist wirtschaftlich insbesondere als maritimes Tourismus- und Industriezentrum geprägt.

Mit zirka 53.800 EinwohnerInnen² stellen die Stadt-Umland-Gemeinden mit der Kernstadt einen funktional zusammenhängenden Raum dar, der durch zahlreiche Verflechtungen und interkommunale Beziehungen geprägt ist. So besuchen die EinwohnerInnen der Nachbargemeinden u. a. städtische Kultur- und Bildungseinrichtungen. Wirtschaftliche Prosperität und attraktive weiche Standortfaktoren stärken sowohl die Anziehungskraft der Kernstadt selbst als auch die des gesamten Verflechtungsraumes. Das Umland hält seinerseits wichtige Funktionen wie u. a. Naherholung, Ver- und Entsorgung, Flächen- und Freiraumvorsorge für die Kernstadt vor.

Der Wettbewerb um neue EinwohnerInnen und Wirtschaftsakteure mit anderen Regionen sowie die Veränderungen globaler und regionaler Rahmenbedingungen, z.B. in den Bereichen demographischer Wandel, Fachkräftebedarf, Klimawandel sowie Digitalisierung verlangen nach Kooperationsformen für ein nachhaltiges Zusammenwirken von Kernstadt und Umlandgemeinden.

Nach den Grundsätzen und Zielen im Landesraumentwicklungsprogramm M-V von 2016 (LEP M-V 2016) sollen Stadt-Umland-Konzepte mindestens in den Handlungsfeldern Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturentwicklung sowie Freiraumentwicklung als Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlage für interkommunale Abstimmungen, Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung der Stadt-Umland-Räume dienen (vgl. Programmsätze 3.3.3 (3) Z und (4) LEP M-V 2016).

Mit der interkommunalen Kooperationsvereinbarung zum Rahmenplan SUR Wismar von 2011 hatten sich die SUR-Akteure³ zu relevanten Handlungsfeldern für einen Zeitraum von zehn Jahren verständigt. Im Rahmenplan von 2011 wurde festgelegt, dass noch vor Ablauf des Umsetzungszeitraumes eine Evaluation der Maßnahmen und Projekte sowie eine Fortschreibung erfolgen soll.

Mit dem integrierten Rahmenplan 2030 liegt nunmehr im Ergebnis der Fortschreibung ein strategisches Planungsinstrument für die nächsten zehn Jahre vor. Verschiedene Problemlagen wurden identifiziert, bearbeitet und die Abstimmungsergebnisse der SUR-Akteure bezüglich entsprechender Ziele und Maßnahmen im Rahmen der relevanten Handlungsfelder und Kooperationsthemen zusammenfasst.

Für eine nachhaltige Entwicklung auf der sozialen, ökologischen und ökonomischen Ebene sollen bei der Umsetzung des Rahmenplans die Sustainable Development Goals (SDGs) - die 17 globalen Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 - beachtet werden.

¹ vgl. PS 3.3.3 LEP M-V 2016, Abb. 14 (S. 41).

² vgl. Statistisches Amt M-V: <https://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Gesellschaft-&-Staat/Bev%C3%B6lkerung> (Stand: 31.12 2020). Weitere statistische Analyseergebnisse zu demografischen Entwicklung und zum Arbeitsstandort SUR Wismar – vgl. Teilkonzept Wohnbauentwicklung SUR Wismar bis 2030 (Kap. 1.2 und Anlage 1: Wohnungsbedarfsprognose Stadt-Umland-Raum Wismar 2030 (GGR/ALP, Stand: März 2019)).

³ Die AG SUR Wismar setzt sich zusammen aus den neun BürgermeisterInnen der Hansestadt Wismar und den Umlandgemeinden, VertreterInnen des Landkreises NWM und der Amtsverwaltungen der SUR-Gemeinden sowie des Energieministeriums M-V und des AfRL WM.

2. Fortschreibung Rahmenplan SUR Wismar 2011

2.1 Umgesetzte Maßnahmen und Projekte

Durch ein mehrstufiges Dialogverfahren kam es im SUR Wismar im Jahr 2011 mit der Kooperationsvereinbarung zum Rahmenplan zu einem verbindlichen Orientierungsrahmen für die weitere Zusammenarbeit der SUR-Akteure.

Folgende Handlungsfelder mit Kooperationsthemen sind im Rahmenplan von 2011 seinerzeit als relevant festgelegt worden:

Abbildung 1: relevante Handlungsfelder mit Kooperationsthemen - Rahmenplan 2011

Rahmenplan SUR Wismar von 2011	Bewertung – Rahmenplan 2011
Kapitel 3.1 Siedlungsentwicklung	
a) Wohnbauentwicklung	relevant
b) Gewerbeentwicklung	relevant
c) Einzelhandelsentwicklung	relevant
Kapitel 3.2 Freiraumentwicklung	
a) Ausgleichs- und Kompensationsflächen	relevant
b) Tourismus und Naherholung	relevant
Kapitel 3.3 Infrastrukturentwicklung	
a) Soziale Infrastruktur - Bildung - Kindertagesbetreuung - Medizinische Versorgung	<i>nicht relevant</i>
b) Technische Infrastruktur - MIV - ÖPNV - Ver- und Entsorgung	<i>nicht relevant</i>

Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM gemäß Rahmenplan SUR Wismar 2011

In den nachfolgenden 10 Jahren kam es durch die kooperative Zusammenarbeit der SUR-Akteure zur Umsetzung von regionalen Leitprojekten, welche i.R. der jeweiligen relevanten Handlungsfelder im Rahmenplan 2011 definiert wurden (vgl. Anlage 1).

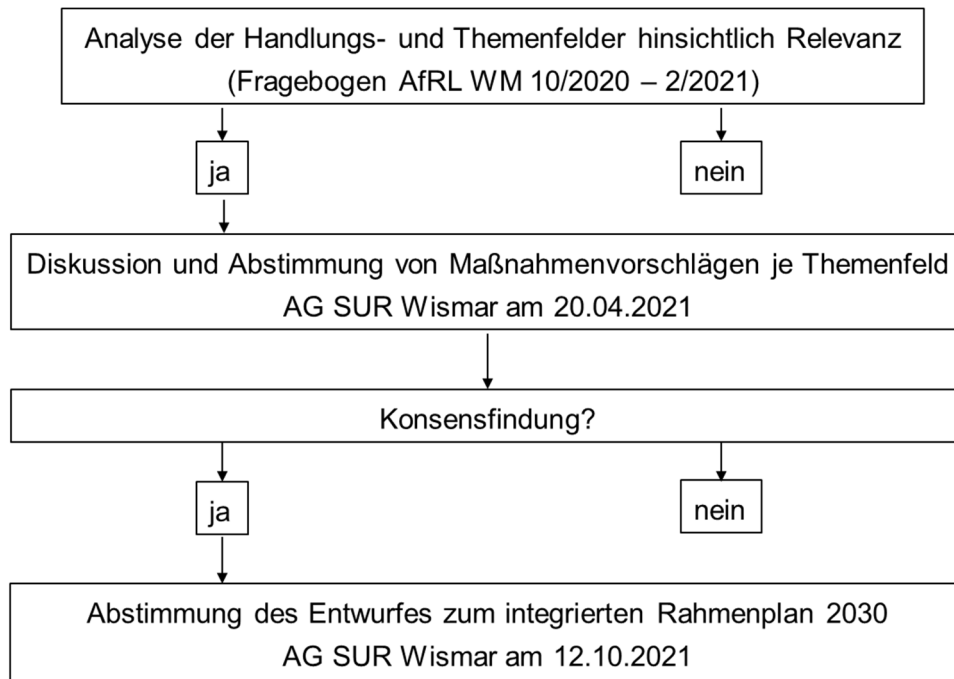
Umgesetzt wurde z.B. das „Regionale Einzelhandelskonzept SUR Wismar“, welches im Jahr 2012 durch interkommunale Abstimmung und Unterzeichnung durch die politischen VertreterInnen zur Verbindlichkeit gebracht wurde. In der weiteren Umsetzung befinden sich die Maßnahmen zur Entwicklung des gemeinsamen Großgewerbestandortes Wismar-Kritzow.

Andere Leitprojekte wurden aus verschiedensten Gründen (bislang) nicht umgesetzt, wie z.B. der Aufbau eines regionalen / kreislichen Ausgleichsflächenpools für Kompensationsflächen.

2.2 Bewertung der Kooperationsthemen 2030

Mit der Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (REHK)⁴ und dem Teilkonzept Wohnbauentwicklung 2030⁵ konnten bereits interkommunal abgestimmte Grundlagen für die Steuerung der Wohnbauentwicklung und des Einzelhandels im Stadt-Umland-Raum Wismar vereinbart werden (vgl. Abbildung 3: Handlungsfeld Siedlungsentwicklung). Die folgende Abbildung 2 veranschaulicht das Vorgehen zur Abstimmung weiterer Kooperationsthemen für den SUR Wismar 2030:

Abbildung 2: Dialogprozess zur Abstimmung weiterer Kooperationsthemen 2030



Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021

Im Ergebnis einer Befragung mittels eines Fragebogens zur Untersuchung weiterer Kooperationsthemen im SUR Wismar vom Oktober 2020 und der Abstimmungen im Ergebnis der SUR-Dialoge in 2021 haben die BürgermeisterInnen folgende Handlungsfelder und Kooperationsthemen im Hinblick auf die kommenden 10 Jahre als prioritär bewertet:

⁴ unterzeichnet am 31.05.2021

⁵ unterzeichnet am 03.06.2020

Abbildung 3: Bewertungsergebnis Kooperationsthemen SUR Wismar 2030

Handlungsfeld	Kooperationsthema	Priorität
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung		
<i>Aktualisierung Regionales Einzelhandelskonzept von 2021</i>	Einzelhandelsentwicklung	sehr relevant
<i>Teilkonzept Wohnbauentwicklung bis 2030</i>	Wohnbauentwicklung	sehr relevant
	Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung	sehr relevant
	Tourismus und Naherholung	<i>aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf</i>
Infrastrukturentwicklung		
Soziale Infrastruktur	Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur	<i>aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf</i>
	Seniorenbetreuung / Rettungswesen	<i>aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf</i>
	kulturelle Infrastruktur	<i>aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf</i>
Technische Infrastruktur	Mobilität - ÖPNV, Radverkehr	sehr relevant
	Regenerative Energieversorgung	<i>aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf</i>
	Trink- und Abwasserinfrastruktur	<i>aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf</i>
	digitale Infrastruktur	<i>Querschnittsthema</i>
Freiraumentwicklung		
	Kompensationsmaßnahmen	sehr relevant

Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021

3. Prioritäre Kooperationsthemen 2030

Die Gemeinden im Stadt-Umland-Raum Wismar vereinbaren, dass die als prioritär eingestufteten Handlungsfelder und Kooperationsthemen Gegenstand für die weitere interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit sind. Die in der folgenden Übersicht veranschaulichten prioritären Kooperationsthemen und Handlungsziele werden durch jeweilige Projektpässe konkretisiert (vgl. Kap. 3.1 – 3.5).

Abbildung 4: Übersicht prioritäre Kooperationsthemen und Handlungsziele 2030 im SUR Wismar

Handlungsfeld	Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung			Infrastruktur-entwicklung	Freiraumentwicklung
Kooperationsthema	Einzelhandels-entwicklung	Wohnbau-entwicklung	Industrie- und Gewerbeflächen	Mobilität	Kompensations-maßnahmen
Handlungsziele	Stärkung zentraler Versorgungsbereiche, Sicherstellung der wohnortnahen Grundversorgung; Ausnahmeregelung für großflächigen EH außerhalb ZO	Schaffung qualitativer Wohnraumangebote entsprechend der demographisch bedingten Nachfrage; Ausnahme hinsichtlich Eigenbedarfsregelung für nicht-zentrale Orte	Interkommunal abgestimmte nachfrage- und branchenorientierte Flächenentwicklung und -auslastung	Reduzierung von Pkw-basierten Pendlerströmen; Verbesserung der Bedienstruktur durch den ÖPNV, Förderung des Alltagsradverkehrs	Sicherung des Flächenbedarfs für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Naturraum des SUR Wismar auf Basis eines integrierten naturschutzfachlichen Ansatzes
Maßnahmen	Umsetzung der Aktualisierung des REHK von 2021 durch die kommunale Bauleitplanung, Bewertungsgrundlage für AfRL WM	Umsetzung des Teilkonzeptes Wohnbauentwicklung bis 2030 durch die kommunale Bauleitplanung, Bewertungsgrundlage für AfRL WM	Gewerbeflächenkataster; interkommunale Abstimmungen und Zusammenarbeit	Abstimmungen zum neuen ÖPNV-Konzept für den SUR Wismar; Umsetzung des Regionalen Radwegekonzeptes WM 2021; Prüfung nahräumliches Radwegenetz	Prüfung der Entwicklung eines alternativen Lösungsansatzes für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen; Positionierung zu den HzE ggü. dem Landwirtschaftsministerium M-V

3.1 Einzelhandelsentwicklung

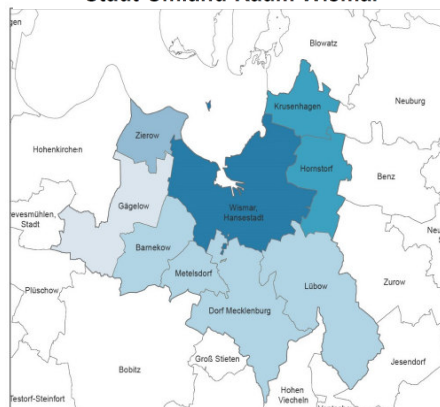
Die Gemeinden des SUR Wismar haben sich seit Inkrafttreten des Regionalen Einzelhandelskonzeptes (REHK) von 2012 zu Planvorhaben des großflächigen Einzelhandels mit den Landesplanungsbehörden im Sinne der Umsetzung der Leitziele und Grundsätze des REHK abgestimmt.

Mit der Aktualisierung des REHK von 2012 wurde eine Überprüfung und Aktualisierung der Standortstruktur des Einzelhandels im SUR Wismar vorgenommen. Diese dient als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Steuerung von Einzelhandelsentwicklungen im SUR Wismar für die nächsten 5 bis 10 Jahre. Die BürgermeisterInnen haben vereinbart, nach fünf Jahren eine Evaluation des Einzelhandelskonzeptes durchzuführen, um zu überprüfen, welche Veränderungen bis dahin in der Einzelhandelsentwicklung des SUR Wismar eingetreten sind.

Die Aktualisierung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes von 2012 wurde am 31.05.2021 von allen SUR-BürgermeisterInnen durch Unterzeichnung zur Verbindlichkeit gebracht, nachdem die jeweiligen Gemeindevertretungen entsprechende Beschlüsse gefasst hatten.

Abbildung 5: Unterzeichnung der Aktualisierung des REHK SUR Wismar (2021)

Fortschreibung des Rahmenplans für den
Stadt-Umland-Raum Wismar



Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes
2012



Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021.

Projektpass: Einzelhandelsentwicklung
Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> - einzelhandelsrelevante Entwicklungen im SUR Wismar machen eine Aktualisierung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes (REHK) von 2012 mit Überprüfung der Zielaussagen erforderlich, - funktionale, flächenbezogene Änderungen verlangen nach einer Überprüfung und Aktualisierung der im REHK von 2012 definierten Einzelhandels-Standortstruktur, - die Balance zwischen zentralen und integrierten Einzelhandelsstandorten auf der einen Seite und peripher gelegenen Standorten in städtebaulich nicht integrierten Lagen auf der anderen Seite muss im SUR Wismar weiterhin gesteuert werden, - Erfordernis der Zulässigkeit von Einzelhandelsgroßprojekten in ausgewählten nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden) vgl. 4.3.2 (6) Z LEP
Ziel / Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung und Stärkung der Zentralen Versorgungsbereiche als Schwerpunkte perspektivischer Einzelhandelsentwicklungen im SUR Wismar, - Erhaltung und Stärkung der Einzelhandelszentralität sowie der Funktionsvielfalt der Wismarer Innenstadt als dem regional bedeutsamen Hauptgeschäftsbereich, - Sicherung eines attraktiven Einzelhandelsangebotes sowie einer attraktiven Versorgungsstruktur im gesamten SUR Wismar einschließlich der Zulässigkeit bzw. Entwicklung von Einzelhandelsgroßprojekten in nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden),
Maßnahmen
<p>Umsetzung der bereits interkommunal vereinbarten Aktualisierung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes von 2012 für den SUR Wismar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verwirklichung der kommunalen Bauleitplanung entsprechend den konzeptionell vereinbarten Festlegungen, ▪ Bewertungsgrundlage des AfRL für gemeindliche Planvorhaben, ▪ frühzeitige Einschätzung möglicher Auswirkungen einzelner Standortentscheidungen auf die Versorgungsstrukturen im Stadt-Umland-Raum, ▪ Evaluation des Einzelhandelskonzeptes nach fünf Jahren
Zuständigkeiten
AfRL WM in Kooperation mit EM, Amtsverwaltungen und BürgermeisterInnen der SUR-Gemeinden

3.2 Wohnbauentwicklung

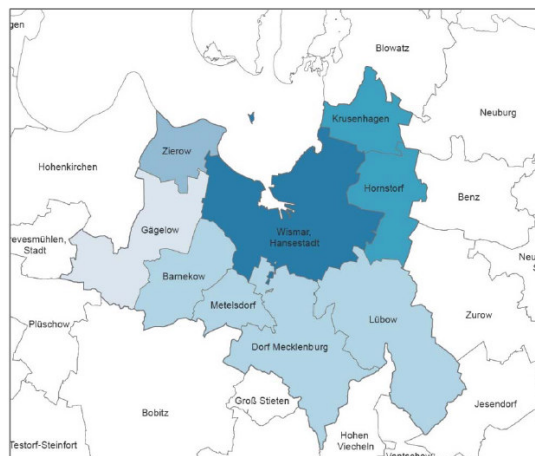
Die Festlegungen zur Wohnbauentwicklung des Rahmenplans für den SUR Wismar 2011 entsprechen nicht mehr den gegenwärtigen Rahmenbedingungen, weshalb eine Überprüfung und Fortschreibung notwendig ist.

Mit der Unterzeichnung des interkommunal vereinbarten „Teilkonzeptes Wohnbauentwicklung bis 2030“ haben sich die BürgermeisterInnen des SUR Wismar auf einen weiteren gemeinsamen Weg zur künftigen Wohnbauentwicklung für die kommenden zehn Jahre verständigt.

Das Teilkonzept Wohnbauentwicklung SUR Wismar 2030 wurde am 03.06.2020 von allen SUR-BürgermeisterInnen durch Unterzeichnung zur Verbindlichkeit gebracht.

Abbildung 6: Unterzeichnung des Teilkonzeptes Wohnbauentwicklung 2030

Fortschreibung des Rahmenplans für den Stadt-Umland-Raum Wismar



Teilkonzept Wohnbauentwicklung bis 2030



Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2020.

Projektpass: Wohnbauentwicklung
Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> - steigende Nachfrage nach Wohnraum infolge der wirtschaftlich dynamischen Entwicklung des Tourismus- und Industriestandortes SUR Wismar, aber auch aufgrund der aktuellen Lage am Kreditmarkt, - nachteilige Folgen der Wohnsuburbanisierung erfordern eine Steuerung der wohnbaulichen Entwicklung im SUR Wismar, - der zunehmende Anteil älterer Bevölkerungsgruppen verweist auf eine tendenziell steigende Nachfrage nach seniorengerechtem Wohnraum bis 2030, - Erfordernis der Zulässigkeit von Wohnungsbau über den Eigenbedarf hinaus in nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden) vgl. 4.2 (3) Z LEP
Ziel / Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von qualitativen Wohnraumangeboten entsprechend der demographisch bedingten Nachfrage im SUR Wismar, - Beachtung des Zentrale-Orte-Prinzips und Begrenzung von Suburbanisierungsfolgen, - nachhaltiger Umgang mit Flächen (Flächenhaushaltspolitik), - Zulässigkeit der Wohnungsbauentwicklung in nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden) über den Eigenbedarf hinaus
Maßnahmen
<p>Umsetzung des bereits interkommunal vereinbarten Wohnbauentwicklungskonzeptes für den SUR Wismar 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verwirklichung der kommunalen Bauleitplanung entsprechend dem konzeptionell vereinbarten Entwicklungsrahmen (Neubaurate 6% des Bestands an WE in einem 10-Jahres Zeitraum) und weiterer Sonderregelungen, ▪ Bewertungsgrundlage des AfRL für gemeindliche Planvorhaben, ▪ jährliche Monitoringtreffen zur Wohnbauentwicklung, ▪ Durchführung einer Evaluation in 2025 zur Wohnbauentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> - Aktualisierung der Stadt-Umland-Wanderungsstatistiken für den Zeitraum ab 2019, - Überprüfung des Umsetzungsstandes der gemeindlichen Planungsabsichten seit Unterzeichnung der Vereinbarung, - Überprüfung der Gefährdung des Zentralen Ortes
Zuständigkeiten
AfRL WM, Amtsverwaltungen und BürgermeisterInnen der SUR-Gemeinden

3.3 Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung

Die Bestands- und Auslastungsanalyse zu Industrie- und Gewerbeflächen im Rahmenplan von 2011 ergab ein vielfältiges und gut erschlossenes Gewerbeflächenpotenzial im SUR Wismar mit einer hohen Auslastung der Flächen in der Hansestadt Wismar und einer durchschnittlichen Auslastung in den Umlandgemeinden.

Als Schwächen wurden die vorangeschrittene Gewerbesuburbanisierung und Inanspruchnahme peripherer Flächen außerhalb der Kernstadt (Zersiedlung, Versiegelung) sowie der Mangel an Angeboten für Unternehmen mit großem Flächenbedarf festgestellt.

Die interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit der Hansestadt Wismar mit der Gemeinde Hornstorf zum im Rahmenplan von 2011 definierten regionalen Leitprojekt bzgl. der Entwicklung eines gemeinsamen Großgewerbestandortes Wismar-Kritzow ist nahezu vollständig umgesetzt.

Eine weitergehende interkommunale Abstimmung ist zur weiteren Entwicklung des interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes Wismar-Hornstorf sowie zur Entwicklungsabsicht südlich des bestehenden Gewerbegebietes im Osten der A 14 erforderlich, wo es um die restlichen Flächen des in der Landesplanung verankerten Großgewerbestandortes geht⁶.

Die Hansestadt Wismar kann aufgrund geringer innerstädtischer Industrie- und Gewerbeflächenpotenziale die bestehende Nachfrage von Zuliefererfirmen und Industrieunternehmen nicht decken und sieht dahingehend Kooperationsbedarf mit den Umlandgemeinden. Auch die Gemeinde Gägelow beabsichtigt die Entwicklung neuer Gewerbeflächen im Hauptort.

Durch eine interkommunal abgestimmte nachfrage- und branchenorientierte Flächenentwicklung kann sich der Wirtschaftsstandort SUR Wismar als bedeutendes wirtschaftliches Zentrum Westmecklenburgs weiterentwickeln.

⁶ vgl. Kap. 4.3.1 (3) und Abb. 20 LEP M-V (2016). Unter Ziff. 5 sind dort die Industrie- und Gewerbegebiete Wismar-Kritzow und Wismar-Müggelburg als Standorte für die Ansiedlung hafenauffiner Industrie- und Gewerbeunternehmen genannt.

Projektpass: Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung
Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> - hohe Auslastung von Industrie- und Gewerbeflächen in der Hansestadt Wismar und zusätzlicher Bedarf an Betriebsflächen für die in der Hansestadt Wismar ansässigen Unternehmen erfordert interkommunale Zusammenarbeit, um den Wirtschaftsstandort Wismar weiter zu stärken, - Unterauslastungen von kleineren, einzelstandortbezogenen Gewerbeflächen in Umlandgemeinden, - gemeindliche Entwicklungsabsichten zu neuen Gewerbeflächen (Hornstorf, Gägelow) erfordern interkommunale Abstimmungen
Ziel / Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes SUR-Wismar durch interkommunal abgestimmte nachfrage- und branchenorientierte Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung und Vermarktung der bestehenden Gewerbestandorte, - Vermeidung von gewerblichen Flächenerweiterungen im Außenbereich und von Gewerbesuburbanisierung aus Nachhaltigkeitsgründen (Zersiedelung, Versiegelung), - durch interkommunale Zusammenarbeit Verbesserung der Auslastung von bereits erschlossenen Gewerbegebieten
Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung einer Übersicht (Karte und Tabelle) zur Auslastung von bestehenden Flächen sowie zu Potenzialflächen (Industrie- und Gewerbeflächenkataster) – Prüfung der personellen und finanziellen Umsetzung, ▪ Prüfung der flächenbezogenen Rahmenbedingungen, ▪ Abstimmung zu Prioritätensetzung bzgl. der Entwicklung von neuen Industrie- und Gewerbeflächen, insbesondere für den zusätzlichen Bedarf des Wirtschaftsstandortes Wismar, ▪ Abstimmung zu Ansiedlungs-/ Umsiedlungswünschen von Unternehmen innerhalb des Stadt-Umland-Raumes mit Blick auf entstehende Leerstände bzw. Unterauslastungen auf Industrie- und Gewerbeflächen, ▪ Abstimmung zur interkommunalen Zusammenarbeit, u.a. zum interkommunalen Industrie- und Gewerbegebiet Wismar-Hornstorf (insbesondere Flächenentwicklung)
Zuständigkeiten
AfRL WM, Amtsverwaltungen und BürgermeisterInnen der SUR-Gemeinden

3.4 Mobilität

Das Mobilitätsverhalten der Menschen und die komplexen Verkehrsbeziehungen verlangen nach neuen attraktiven sowie optimierten Verkehrsangeboten, um zeitsparend, kostengünstig und flexibel die Personenverkehre mit Blick auf die zahlreichen Pendlerbeziehungen und den täglichen Wirtschaftsverkehr bedarfs- und klimagerecht zu organisieren.

Zwischen der Hansestadt Wismar und dem Umlandraum bestehen intensive Verkehrsverflechtungen, welche infolge der Wohnsuburbanisierung auf die arbeitsmarktbedingten Pendlerverflechtungen als auch den Freizeit- und Versorgungsverkehr zurückzuführen sind.⁷ Knapp die Hälfte der Beschäftigten mit Wohnsitz im Umland pendelt täglich nach Wismar.⁸ Dabei besteht ein hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs, was u.a. auf die geringe Siedlungsdichte im Umland und Defizite in der Bedienstruktur durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückzuführen ist.⁹

a) ÖPNV

Bereits im Rahmenplan für den SUR Wismar von 2011 wurde festgestellt, dass das ÖPNV-Angebot in den Umlandgemeinden sehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Im Ergebnis der Befragung vom Oktober 2020 haben die BürgermeisterInnen der Umlandgemeinden Hornstorf, Lübow, Metelsdorf und Zierow Handlungsbedarf bzgl. einer besseren ÖPNV-Anbindung an die Kernstadt kommuniziert. Gegenwärtig sind durch das Verkehrsunternehmen Nahbus Nordwestmecklenburg mbH die Gemeinde Gägelow und der Ortsteil Kritzow (Gemeinde Hornstorf) durch eine Buslinie nach Wismar angebunden.

Ausgehend vom Ziel des Landkreises NWM und der Hansestadt Wismar, den ÖPNV auf dem Gebiet der Hansestadt und im Umlandraum von Wismar zu verbessern, wurde zunächst eine ÖPNV-Potentialanalyse im Jahr 2021 durchgeführt und ein ÖPNV-Konzept unter Federführung des Landkreises Nordwestmecklenburg für diese Verkehrsregion des SUR Wismar erarbeitet. Vor dem Hintergrund des teilweise unübersichtlichen Liniennetzes und der geringen Bedienungshäufigkeit vor allem am Wochenende sollen folgende Ziele mit dem Entwurf zum ÖPNV-Konzept verfolgt werden:

- Liniennetz einfach und kundenorientiert strukturieren
- Stadtteile über schnelle Linien an das Zentrum anbinden
- Anbindung des Umland-Raumes an das Stadtgebiet verbessern
- ein der Einwohnerzahl entsprechendes Verkehrsangebot für alle Stadtteile
- bessere Taktung und gute Anschlüsse an Verknüpfungspunkten.

Im Hinblick auf die Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes besteht zwischen dem Landkreis NWM, der Hansestadt Wismar und Umlandgemeinden noch Klärungsbedarf hinsichtlich der Finanzierung.¹⁰

⁷ Insgesamt verzeichnet die Hansestadt Wismar täglich ca. 9.200 Einpendler und ca. 6.100 Auspendler (inkl. aus und nach Regionen außerhalb des SUR Wismar, z.B. Schwerin, Rostock, Lübeck, Hamburg).

(vgl. <https://www.pendleratlas.de/mecklenburg-vorpommern/nordwestmecklenburg/wismar/>); (Stand: 09.09.2021)

⁸ vgl. Gertz Gutsche Rümenapp (2019): Wohnungsbedarfsprognose Stadt-Umland-Raum Wismar 2030, S. 4.

⁹ Das Auto ist das dominierende Verkehrsmittel in Nordwestmecklenburg. Es ist hier für ca. 60 Prozent aller Wege (Verkehrsaufkommen) verantwortlich. (vgl. Mobilität in Deutschland 2017 – Mobilität in Westmecklenburg – Zentrale Ergebnisse zum Arbeits- und Ausbildungsverkehr, Schwerin, 29.10.2019).

¹⁰ Der gewerbliche Verkehr (Güterverkehr, aber auch z.B. Handwerker) wurde nicht weiter betrachtet, hier wird das Potenzial für eine Verlagerung als eher gering eingeschätzt.

b) Radverkehr

Parallel verfolgen verschiedene Initiativen die Förderung des Radverkehrs (Alltagsradverkehr und Radtourismus) in der Region Westmecklenburg. Dabei handelt es sich z.B. um die Planungen zum Radschnellweg Wismar-Schwerin durch die Metropolregion Hamburg und regionale Akteure¹¹, um ämterbezogene Radwegekonzeptionen und -planungen sowie um die Erarbeitung und Umsetzung des **Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021** durch den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg.

Damit sich der Radverkehrsanteil in Westmecklenburg erhöht, will der RPV WM zu einer attraktiven Infrastruktur für den Radverkehr beitragen. Dazu bildet das Regionale Radwegekonzept 2021¹² eine wesentliche Grundlage.

Das Radwegekonzept besteht aus drei Teilen: Einem Textband, tabellarischen Grundlagendaten und den Geodaten, die das Kataster bilden. Somit sind sämtliche zur Verfügung stehenden Daten in einem einheitlichen, georeferenzierten und fortschreibungsfähigen Kataster vorhanden.

Die Netzkonzeption geht von einem hierarchisch gegliederten Radwegenetz aus und behandelt die **Vorrang- und Basisrouten auf regionaler Ebene** (vgl. Anlage 2), deren Herleitung unterschiedlichen Ansätzen folgt. Höherrangige Radschnellverbindungen und niederrangige Radverkehrsverbindungen (Erschließungsnetz) bleiben hierbei unberücksichtigt.

Das Zielnetz wurde als Angebotsplanung für Alltags- und Freizeitradfahrer entwickelt. Grundlage ist die Vorgehensweise nach ERA¹³ und RIN¹⁴. Für das Netzkonzept wurden u.a. Struktur- und Pendlerdaten verwendet, um die vorhandene und potenzielle Nachfrage auf Strecken und an Knoten sowie die Stärke der Quell- und Ziel-Beziehungen im Rahmen einer Potenzialermittlung zu bestimmen. Zur Bestimmung des Zielnetzes wurde durch den Regionalen Planungsverband ein Beteiligungsverfahren im April / Mai 2021 durchgeführt.

Die **Vorrangrouten des Alltagsradverkehrs** verbinden die Landeshauptstadt Schwerin als einziges Oberzentrum mit den umliegenden Mittelzentren sowie den Nordwesten der Region in Richtung Lübeck. Sie bilden die übergeordneten wichtigsten Radverkehrsachsen ab und werden durch das Netz der Basisrouten ergänzt.

Die **Basisrouten des Alltagsradverkehrs** verbinden die Mittelzentren untereinander und mit den angrenzenden Regionen. Die Basisrouten Stufe 2 verbinden im Rahmen einer umfangreichen Angebotsplanung alle weiteren zentralen Orte, sie umfassen zudem Lückenschlüsse und weitere vorgesehene straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen.

Dieses Wegenetz wird ergänzt durch die **touristischen Vorrang- und Basisrouten**. Die touristischen Vorrangrouten bilden die Trassen der fünf überregionalen Radfernwege ab. Die Basisrouten der Stufe 1 für den Radtourismus umfassen die sechs überregionalen Radrundwege.

Alltags- und touristisches Wegenetz ergänzen sich zum sogenannten Zielnetz. Für dieses Netz werden die Handlungsmaßnahmen und ihre Prioritäten abgeleitet. (vgl. Anlage 3)

¹¹ vgl. <https://metropolregion.hamburg.de/radschnellwege/15307182/radschnellweg-schwerin-wismar/> (Stand: 21.09.2021).

¹² vgl. <https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Radverkehr/> (Stand: 08.11.2021)

¹³ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010)

¹⁴ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der FGSV (2008)

In der Summe erschließen mehr als 2.000 km Vorrang- und Basisrouten für den Alltags- und den touristischen Radverkehr die Gesamtregion. Ziel ist ein sicheres, durchgängiges Wegenetz, das ganzjährig befahrbar ist und modernen Ansprüchen genügt.

Die Herleitung der **konkreten Handlungsempfehlungen** ergibt sich aus dem Abgleich der gewünschten Qualitätsstandards mit den vorhandenen Qualitätsstandards sowie den Festlegungen zum Zielnetz, d. h. für die Ableitung der Maßnahmen wurden die vor Ort festgestellten Ausbauzustände und Ausbaustandards mit den Qualitätsstandards abgeglichen, die für das Wegenetz in Westmecklenburg erreicht werden sollen. Es sind mehr als 2.000 Maßnahmen in drei Prioritätsstufen durch einen Algorithmus abgeleitet worden. Alle Maßnahmen sind künftig im Einzelnen zu prüfen, um die konkreten Planungen zur Qualitätssteigerung einzuleiten.

Neben den konkreten Handlungsmaßnahmen beinhaltet die Wegekonzeption **umfängliche Handlungsempfehlungen**, mit denen das infrastrukturelle Angebot, aber auch das sogenannte Fahrradklima Westmecklenburg verbessert werden soll. Hierzu gehören Handlungsempfehlungen zur Gestaltung von Querungen, Hinweise zum Umgang mit Pollern, Umlaufschranken, Einengungen und Oberflächenschäden, aber auch zum ruhenden Radverkehr und zur Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten. Auch die besonderen Ansprüche durch E-Bike-Nutzende sollen berücksichtigt werden, aber auch Maßnahmen zur nähräumlichen Ergänzung vorliegender Konzeption und Radverkehrsanalysen.

Mit Hilfe der vorliegenden Wegekonzeption ist es eine weitere zentrale Aufgabe des RPV WM, in Zusammenarbeit mit den regionalen Akteuren das weitere Vorgehen für die Maßnahmenumsetzung zu erarbeiten und diese schließlich zu begleiten, um so die Ziele der Radwegekonzeption umzusetzen. Dieser Prozess ist auch für den SUR Wismar geplant.

Überlegungen und Maßnahmen zum nähräumlichen Radwegenetz können in Verbindung mit der vorgesehenen Verkehrsentwicklungsplanung der Hansestadt Wismar abgestimmt werden.

Projektpass: Mobilität	
Handlungsbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> - intensive Verkehrsverflechtungen zwischen Wismar und Umlandgemeinden mit einem hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs und weitere Wohnsuburbanisierung führen zu einer steigenden Verkehrsbelastung in Wismar, - Defizite in der Bedienstruktur durch den ÖPNV bzw. starke Orientierung auf die Belange des Schülerverkehrs sowie eine unterschiedlich gute ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden an die Kernstadt, - wachsende Bedeutung von umweltfreundlicher Mobilität im Alltags- und im touristischen Verkehr, z.B. zur Entwicklung eines nahräumlichen Alltagsroutennetzes für den Radverkehr 	
Ziel / Ergebnis	
<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung von Pkw-basierten Pendlerströmen zwischen Umlandgemeinden und Kernstadt durch Verlagerung des Straßenverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsarten, - Verbesserung der Bedienstruktur durch den ÖPNV zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden sowie der Radverkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für die Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten, Arbeitsplätzen und touristischen Zielen 	
Maßnahmen	Zuständigkeiten
<u>a) ÖPNV:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Information und Beteiligung der Umlandgemeinden an der Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes für den SUR Wismar 	Koordinierung der Abstimmungen zwischen SUR-Gemeinden und dem Landkreis NWM (Aufgabenträger ÖPNV) durch das AfRL WM
<u>b) Radwegeinfrastruktur:</u> <ol style="list-style-type: none"> 1) Umsetzung des Regionalen Radwegekonzeptes des RPV WM 2021 (u.a.: Information, Unterstützung der Baulastträger, Abstimmung zu Maßnahmen) 2) Überlegungen zum nahräumlichen Radwegenetz einschließlich Alltag und Tourismus in Verbindung mit der vorgesehenen Verkehrsentwicklungsplanung der Hansestadt Wismar 	RPV WM (AG Radverkehr), AfRL WM, Baulastträger und BürgermeisterInnen SUR Wismar AG SUR Wismar, AfRL WM

3.5 Kompensationsmaßnahmen

Ziel der bundesnaturschutzrechtlichen Eingriffsregelung¹⁵ ist es, Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden oder zu minimieren. Sofern dieses nicht möglich ist, sind die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes – die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – zu kompensieren.

Bereits im Rahmenplan von 2011 wurden nur noch geringe Flächenpotenziale für Kompensationsmaßnahmen in der Kernstadt und in den Umlandgemeinden festgestellt. Über die Landgesellschaft M-V, eine gemeinnützige Siedlungsentwicklungsgesellschaft,¹⁶ kaufen Kernstadt und Umlandgemeinden Ökopunkte an, die oftmals weit außerhalb des SUR und des Landkreises NWM, z. B. auf der Insel Rügen, in Ausgleichsflächen umgesetzt werden. Damit entstehen für die Gemeinden und die Kernstadt Kosten für Maßnahmen, von denen die Naturlandschaft im Gebiet des SUR oder des Landkreises nicht profitieren kann.

Durch diese Ressourcenknappheit besteht die Gefahr der Einschränkung der wohnbaulichen, gewerblichen und industriellen Entwicklungsmöglichkeiten im SUR Wismar. Um auch künftig Optionen hinsichtlich der weiteren Entwicklung offen zu halten und, wenn möglich, den Naturzustand im SUR durch Maßnahmen vor Ort aufzuwerten, soll die Entwicklung eines alternativen regionalen Lösungsansatzes eruiert werden.

Vor dem Hintergrund, dass die begrenzten Flächenreserven auch in einem direkten Zusammenhang mit den Vorgaben und der praktischen Auslegung und Anwendung der Hinweise zur Eingriffsregelung M-V (HzE – Stand: 2018) durch die zuständige UNB stehen, kann möglicherweise durch eine gemeinsame Positionierung der SUR-BürgermeisterInnen gegenüber dem Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt M-V auf eine Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen hingewirkt werden.

¹⁵ vgl. § 13 und § 15 Abs. 1, 2, 5, 6 BNatSchG

¹⁶ vgl. LG-MV: <https://www.lgmv.de/> (Stand: 26.10.2021)

Projektpass: Kompensationsmaßnahmen
Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> - begrenzte Flächenreserven der Hansestadt Wismar und Umlandgemeinden sowie eingeschränktes Angebot des Ökokontos M-V für die Umsetzung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen in regionalräumlicher Nähe, - erhebliche finanzielle Mittel für Kompensationsmaßnahmen aus dem Ökokonto M-V kommen anderen Regionen zugute, - Gefahr der Einschränkung der wohnbaulichen, gewerblichen und industriellen Entwicklungsmöglichkeiten im SUR Wismar
Ziel / Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen auf der Grundlage eines integrierten naturschutzfachlichen Ansatzes im Landschaftsraum des SUR Wismar, - Reduzierung des finanziellen Aufwandes, - Steigerung der biologischen Diversität im Stadt-Umland-Raum im Rahmen des räumlich-funktionalen Ausgleichs
Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der Erarbeitung und Umsetzung eines alternativen Lösungsansatzes für Kompensationsmaßnahmen für den SUR Wismar, ▪ Positionierung der BürgermeisterInnen ggü. dem Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt M-V bzgl. der Auslegung / Anwendung der HzE durch die UNB bzw. einer Novellierung der HzE und dem Vorschlag, in Westmecklenburg modellhaft die Umsetzung eines alternativen Lösungsansatzes für Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln
Zuständigkeiten
<p>Untere Naturschutzbehörden NWM, SN und LUP, Amtsverwaltungen der SUR-Gemeinden, Projektpartner ReGerecht, staatlich anerkannte Flächenagenturen; AfRL WM bis 08/2023 im Projekt ReGerecht</p>

4. Ausblick

Mit dem integrierten Rahmenplan 2030 haben sich die BürgermeisterInnen des SUR Wismar auf eine interkommunale Zusammenarbeit zu den gemeinsamen Kooperationsthemen der Handlungsfelder Siedlungsentwicklung, Infrastrukturentwicklung und Freiraumentwicklung für die nächsten 10 Jahre verständigt.

Die mit dem vorliegenden handlungsbezogenen Rahmenplan getroffenen Ziele und Maßnahmen in den jeweiligen Kooperationsthemen erhalten durch die Beschlüsse der jeweiligen Gemeindevertretungen und die Unterzeichnung der BürgermeisterInnen Verbindlichkeit und dienen somit als Handlungsgrundlage, um den SUR Wismar als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum weiter zu entwickeln und für die Herausforderungen der Zukunft zu stärken.

Alle Beteiligten wirken darauf hin, die durch Selbstbindung getroffenen Beschlüsse im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation in die gemeindliche Planung zu überführen bzw. mit dieser abzustimmen.

Im Rahmen einer Evaluation des integrierten Rahmenplans nach fünf Jahren¹⁷ erfolgt eine Überprüfung der prioritären Kooperationsthemen mit Blick auf die bis dahin umgesetzten Maßnahmen und Ergebnisse bzw. hinsichtlich anderweitiger prioritärer Kooperationsthemen.

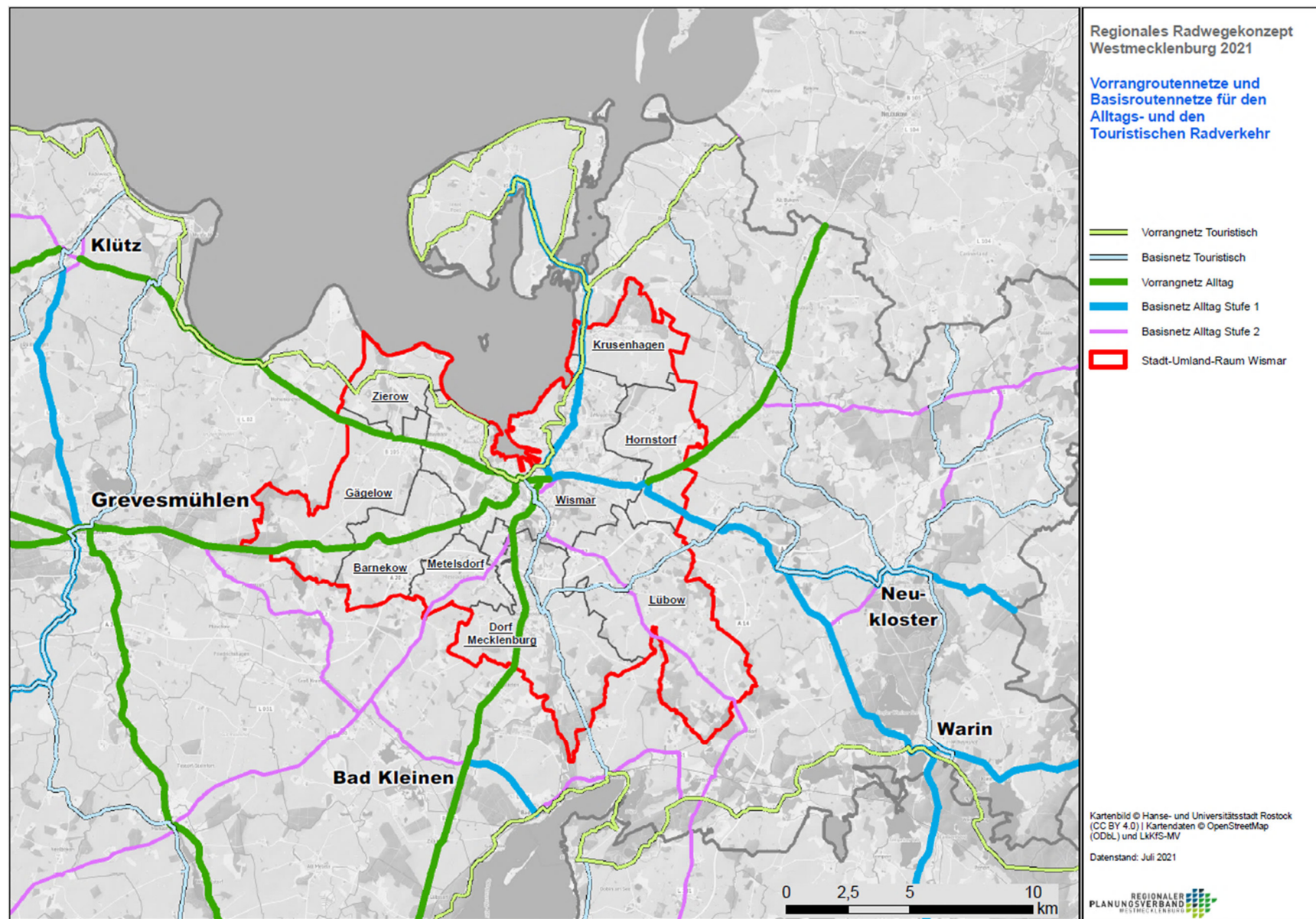
¹⁷ ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung

Anlage 1: erfolgte Umsetzung regionaler Leitprojekte aus dem Rahmenplan SUR Wismar 2011

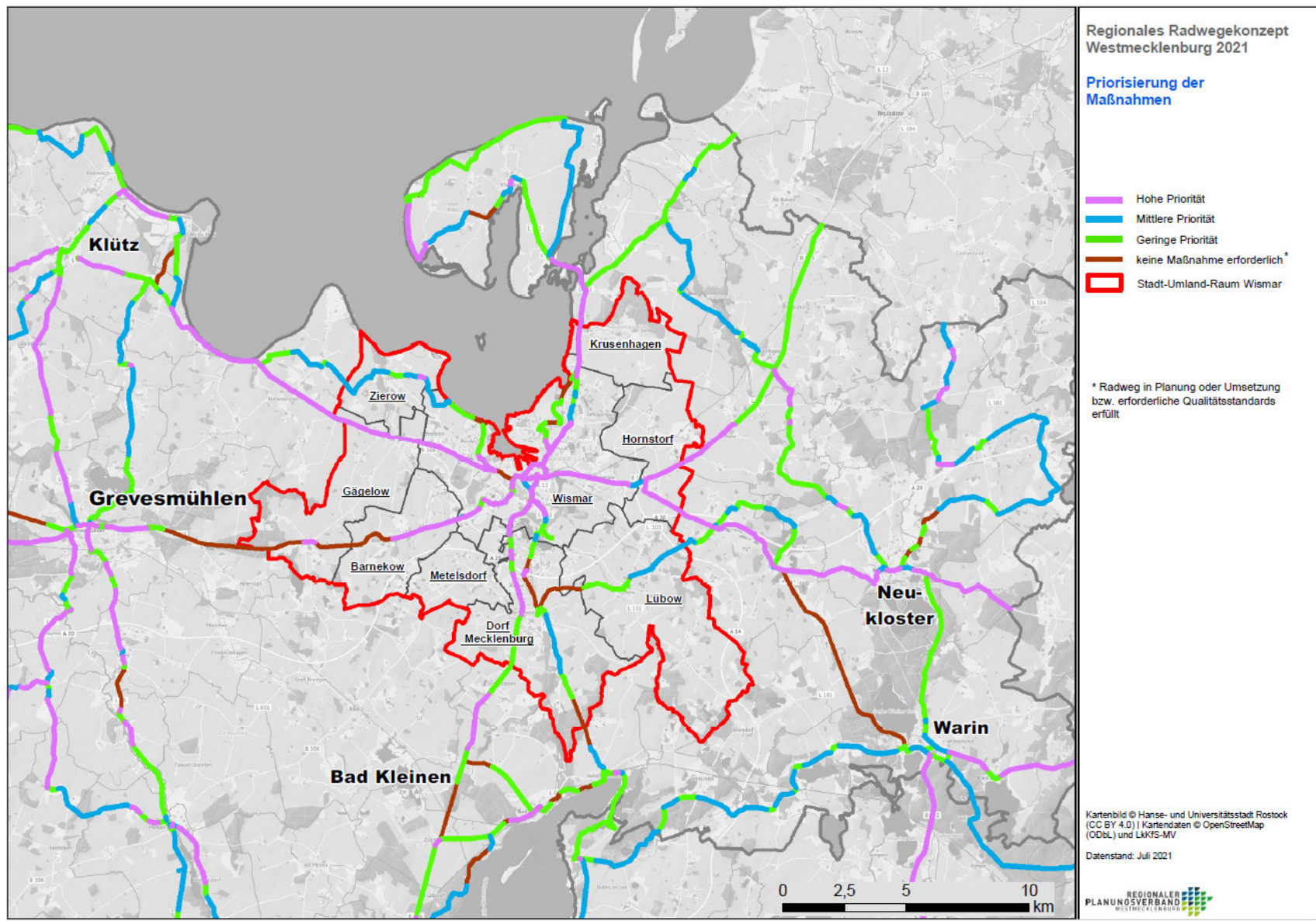
Leitprojekt	Umsetzung
Wohnentwicklung	
Katalogisierung vorhandener Wohnbaupotenziale und Leerstände	Erfassung und Auswertung durch das AfRL WM in 2018/2019, Abstimmungsgrundlage für das „Teilkonzept Wohnbauentwicklung bis 2030“
Aufbau eines interkommunalen Immobilienmanagements und -Marketings für suburbane Wohnlagen	keine Umsetzung, Leitprojekt basierte auf der Annahme von Reurbanisierungstendenzen zu Ungunsten peripherer Wohnstandorte im SUR
Gewerbeentwicklung	
Maßnahmen zum gemeinsamen Großgewerbebestandort Wismar-Kritzow	in Umsetzung: Prüfung des Umlegungs- bzw. Enteignungsverfahrens, Abstimmung der Bauleitplanung sowie Verständigung bzgl. der gemeinsamen Vermarktung über die Wirtschaftsförderung
Aufbau eines gemeinsamen Gewerbestättenmanagements	keine Umsetzung
Erarbeitung eines Standortkonzeptes zu Neuansiedlungen	bisher keine Umsetzung, relevant für die Gemeinden Hornstorf und Gägelow
Einzelhandelsentwicklung	
Bildung einer interkommunalen AG Einzelhandel	hat temporär gearbeitet zur Abstimmung des REHK von 2012
Erarbeitung eines regionalen Einzelhandelskonzeptes	im Jahr 2012 erarbeitet und interkommunal verbindlich abgestimmt sowie aktualisiert im Jahr 2021
Erarbeitung einer Strategie zur Sicherung der Nahversorgung / der ortsnahen Grundversorgung	vgl. Aktualisierung REHK 2021 sowie Landesinitiative Neue Dorfmitte M-V (durch EM)
Ausgleichs- und Kompensationsflächen	
Aufbau eines regionalen / kreislichen Ausgleichsflächenpools	bisher keine Umsetzung
Tourismus und Naherholung	
Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der B 105; Ausbau des Ostseeküsten-Radweges	nicht vollständig umgesetzt; Instandhaltung ist erfolgt, Ausbau befindet sich noch in der Umsetzung
Konzept zur weiteren strategischen Tourismusplanung	keine Umsetzung, keine Relevanz für alle Gemeinden im SUR, außer für Zierow und Wismar

Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021

Anlage 2: Vorrangrouten- und Basisroutennetze für den Alltags- und touristischen Radverkehr (Auszug - SUR Wismar)



Anlage 3: Priorisierung der Maßnahmen - Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 (Auszug - SUR Wismar)



Abkürzungsverzeichnis

AfRL WM	Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg
AG	Arbeitsgruppe
BauGB	Baugesetzbuch
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
EH	Einzelhandel
EM	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern
ggü.	gegenüber
inkl.	inklusive
HZE	Hinweise zur Eingriffsregelung
i. R.	im Rahmen
Kap.	Kapitel
LEP	Landesraumentwicklungsprogramm
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NWM	Nordwestmecklenburg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
REHK	Regionales Einzelhandelskonzept
RPV WM	Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
S.	Seite
SUR	Stadt-Umland-Raum
vgl.	vergleiche
vrl.	voraussichtlich
WE	Wohneinheiten
WM	Westmecklenburg

z.B.	zum Beispiel
ZO	Zentraler Ort
Z	Zielvorgabe

Unterzeichnung

Die UnterzeichnerInnen stimmen den Festlegungen im „Integrierten Rahmenplan 2030 für den Stadt-Umland-Raum Wismar“ zu und erklären damit ihren Willen zur weiteren Zusammenarbeit bzgl. der Umsetzung des vorliegenden Rahmenplans.

.....
Thomas Beyer
Bürgermeister der Hansestadt Wismar

.....
Birgit Heine
Bürgermeisterin der Gemeinde Barnekow

.....
Burkhard Biemel
Bürgermeister der Gemeinde Dorf Mecklenburg

.....
Friedel Helms-Ferlemann
Bürgermeister der Gemeinde Gägelow

.....
Andreas Treumann
Bürgermeister der Gemeinde Hornstorf

.....
Harry Haker
Bürgermeister der Gemeinde Krusenbogen

.....
Angela Markewiec
Bürgermeisterin der Gemeinde Lübow

.....
Claus Hustig
Bürgermeister der Gemeinde Metelsdorf

.....
Franz-Josef Boge
Bürgermeister der Gemeinde Zierow

Diese Ausarbeitung wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 033L205F (Projekt ReGerecht) gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.



Gefördert von:

GEFÖRDERT VOM



Verbundvorhaben:

