

Flächennutzungsplan Jarmen, Kreis Demmin, und Linienfestlegung Ortsumgehung B 110 Jarmen

Auftraggeber:

Stadt Jarmen
Dr.-G.-Kohnert-Str. 5
17126 Jarmen

Auftragnehmer F-Plan:

BAUKONZEPT Neubrandenburg GmbH
Gerstenstr. 9
17034 Neubrandenburg

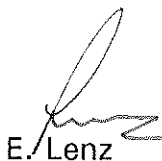
Bearbeiter:

Dipl.-Geograph E. Rautenberg
Dipl.-Ing. U. Müntz

Neubrandenburg, November 1995



D. Krügel
1. Geschäftsführer



E. Lenz
Bereichsleiter Bauleitplanung und -betreuung

G L I E D E R U N G

Erläuterungsbericht

1.0 Anlaß, Grundlagen, Ablauf der Planung

2.0 Vorgaben und Randbedingungen

- 2.1 Gebietliche Einordnung
- 2.2 Naturräumliche Gegebenheiten
- 2.3 Historische Entwicklung

3.0 Entwicklungsstand und Entwicklungsziele der Gemeinde

- 3.1 Bevölkerung
- 3.2 Wirtschaft
- 3.3 Wohnen
- 3.4 Versorgung und Betreuung
- 3.5 Technische Infrastruktur
- 3.6 Verkehr
- 3.7 Freiflächen
- 3.8 Umwelt
- 3.9 Sonstige Funktionen und Nutzungen
- 3.10 Flächennutzung

4.0 Baulich-gestalterische Entwicklung der Orte

- 4.1 Jarmen
- 4.2 Groß Toitin
- 4.3 Klein Toitin
- 4.4 Kronsberg
- 4.5 Müssentin

5.0 Linienfestlegung der Ortsumgehung B 110

6.0 Karten und Pläne

7.0 Anlagen

- 7.1 Verfahrensakte
- 7.2 Stellungnahmen
- 7.3 Umweltverträglichkeitsstudie OU B 110
- 7.4 Sonstiges

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1.0 Anlaß, Grundlagen, Planverfahren

Die Stadt Jarmen beschloß gleich nach der Wende, ihren Flächennutzungsplan auf der Grundlage des Bundesbaugesetzes und der neuen Entwicklungsbedingungen zu erneuern. Planungsgebiet wurde das Stadtterritorium einschließlich der Ortsteile Groß- und Klein Toitin, Kronsberg und Müs-sentin.

Gemäß § 1 BauGB sollte damit die geordnete städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleistet und dazu beigetragen werden, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern sowie die natürliche Lebensgrundlage zu schützen und zu entwickeln. Dabei war die Rolle als traditionelles ländliches Zentrum besonders zu beachten.

Die ersten Planungskonzepte entstanden schon 1991. Sie betrafen vorrangig die Bauflächen der Stadt und gingen von anderen Entwicklungsbedingungen aus.

Im Laufe der Zeit änderten sich die Ansätze für die Planung mehrfach. Der Einwohnerrückgang, die starke Reduzierung an gewerblicher Produktion und Arbeitsplätzen, die Autobahnkonzeption verlangten immer wieder eine Korrektur, bis 1993/1994 dann ein Vorentwurf und unmittelbar anschließend der 1. Entwurf zur Auslegung und Beurteilung durch die Träger öffentlicher Belange gebracht werden konnte.

Eine erneute Präzisierung der Trasse der A 20 brachte diese unmittelbar in die Stadtentwicklungsflächen und machten eine erneute Überarbeitung des F-Planes sowie der Trasse der B 110 mit Wiederholung der Auslegung und TÖB-Runde erforderlich. Dabei entschloß man sich zur Kopplung des Flächennutzungsplanes mit der Linienfestlegung für die Orts-umgehung der B 110.

Um den mehrfachen Überarbeitungsprozeß möglichst harmonisch zu meistern, bemühte sich die Stadt um eine frühzeitige kooperative Zusammenarbeit mit den Trägern öffentlicher Belange, Behörden und eine breite Öffentlichkeitsarbeit.

Das trug auch dazu bei, zwischenzeitlich überzogene Entwicklungsabsichten zurückzunehmen mit dem Ziel, ein ausgewogenes Entwicklungskonzept für die nächsten 10 bis 15 Jahre zu erreichen, das dann durch nachfolgende Planungsschritte je nach Bedarf ergänzt und fortgeschrieben werden kann.

Als Grundlage der Flächennutzungsplanung dienen:

- das Baugesetzbuch (BauGB) in seiner letztgültigen Fassung nach dem Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz (Inv.-WoBauLG) vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466 ff.).
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Bekanntmachung seiner Neufassung vom 23. Januar 1990, zuletzt geändert durch das Inv.-WoBauLG vom 22.04.1993.
- die Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18.12.1990
- das Landesnaturschutzgesetz (NSchG M-V vom 10.01.1992)
- das Landeswaldgesetz vom 08.02.1993, GVOBl-MV S. 90
- die Kommunalverfassung des Landes M-V vom Juni 1994 (GB I Nr. 28)
- das Landesdenkmalschutzgesetz (DschG M-V) vom 30.11.1993
- das Landesplanungsgesetz (LPlG) vom 31.03.1992
- das 1. Landesraumordnungsprogramm vom 16.07.1993
- das Regional Raumordnungsprogramm Neubrandenburg, Entwurf vom 23.06.1995
- das Bundesnaturschutzgesetz vom 12.03.1987 (GBBL I S. 889) und Änderungen

2.0 Vorgaben und Randbedingungen

2.1 Gebietliche Einordnung

Jarmen liegt an der Grenze der Region „Mecklenburger Seenplatte“ zur Region „Vorpommern“. Die Peene bildet eine natürliche Grenze. Das führt dazu, daß Jarmen als kreisfreie Stadt und Unterzentrum eine sehr randliche Lage in der Region, im Landkreis und im Nahbereich hat. Die Stadt nimmt die Versorgungsfunktion für die Gemeinden Alt-Tellin, Bentzin, Daberkow, Kartlow, Kruckow, Plötz, Schmarsow, Tutow und Völlschow wahr, die zum Amtsbereich Tutow gehören.

Im Nahbereich leben ca. 8 850 EW, davon knapp 3 300 EW in Jarmen. Die Zentralitätsfunktion überschneidet sich insbesondere mit Gützkow, das nur wenige Kilometer nord-östlich liegt. Beide Orte wirken über die Regionsgrenze hinweg ko-

operativ zusammen, z. B. werden die Abwässer beider Städte in einer Kläranlage gereinigt und besuchen die Schüler dasselbe Gymnasium.

Die benachbarten Mittelzentren Anklam und Demmin sowie das Teiloberzentrum Greifswald sind ca. 20 km entfernt, dagegen das Oberzentrum Neubrandenburg ca. 40 km. Die Jarmener orientieren sich deshalb über die Regionsgrenzen hinweg stärker auf Greifswald als nach Neubrandenburg. Durch den Schnittpunkt der B 96 mit der B 110 ist die Stadt verkehrsgünstig gelegen und hat mit der B 111, die nördlich der Peene in die B 96 einmündet, auch gute Verbindungen zum Raum Wolgast-Insel Usedom.

Die Peene spielt als Verkehrsader und Hafen nur noch eine untergeordnete Bedeutung. Mit der A 20, die jetzt parallel zur B 96 das Stadtgebiet quert, wächst die Verkehrsgunst Jarmens und hebt den Ort in den Rang eines Wirtschafts- und Logistikzentrums mit Landesbedeutung.

Ein Bahnanschluß existiert nicht. Jarmen lag nur an Kleinbahnstrecken, die schon lange außer Dienst gestellt wurden. Durch eine 110-kV-Überlandleitung, eine Ferngasleitung, eine moderne Kläranlage und eine leistungsfähige Wassergewinnung bestehen gute Ver- und Entsorgungsbedingungen für anzusiedelndes Gewerbe.

2.2 Naturräumliche Gegebenheiten

Die Nordmecklenburgische Lehmplatte, in der Jarmen liegt, verliert bei Jarmen ihren sanftwelligen Charakter und geht in das Flachland über, das sich bis an die Küste erstreckt.

Die Peeneniederung durchschneidet diese Grundmoränenlandschaft in ost-westlicher Richtung als eiszeitliche Abflurinne. Wegen des geringen Gefälles ist das Peenetal nicht frei von Hochwasser, das sich insbesondere bei Nord-Ostwinden als Rückstau des auflandigen Ostsee- und Haffwassers einstellt.

Beiderseits des Flußlaufes besteht ein Vorland aus organogenen Sedimenten wie Torf, Faulschlamm, Mudde und Abschlammungen.

Diese Niederungsböden sind nur bedingt als Wiesen landwirtschaftlich genutzt und bilden damit einen in Europa

fast einmaligen Naturraum. Das führte zur großräumigen Unterschutzstellung des Peenetales von Demmin bis zum Haff als Landschafts-, Moorboden- und europäisches Vogelschutzgebiet (79/409 EWG), aus dem nur die unmittelbar bebauten Stadtgebiete ausgeklammert sind. Das hebt diese Landschaftsteile in den Rang eines FFH-Gebietes (zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen in Europa gemäß Richtlinie 92/43 EWG). Sie zählen damit zum europäischen Schutzsystem NATURA 2000. Außerdem genießen Flächen nord-östlich von Jarmen auf der Gützkower Peeneseite den Naturschutzstatus.

Am Südrand des Gemeindeterritoriums zieht sich die Niederung des Völschower Baches von West nach Ost, die gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm als Biotopschutzgebiet im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist.

Die überwiegend ackerwirtschaftlich genutzten Flächen um die Stadt haben Bodenwertzahlen um die 40 bis 50 Punkte und sind ertragreich. In den Ackerflächen befinden sich kleine Wasserlöcher (Sölle), die als wichtige Kleinbiotope zu erhalten und ggf. zu renaturieren sind. Der Boden ist eine wichtige Produktionsgrundlage. Mit landwirtschaftlicher Nutzfläche muß deshalb rücksichtsvoll umgegangen werden. Deshalb ist vorhandenes Bauland weiterhin intensiv zu nutzen und ggf. durch Konversion einer Wiederbebauung zuzuführen, wie dies z. B. bei der Zuckerfabrik erfolgt.

Der geringe Wald- und Gehölzbestand soll durch Alleepflanzungen an den Wegen und Straßen und durch Schutzpflanzungen auf Restflächen erhöht werden.

In die Geschiebelehmplatte eingelagert sind größere Kieslager. Diese befinden sich westlich der Stadt und werden bei Zarrenthin schon seit längerem abgebaut. Der Kiessee wird schrittweise rekultiviert und zur Erholung genutzt.

Weitere Kiesvorkommen lagern als Bergwerksbewilligungs- und Aufsuchungsfelder südlich der B 110 bei Müssentin auch auf dem Territorium der Stadt. Der Aufschluß hat bereits begonnen.

Die Lehme und Sande sind tragfähiger Baugrund. Die moorigen Niederungen bleiben aus technischen und ökologischen Gründen frei von einer Bebauung. Das Grundwasser steht im allgemeinen tiefer 5 m und ist häufig gespannt.

Als Hauptvorfluter dienen die Peene und der Völschower Bach, wobei wegen des geringen Gefälles der Wasserabfluß gering bleibt. Diese fast stehenden Gewässer sind sehr anfällig gegen Verschmutzung und weisen deshalb ökologische Schäden auf. Eine geordnete Abwasserableitung und -klärung, wie sie jetzt geschaffen wird, trägt zur Gesundung der Gewässer bei. Eine ökologisch verträgliche Landwirtschaft muß aber auch ihren Beitrag leisten, d. h. einer naturnahen Bewirtschaftung kommt in den Übergangszonen zur Niederung besondere Bedeutung zu.

2.3 Historische Entwicklung

Das Stadtterritorium gehört zum slawischen Siedlungsgebiet. Das belegen bodenkundliche Funde wie sie auch für die Ortsteile Groß Toitin, Klein-Toitin, Müssentin bekannt sind. Als Zeitzeuge der frühen feudalen Kolonisation gilt der Turmhügel bei Groß Toitin. Wie die meisten norddeutschen Städte ist Jarmen eine Siedlungsgründung im Tal eines Flusses, wobei der natürliche Schutz des Niederungsgebietes genutzt wurde und Furtstellen von Verkehrswegen die Ansiedlung begünstigten. Jarmen wurde 1269 gegründet.

Die alte Stadtanlage ist noch erkennbar und entspricht etwa dem Sanierungsgebiet. Gebäude aus den Anfängen der Stadt sind nicht mehr vorhanden. Das heutige Stadtbild wird vor allem durch das Aufblühen der Stadt mit der Industrialisierung Ende des letzten Jahrhunderts geprägt.

Der gesteigerte Anbau landwirtschaftlicher Produkte führte zur Erneuerung der Dörfer und Güter, zum Bau verarbeitender Industrie (Zuckerfabrik, Mühlen, Speicher, Molkerei), zur Entwicklung von Handwerk und Gewerbe für die umliegenden Dörfer, zum Ausbau von Eisenbahnen, Straßen und des Hafens am Ende des vergangenen Jahrhunderts.

Die Stadt vergrößerte sich besonders im Westen und Süden über ihre alten Grenzen der mittelalterlichen Stadtanlage hinaus. Im Stadtkern wurden eine neue Kirche, die Post und das Krankenhaus errichtet und viele Häuser durch Umbauten für Handwerk und Handel hergerichtet.

Im Gegensatz zu vielen anderen mecklenburg-vorpommerschen Städten erlebte Jarmen keinen weiteren Industrialisierungsschub in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts. Erst nach dem Krieg kam im Südwesten der Stadt Geschoßwoh-

nungsbau und später Eigenheimbau hinzu. Jarmen blieb von Kriegszerstörungen weitgehend verschont, erlitt jedoch im Laufe der Zeit Substanzverluste durch Nutzungswandel und fehlende Erneuerung.

Im Westen der Stadt entstand eine neue Wasserversorgung. Die alten Kleinbahnstrecken wurden demontiert und stellten nach und nach ihren Dienst ein. Verschiedene Ursachen führten zu einem starken Rückgang der Schifffahrt, nur noch geringe Mengen von Baustoffen und landwirtschaftlichen Produkten nehmen den Weg per Schiff.

Damit stieg die Bedeutung der beiden Bundesstraßen, von der die B 96 in dem stärker und nord-südgeprägten DDR-Straßennetz schon in den siebziger Jahren zu einer Umgehungsstraße im Osten der Stadt ausgebaut wurde. Die Verlegung der B 110 auf eine Südumgehung ist seit langem geplant, soll aber erst jetzt im Zusammenhang mit der wachsenden Bedeutung als Autobahnzubringer und dem Bau der A 20 realisiert werden.

Jarmen behält seine Funktion als Unterzentrum, scheint jedoch eine Bedeutung als überregionaler Wirtschaftsschwerpunkt am Knotenpunkt mehrerer Verkehrsstraßen hinzuzugewinnen. Die Altstadt ist Sanierungsgebiet und zeigt erste Ergebnisse der dringend erforderlichen Erneuerung.

3.0 Entwicklungsstand und Entwicklungsziele

3.1 Bevölkerung

Jarmen hatte 1994 3 283 Einwohner, davon lebten in Jarmen 2 909 Einwohner = 88,6 % und der Rest in den 4 Ortsteilen.

In der Stadt waren 1950 knapp 6 000 Menschen, was etwa einer Verdopplung gegenüber dem Vorkriegsstand entspricht. Seitdem nahm die Einwohnerzahl folgende Entwicklung:

	1950 absolut %	1971 absolut %	1981 absolut %	1989 absolut %	1994 absolut %
Jarmen			3 545 100	3 220 90,8	2 909 82,1
Groß Toitin			135 100	107 79,5	105 77,7
Klein Toitin			71 100	63 88,7	57 80,8
Kronsberg			114 100	96 84,2	104 91,2
Müssentin			109 97,2	106 97,2	108 99,1
gesamt:	5 788 145,6		3 974 100	3 592 90,4 - 382 - 9,6	3 283 82,6 - 691 - 17,4

Bei einer Katasterfläche von 21,14 km² ergibt sich eine Einwohnerdichte von 155 Menschen je Quadratkilometer. Das entspricht dem Durchschnitt vieler Städte in der Region.

Die Einwohnerentwicklung seit 1981 zeigt, daß der Rückgang nicht erst 1990 mit der Wende einsetzt, sondern sich als langfristiger Prozeß darstellt, der sich in den letzten Jahren verschärft hat. Dabei ist das Bild in den Ortsteilen differenziert und verläuft in Kronsberg sowie Müssentin wesentlich abgeschwächer als in den anderen Orten.

Die Altersstruktur der Stadt stellt sich im Vergleich zur BRD und Region wie folgt dar:

Altergruppe	Stadt 1993 absolut	%	Region 1992 %	Region 2010 %	BRD 1992 %
Alter 60 Jahre	731	22,2	18,0	22,5	----
Rentner (65 J.)		15,9	11,0	----	16,0
20 - 60 Jahre	1 767	53,8	56,1	62,8	----
Erwerbstätigen- alter 15 - 65 J.		66,3	67,9	----	69,1
jünger 20 Jahre	789	24,0	25,9	14,7	----
Kindesalter jünger 15 Jahre		17,8	21,2	----	14,9

Damit scheint Jarmen eine etwas ungünstigere Altersstruktur zu haben, als der Durchschnitt der Region und tendiert etwas mehr zum BRD-Durchschnitt. Allerdings ist die Altersstruktur in der Region nicht homogen. Besonders die junge Stadt Neubrandenburg drückt den Altersdurchschnitt. Als althergebrachte Kleinstadt ohne Kriegszerstörung und ohne bedeutende Entwicklungspositionen zur DDR-Zeit dürfte Jarmen dem Durchschnitt vergleichbarer Kleinstädte entsprechen. Der für die Region ausgewiesene Trend der Entwicklung bis 2010 trifft prinzipiell auch für Jarmen zu. Er könnte lediglich etwas gebrochen werden, wenn es gelingt, allgemein die Geburtenzahlen zu erhöhen, worum man sich bemüht, und wenn durch die erhoffte gewerbliche Entwicklung die Abwanderung aufhört und eine Verjüngung der Bevölkerungsstruktur greift.

Im Zeitraum von Herbst 1993 bis Herbst 1994 ist die Bevölkerungszahl zwar um 97 EW zurückgegangen, das ist jedoch fast ausschließlich auf 90 Fortzüge in die Wohnsiedlung Tutow zurückzuführen, hatte also seine Ursache in einer momentanen wohnungspolitischen Situation. Es wird davon ausgegangen, daß dieser schwache Trend einer Stabilisierung anhält und für die nächsten Jahre die Einwohnerzahl der Stadt annähernd konstant bleibt.

3.2 Wirtschaft

Die Existenzgrundlage der Stadt waren

- die Industrie zur Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte
- Handwerk und Kleingewerbe sowie
- Handel, Versorgung und Dienstleistungen für das ländliche Umland.

Während der Zeit von 1949 bis 1989 verschoben sich zeitweilig die Bedeutung dieser Beschäftigungsbereiche zugunsten der Industrie und großer Landwirtschaftsbetriebe. Das Handwerk hatte überwiegend eine genossenschaftliche Organisationsform, d. h. die Einzelbetriebe wurden geschwächt. Aber auch während dieser Zeit behielt die Stadt seine Bedeutung als ländliches Produktions- und Dienstleistungszentrum.

Seit der Wende vollzieht sich ein Rückgang an Arbeitsplätzen, besonders an gewerblichen. Handwerk und Handel stabi-

lisierten sich dagegen, ebenso Dienstleitungen, ohne annähernd einen Ausgleich an Arbeitsplätzen zu schaffen. Besonders bemerkbar macht sich auch der einschneidende Beschäftigungsrückgang in der Landwirtschaft, von dem die Ortsteile stark betroffen sind. Die Ansiedlung des ALDI-Zentrallagers zeigt jedoch, daß die Lagegunst Jarmens zum Wirtschaftsfaktor werden könnte.

Von Jarmen ist die gesamte nordöstliche Landeshälfte gut erreichbar. Mit der A 20 bekommt Jarmen auch Bedeutung als Lager-, Umschlags- und Serviceplatz im überregionalen Verkehr, z. B. von Mittel- und Süddeutschland zu den Häfen Mukran - Saßnitz, aber auch im Ost-Westverkehr von Bremen - Hamburg nach Danzig und St. Petersburg.

Deshalb wurde auch ein überdurchschnittliches Flächenpotential für Gewerbe reserviert. Zur besseren Nutzung des Hafens soll die Erneuerung des Verkehrsanschlusses beitragen.

Mit einem Fortbestand der Landwirtschaft sowohl mit Ackerbau als auch mit Tierproduktion ist zu rechnen. Zur Zeit bestehen Landwirtschaftsbetriebe in Kronsberg und Klein Toitin. Damit sind alle Acker- und Wiesenflächen in Nutzung. Infolge der Stadterweiterung sowie des Baues der Ortsumgehung der B 110 und der Autobahn A 20 kommt es zu einer Reduzierung der landwirtschaftlichen Nutzfläche für die Landwirtschaftsbetriebe. Die Erreichbarkeit der Ackerflächen wird durch Straßenbrücken und ländlichen Wegebau trotz der A 20 und Ortsumgehung B 110 gewährleistet.

In Jarmen existieren ca. 40 Handwerksbetriebe. Besonders stark sind das Auto- und Bauhandwerk vertreten. Die typischen Gewerke zur Absicherung des Orts- und Umlandbedarfes sind vorhanden und kennzeichnen Jarmen als traditionelles ländliches Zentrum.

3.3 Wohnen

Der Wohnungsbestand betrug 1989 1 497 Wohnungen. Das entspricht einer Belegungszahl von 2,4 EW/WE und damit dem Durchschnitt der Region. Trotz rückläufiger Bevölkerungszahl besteht ein Wohnungsdefizit. Das führte u. a. zum Wegzug von 90 Menschen bei der Übergabe der Wohnsiedlung Tutow im Frühjahr 1994. Vor allem infolge notwendiger Modernisierung wird weiterer Wohnraum verloren gehen.

In Jarmen ist der Anteil an Wohnungen im Geschloßwohnungsbau relativ gering, so daß aus dieser Sicht der Auflockerungsbedarf niedrig liegt. Jedoch weist die kleinstädtische Bausubstanz viele Wohnungen auf, die nicht dauerhaft bestehen werden bzw. schwer modernisierbar sind.

Differenzierte Angaben zum Wohnungsbestand für einen längeren Zeitraum fehlen. Zwischen 1989 (1 497 WE) und 1993 (1 503 WE) blieb er fast konstant. Diese beiden Werte lassen erkennen, daß sich Einwohner- und Wohnungsbestandsentwicklung nicht decken. Das deutet auf eine gewisse Auflockerung in der Wohnungsbelegung hin, die sich fortsetzen wird. Für die nächsten Jahre dürfte sich eine Bestandserhöhung um ca. 15 % = 225 Wohnungen als ausreichender Planungsansatz erweisen. Bei durchschnittlich 10 bis 12 EH je Hektar entspricht dies einer Fläche von maximal 20 ha. Das Flächenangebot deckt diese Größenordnung.

3.4 Versorgung und Betreuung

Als Unterzentrum hat Jarmen die Versorgungs- und Betreuungsfunktion für die ca. 8 000 Einwohner des Einzugsbereiches plus Stadt. Das betrifft den Handel, die Schule, die medizinische Betreuung, aber auch Kindertagesstätte, Altenversorgung und Dienstleistungen aller Art.

Die bisherige Entwicklung bei Handelsmärkten ist noch verträglich und gestattet die Existenz von traditionellen Einzelhandelsbetrieben. Es sollten jedoch keine weiteren Handelsmärkte geschaffen werden. Ein Teil der Handwerker erfüllen gleichzeitig Versorgungsfunktionen, z. B. als Bäcker oder Schlachter.

Durch das Zusammenwirken mit Gützkow nutzen beide Nahbereiche gemeinsam ein Gymnasium in Gützkow. Durch Allgemeinpraxen, Apotheke und Zahnärzte ist die medizinische Grundversorgung gesichert. Eine besondere Rolle spielt der Mehrzweckplatz am Schützenhaus bzw. Stadtpark, der für Rummel, Zirkus, Jahrmarkt und Kleinmärkte ganzjährig genutzt wird und dort verbleiben soll.

Die Vielfalt der ca. 40 Handwerksbetriebe sichert den ständigen und periodischen Bedarf. In Jarmen besteht ein Altersheim.

3.5 Technische Infrastruktur

Wasser/Abwasser:

Das Wasserwerk liegt zwischen Reitplatz und Waldgaststätte am Waldpark nördlich der B 110 im Westen der Stadt. Das Wassergewinnungsgebiet mit der Brunnengalerie befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite und erstreckt sich weit in das Territorium der Nachbargemeinde Bentzin. Es kann auch zukünftig die Stadt ausreichend versorgen. Dabei überschneiden sich das erkundete Kiesfeld mit der Trinkwasserschutzzone II und III. Das Bewilligungsfeld Müssentin West und das gesamte schon erkundete Kiesfeld können nicht vorbehaltlos genutzt werden, weil innerhalb der Schutzzone ein 300 m breiter Streifen um die Brunnen nicht abgebaut werden darf, um Beeinträchtigungen der Trinkwassergewinnung auszuschließen. Die B 110 liegt in voller Länge innerhalb der Schutzzone 2. Daran ändert die Vorzugsvariante 2 für die Ortsumgehung nichts. Bei der Realisierung der Umgehungstrasse ist die RiSTWag einzuhalten und zu versuchen, Bauarbeiten innerhalb der TWSZ II zu vermeiden. Das Wasserwerk Kronsberg und damit die dazugehörigen Schutzzone sollen nur noch befristet genutzt werden. Die Versorgungsfunktion wird dann vom Wasserwerk Jarman übernommen.

Die alte Mischwasserkanalisation wird derzeit erneuert und das Abwasser in eine seit 1994 in Betrieb genommene Kläranlage eingeleitet, die gemeinsam mit der Stadt Gützkow betrieben wird und an die schon Groß Toitin und Klein Toitin angeschlossen sind.

Die Entscheidung zu den anderen Ortsteilen steht noch aus und wird erst mit den Abwasserkonzeptionen für die Dörfer 1996 getroffen. Bei einer Freistellung werden zugelassene Kleinklärsysteme oder abflußlose Gruben mit Ausfuhr in die Kläranlage erforderlich.

Energie:

Im Süden der Stadt steht westlich der B 96 ein 110-kV-Umspannwerk an der Trasse Malchin - Siedenbrünzow - Anklam. Von dort werden die Ortsteile und die Stadt über ein 20-kV-Mittelspannungsnetz versorgt.

Damit ist vorerst die Elektroenergieversorgung ausreichend gesichert. Auf Trassenüberschneidungen der Ortsumgehung B 110 mit Elttrassen wird ausdrücklich hingewiesen.

Jarmen wird aus der Ferngasverbundleitung Dersekow - Gützkow - Werder versorgt. Die Einspeisung erfolgt von Neetzow parallel zur B 110 in die Stadt. Die Gasreglerstation steht zentral am südlichen Rand der Altstadt, von der das Ortsnetz gespeist wird. Die Ortsteile sind nicht an die Gasversorgung angeschlossen. Es ist auch nicht beabsichtigt, dies zu tun. Infolge des Baues der Ortsumgehung B 110 ergeben sich Umverlegungsarbeiten der Gashochdruckleitung östlich der B 96. Eine Versorgung von Gewerbebetrieben ist prinzipiell möglich, ebenso der Anschluß weiterer Abnehmer in der Stadt. Die Wärmeerzeugung erfolgt ausschließlich über Objektheizanlagen.

Telekom:

Am Müssentiner Weg und auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik hat die Telekom Fernmeldetypengebäude als Vermittlungsstellen. Im Rahmen des Richtfunknetzes entstand ein Antennenträger im Nordwesten der Stadt an der Fabrikstraße. Aus Sicherheitsgründen ist eine baufreie Zone radial um den Mast zu beachten.

Der ungestörte Funkbetrieb verlangt, daß eine zulässige Bauhöhe von 20 m über Gelände im gesamten Stadtterritorium nicht überschritten wird. Unzulänglichkeiten im Fernsehempfang sind nicht bekannt. Bei allen Straßenbauten und Planungen neuer Baugebiete sollte ein Trassenbereich zur weiteren Verkabelung berücksichtigt werden.

3.6 Verkehr

Jarmen hat keinen Bahnanschluß. Der Peenehafen existiert noch, wird derzeit jedoch zu wenig genutzt. Das Gelände mit den Speichern, der Mühle und dem Kai ist jedoch ein wichtiges Gewerbegebiet. Durch die Erneuerung der Kaianlagen und der Straßenzufahrten sollen die Voraussetzungen zum Fortbestand der Gewerbebetriebe und einer stärkeren Nutzung des Hafens geschaffen werden.

In Jarmen kreuzen sich die B 110 (Swinemünde - Rostock) und B 96 (Saßnitz - Zittau). Die B 96 hat bereits eine östliche Stadtumgehung, während die B 110 noch durch die

Stadt verläuft. Die seit langem geplante südliche Ortsumgehung erhält als Autobahnzubringer erhöhte Bedeutung und hat in diesem Zusammenhang ihren endgültigen Trassenkorridor gefunden, der nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen wurde. Die dafür erforderliche Linienfestlegung wurde im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens auf der Grundlage dreier Varianten und einer Umweltverträglichkeitsstudie vorgenommen. Sie wird im Kapitel 5 ausführlich behandelt.

Aus 3 möglichen Trassen ergab sich unter Beachtung des gegenwärtigen Entwicklungsstandes Variante 2 als Optimum. Der Trassenkorridor liegt mit der erfolgten Linienbestimmung (Kap. 5) bis auf die Einmündung auf die alte B 110 im Westen der Stadt fest. Eine Berührung des Trinkwasserschutzgebietes II bleibt unumgänglich, wird jedoch bei Einhaltung der RISTWag akzeptiert. Der westliche Einbindepunkt der OU in die alte B 110 bleibt durch eine stadtseitige Aufweitung des Trassenkorridors noch veränderbar, um gegebenenfalls auf die Mitnutzung von Flächen der Nachbargemeinde Bentzin verzichten zu können.

Im Rahmen der Optimierung des Trassenabschnittes Neukloster - Landesgrenze zu Brandenburg wurde am 20.01.1995 gemäß § 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit der Obersten Landesplanungsbehörde die Linienführung der A 20 mit einer Trasse östlich des Stadtkerns von Jarmen bestimmt. Die Trasse verläuft vom Norden kommend östlich an Neuendorf und westlich an Breechen vorbei und bildet mit der B 111 den Knotenpunkt „Jarmen Nord“. Eine weitgespannte Brücke führt über die B 96 und die Peene zwecks Schonung des Landschaftsschutzgebietes. Die Bündelung der BAB 20 und der B 96 bleibt südwärts bis Klempenow bestehen, wo die A 20 dann auf das Ostufer der Tollenseniederung abschwenkt. Südlich von Jarmen entsteht der Knotenpunkt „Jarmen Süd“ mit der B 110.

Im Streckenabschnitt Gützkow bis Klempenow führt der Bau der A 20 zu einer erheblichen Entlastung der Ortsdurchfahrt Jarmen (B 96). Bei einer Prognosebelastung der A 20 im werktägigen Verkehr von ca. 25 000 Fz/24 h im Jahre 2010 verbleibt auf der B 96 eine Restbelastung von 3 000 Fz/24 h. Demgegenüber wäre die B 96 im Prognose-Null-Fall

(ohne A 20) mit ca. 13 000 Fz/24 h belastet. Infolge der verringerten Belegung der B 96 ist nur noch eine niveaugleiche Kreuzung der B 96 mit der B 110 vorgesehen. Die B 110 wird mit einer Brücke über die A 20 geführt und durch südlich gelegene Parallelrampen an diese angeschlossen.

Die vorhandene B 96 mit Peenebrücke hat weiterhin Bestand, um künftig den nichtautobahnfähigen und zwischenörtlichen Verkehr aufzunehmen, darunter den Europaradweg.

Die Optimierung des Verlaufs der A 20 erfolgte insbesondere unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Ziele, vor allem des FFH-Gebietes Peene-Niederung, unter Ausschöpfung aller sinnvollen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen, aber auch unter Beachtung wirtschaftlicher, verkehrlicher und städtebaulicher Belange. Die jetzige Trassenführung ermöglicht unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte in den Ortslagen Jarmen, Breechen und Neuendorf eine weitestgehende Reduzierung der Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes, insbesondere aufgrund der engen Bündelung mit Vorbelastungen der Querung des Peenetales durch die B 96. Der beschriebene Trassenverlauf wird der weiteren Entwurfsplanung zugrunde gelegt und in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Da die Trasse leeseitig im unbebauten Stadterweiterungsgebiet liegt, ist sie mit der geplanten Stadtentwicklung vereinbar.

Die Ortsteile werden über Kreisstraßen oder Zufahrtsstraßen erreicht. Die DE 24 verläuft von der B 96 nach Kronsberg - Müssentin - Zarrenthin und die DE 29 von Jarmen nach Müssentin - Plötz. Sie wird ohne Kontakt zur Ortsumgehung B 110 per Brücke über diese geführt. Groß Toitin liegt unmittelbar an der B 110 und Klein Toitin hat eine Gemeindestraße als Anbindung sowohl an die B 110 als auch an die B 96.

Jarmen ist durch seine Rolle als Verkehrsknoten ein bevorzugter Standort des Transportgewerbes.

Das innerörtliche Straßennetz wird vor allem von der heutigen B 110 bestimmt, die nach Fertigstellung der neuen Trasse der südlichen Ortsumgehung als Haupterschließungsstraße der Stadt ihre Bedeutung behält. Die von ihr nach Norden und Süden abzweigenden Sammel- und Anlieger-

straßen sind oft unzulänglich ausgebaut und bilden ein unzureichend differenziertes innerörtliches Netz.

Zunehmend wirken der Müssentiner Weg, die Fabrikstraße, der Zarrenthiner Weg und die Hafenzufahrt als Sammelstraßen für Stadtteile und bedürfen einer generellen Verbesserung. Sollte sich die Stadtentwicklung südlich des Stadtparkes in dem dargestellten Umfang vollziehen, wird der Bau einer neuen Sammelstraße als Bügel vom Müssentiner Weg zur B 96 erforderlich. Sie wird etwa auf der Höhe der Einmündung der alten B 96 auf die Umgehungsstraße der B 96 geführt. Damit kann gleichzeitig die ungünstige spitze Zufahrt beseitigt werden. Für den Hafen wird eine Verbesserung der östlichen und westlichen Zufahrt vorgesehen, um die Altstadt ruhig zu stellen. Außerdem ist die Anbindung der Fabrikstraße an die alte B 110 zu verbessern. Zur Zeit wird dafür die Lindenstraße genutzt. Besser wäre jedoch eine neue Erschließungsstraße über das Kraftverkehrsgelände direkt zum Mischgebiet, an die auch das Wohngebiet am Zarrenthiner Weg angeschlossen werden könnte. Die Lindenstraße sollte wegen des Altersheimes und der Schule eine Entlastung erfahren. Eine solche Trasse bedarf noch weiterer verkehrsplanerischer Untersuchungen und wurde deshalb nur als Vorbehaltsfläche (unverbindlicher Trassenkorridor) im F-Plan dargestellt.

Das neue Gewerbegebiet im Osten der Stadt wird durch die alte B 110 erschlossen, die als Stichstraße beiderseits der A 20 endet.

Das Straßennetz der Altstadt wird saniert und auf Anliegerfunktionen reduziert. Lediglich im Havariefall soll es als Ausweichstrecke verfügbar sein. Es wird davon ausgegangen, daß die Altstadt keine so große Anziehungskraft hat, daß spezielle Auffangparkplätze erforderlich sind. Das notwendige Parkplatzangebot kann im Freiflächenring der Altstadt integriert werden. Außerdem behält der Schützenhausplatz anteilig Parkplatzfunktion, und es sind Parkplätze an den Supermärkten entstanden. Neue Parkplätze wurden im Bereich des Waldparkes, des Sondergebietes und des Hafens vorgesehen.

Als Kleinstadt benötigt Jarmen auch weiterhin ein intaktes Fuß- und Radwegenetz, das viele Kurzverbindungen hat, in das Anliegerstraßen auch als Mischverkehrsflächen einbezogen sind und das Wege in Parkanlagen, in Freiflächen oder