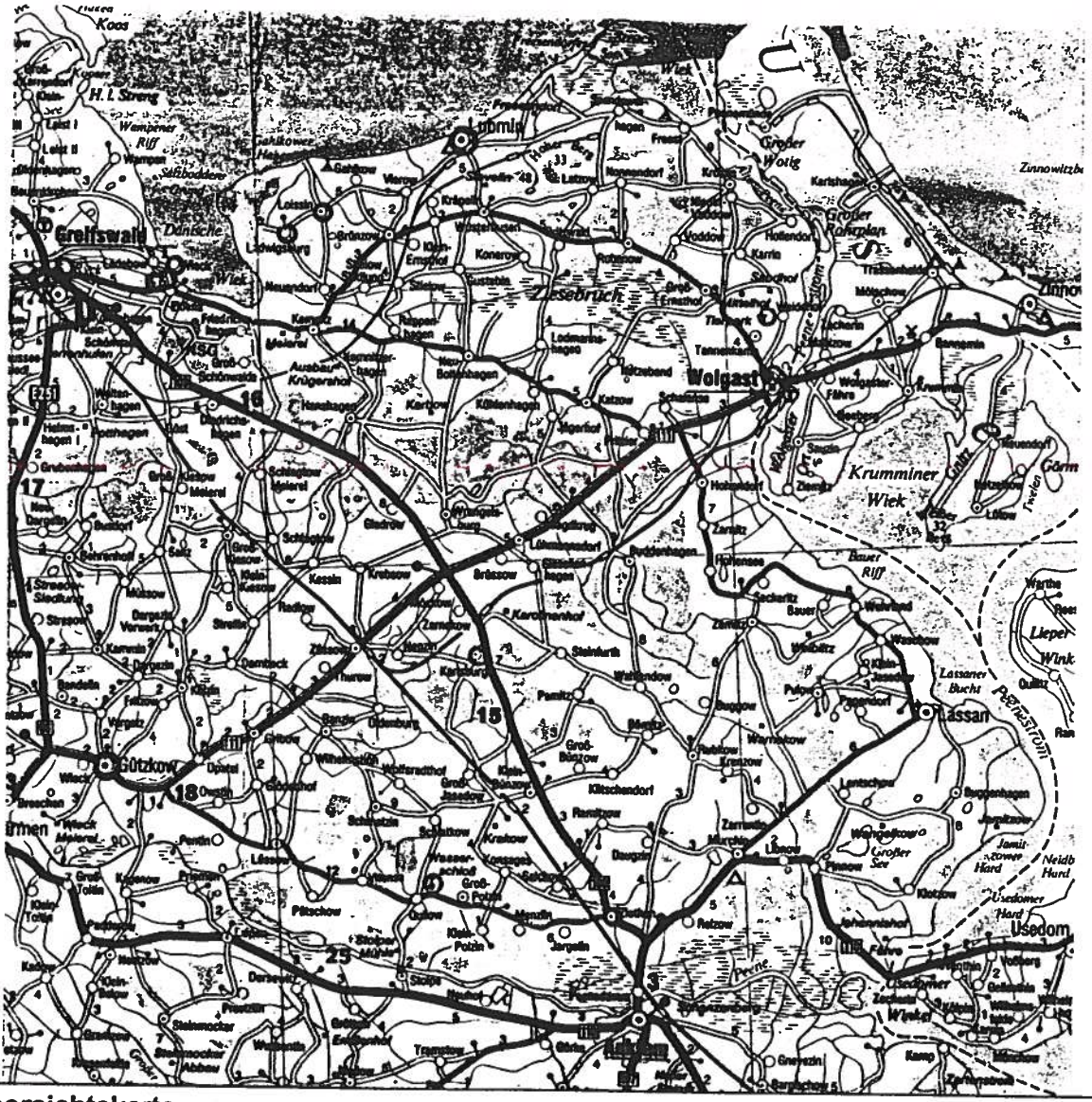
STADT WOLGAST
6



Übersichtskarte M 1 : 250 000

Stadt

Wolgast

Landkreis Ostvorpommern
Land Mecklenburg-Vorpommern

ERLÄUTERUNGSBERICHT
zum
FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Wolgast, 24.11.97

STADT WOLGAST
1

Kanehl,
Bürgermeister

Inhalt

1. Einleitung 4
1.1. Vorbemerkung
1.2. Anlaß und Aufgaben der Flächennutzungsplanung
1.3. Allgemeine Angaben zur Gemeinde

2. Vorgaben übergeordneter Planungen 8
2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung
2.2. Sonstige übergeordnete Planungen
2.3. Planungen der Gemeinde

3. Natürliche Gegebenheiten 13
3.1. Landschaft, Geologie
3.2. Klima
3.3. Gewässer
3.4. Böden
3.5. Vegetation

4. Bevölkerung 16
4.1. Bisherige Bevölkerungsentwicklung, Einwohnerstruktur
4.2. Künftige Bevölkerungsentwicklung

5. Wohnen 17
5.1. Anzahl, Eigentumsform und Ausstattung der Wohnungen
5.2. Ermittlung des Flächenbedarfes

6. Gewerbliche Wirtschaft 19
6.1. Arbeitskräfte
6.2. Flächenbedarf

7. Entwicklungskonzept 21

8. Ausweisung und Darstellung von Bauflächen im F-Plan 24
8.1. Wohnbauflächen
8.2. Gemischte Bauflächen
8.3. Gewerbliche Bauflächen
8.4. Sonderbauflächen

9. Gemeinbedarf 28

10. Verkehr 31

11. Ver- und Entsorgung 37

12. Grünflächen 39

13. Landwirtschaft, Forstwirtschaft 41

14. Sonstige Planungen und Darstellungen des FNP 42
- Luftverkehr
- Amtl. geodät. Grundlagennetz
- Bergbau
- Denkmalschutz
- Küstenschutz
- Alleen - geschützter Landschaftsbestandteil
- Hochwasserschutz
- Bundeswasserstraßen

15. Immissionsschutz 48

16. Flächenbilanz 51

1. Einleitung

1.1. Vorbemerkung

Die Stadt Wolgast erarbeitete bereits frühzeitig im Jahre 1990 / 91 einen ersten Entwurf zum Flächennutzungsplan. Dieser wurde mit Schreiben vom 29.10.1990 den Trägern öffentlicher Belange zur Abstimmung vorgelegt sowie nach § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 02.01.91 bis zum 04.02.91 öffentlich ausgelegt.
Zu diesem frühen Zeitpunkt der politischen und ökonomischen Neuorientierung nach der deutschen Wiedervereinigung konnten die Anforderungen aus dem Gemeinwesen, der Wirtschaft, der Fremdenverkehrsentwicklung und der Infrastukturausstattung an die vorausschauende städtebauliche Planung verständlicherweise nur sehr unkonkret benannt werden. Insbesondere zu einem Kernproblem der Wolgaster Stadtentwicklungsplanung - der Führung des Durchgangsverkehrs der B 111 - gab es trotz bereits sehr weit zurückverfolgbarer Planungsansätze keinen ausreichend abgestimmten Trassenverlauf einer notwendigen Ortsumgehung.
Aus diesen Gründen ruhte die Flächennutzungsplanung der Stadt zunächst. Die Arbeit am F-Plan wurde 1995 wieder aufgenommen, nachdem eine erste Bewertung der Chancen und Perspektiven der Stadt unter marktwirtschaftlichen Bedingungen möglich war und auch gesetzliche und raumordnerische Rahmenbedingungen ablesbar waren.

1.2. Anlaß und Aufgaben der Flächennutzungsplanung

Eine Gemeinde hat einen Bauleitplan aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (§ 1 Abs. 3 BauGB). Aufgrund der gravierenden politischen Veränderungen und der damit verbundenen Veränderung des gesamten Städtebaurechts auf dem Territorium der östlichen Bundesländer wurde es zur Vorbereitung und Sicherung der geordneten städtebaulichen Entwicklung der Stadt Wolgast und zur Realisierung des Entwicklungskonzeptes der Stadt notwendig, einen Flächennutzungsplan aufzustellen.

Der F-Plan stellt für das gesamte Stadtgebiet (innerhalb seiner politisch-territorialen Grenzen) die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Stadt Wolgast und unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung und sonstiger übergeordneter Planungen in den Grundzügen dar. Die Stadt Wolgast legt sich also politisch selbst fest, welche städtebaulichen (raumordnenden) Grobziele sie mittelfristig verfolgen will und in welcher Weise sie planerisch auf erkennbare städtebauliche Probleme (z.B. Bevölkerungsentwicklung, gewerbliche Wirtschaft, Verkehrsentwicklung) reagieren will. Als Zeithorizont der Planung werden ca. 15 Jahre angesetzt.

Aus dem Flächennutzungsplan sind - nach Erfordernis - die Bebauungspläne (§ 8 BauGB) bzw. die Vorhabens- und Erschließungspläne (§ 7 BauGB-MaßnahmenG) zu entwickeln (Programmierungsfunktion gem. § 8 (2) BauGB). Der F-Plan ruft Anpassungspflichten für öffentliche Planungsträger hervor, soweit diese an der Planaufstellung beteiligt wurden und dem Plan nicht widersprochen haben (§ 7 BauGB). Im Baugenehmigungsverfahren hat der F-Plan nur Bedeutung im Außenbereich als öffentlicher Belang (§ 35(3) BauGB), nicht in Gebieten mit Bebauungsplänen (§ 30 BauGB) und innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 34 BauGB).
Seiner Rechtsnatur nach ist der Flächennutzungsplan weder eine Rechtsnorm (kein Satzungsbeschluß durch die Stadtverordnetenversammlung) noch ein (anfechtbarer) Verwaltungsakt. Eine Verbindlichkeit gegenüber den Bürgern kann nicht abgeleitet werden, da kein Einzelfall geregelt wird, sondern die Zielvorstellungen zur Erreichung der städtebaulichen Ordnung im Stadtgebiet lediglich dargestellt werden. Die Darstellungen des F-Plans sind beachtlich im Rahmen der Prüfung sonstiger öffentlicher Belange; sie sind jedoch nicht geeignet, die einem Vorhaben etwa entgegenstehenden materiellen öffentlichen Belange auszuräumen. Sollen sich die öffentlichen Belange durchsetzen, bedarf es in einem derartigen Falle der Aufstellung eines B-Plans oder VE-Plans.

Gesetzliche Grundlagen:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. 12. 1986 (BGBl. I S. 2253), geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland (Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz) vom 22.04.93 (BGBl. I S. 466) und durch das Gesetz zur Änderung des Baugesetzbuches vom 30.07.96 (BGBl. I S. 1189) in der am Tage der Beschlußfassung gültigen Fassung;
- Baunutzungsverordnung - Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. 01. 1990, geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland;
- Planzeichenverordnung 1990 - Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 5 f.)
- Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch (BauGB-MaßnahmenG) i.d.F. der Neubekanntmachung vom 28.04.93 (BGBl. I S. 633) aufgrund des Art. 15 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland.

1.3. Allgemeine Angaben zur Stadt

Geschichtlicher Abriß

Wolgast ist eine der ältesten Siedlungen Vorpommerns. Bereits vor der deutschen Kolonialisierung und Besiedlung im 12./13. Jh. kann an dieser Stelle das castrum wolgast mit einer wendischen Ansiedlung aus dem 11. Jh. nachgewiesen werden.

Aus diesem Burgflecken entwickelt sich in handelspolitisch günstiger Lage die Siedlung, die 1123 durch Wartislaw I. zur wendischen Stadt („Hologost") erhoben wird. Bis 1257 nimmt Wolgast im Zuge der zweiten deutschen Ostexpansion den Charakter einer deutschen Stadt an; zu dieser Zeit verleihen Wartislaw III. und Barnim I. der Ansiedlung städtische Privilegien, die 1282 mit der förmlichen Verleihung des Lübischen Rechts durch Bogislaw IV. bestätigt werden. Nach der ersten Teilung Pommerns im Jahre 1295 wird Wolgast Residenzstadt der Herzöge von Pommern-Wolgast und löst damit das neue westpommersche Zentrum Demmin in seiner Bedeutung als herzogliche Residenz ab. Begünstigt durch die Schlüsselstellung zwischen Ostsee und Haff/Oder und durch den seinerzeitigen Fischreichtum der Peene, erlebt Wolgast zu dieser Zeit einen ersten wirtschaftlichen Aufstieg.

Wolgast ist von 1120 bis 1637 Herzogstadt. Die überregionale Geschichte wird durch die Greifenherzöge jedoch kaum beeinflußt. Unentschlossenheit und Machtlosigkeit der Regenten gereichen dem Land und seinen Bewohnern häufig zum Nachteil. So wird die mittelalterliche Stadt mehrfach von den Dänen heimgesucht.
Ruhigere Zeiten bringt erst die Hanse, in der sich Wolgast zeitweilig durch Greifswald vertreten ließ. Die Stadt beginnt erneut aufzublühen. Es entwickeln sich der Handel (Fisch, Holz und Getreide im Tausch gegen Kohle, Steine und Eisen) und das Handwerk (Schiffbau, Schiffsausrüstungsgewerke und Fischfang).
Nach dem 30-jährigen Krieg fällt die zerstörte, teilweise unbewohnte und verarmte Stadt durch den Westfälischen Frieden 1648 der schwedischen Krone zu, unter deren Herrschaft sie bis 1815 bleibt. Dies sichert den Wolgastern trotz bleibender Kriegssteuern einige Vorrechte bezüglich Handel und Gewerbe, schwedischen Schutz auf See und Unterstützung beim Wiederaufbau.
Im Nordischen Krieg wird Wolgast dann in einem Vergeltungsakt auf Befehl des russischen Zaren Peter I. im Jahre 1713 vollständig niedergebrannt. Aufgrund der wirtschaftlichen Zerrüttung wird die Stadt auf den alten Fundamenten wiedererrichtet, um dann im 7-jährigen Krieg 1756-1763 völlig ruiniert zu werden. Das vormals prächtige Wolgaster Schloß wird nach dem Verlust seiner Funktion als Residenz der Herzöge von Pommern-Wolgast (Vorpommern) als Steinbruch an die Stadt verkauft.
Zu voller Blüte gelangt die Stadt Wolgast zunächst nicht wieder. Mit der Vertiefung der Swine und dem Ausbau des Hafens in Swinemünde sowie dem Fortfall des Zolls in Swinemünde verliert der Wolgaster Hafen seine verkehrspolitisch günstige Lage.
Die Kontinentalsperre im Zuge der napoleonischen Kriege bringt den Wolgaster Seehandel auf einen Tiefpunkt - 1813 kommt er gänzlich zum Erliegen.
Erst das beginnende 19. Jh. bringt einen wirtschaftlichen Aufschwung. 1815 geht Wolgast mit Schwedisch-Pommern an Preußen über. Die derzeit etwa 4000 Einwohner nutzen zunächst die provinzielle Abgeschiedenheit für den inneren und äußeren Aufbau. Der Getreidehandel erstarkte erneut. Schiffbau, Handel und Schiffahrt gelangen noch einmal zu hoher Blüte. Der Schiffbau, Ölmühlen, eine Seifensiederei, eine Farbholzmühle, eine Tabakfabrik und eine Gelbgießerei bilden die Anfänge der Industrialisierung in der Stadt. Unter der preußischen Regierung wird der Hafen weiter ausgebaut. Wolgast entwickelt sich erneut zu einem wichtigen Umschlagplatz für den Getreideexport nach Westeuropa.
Der Anschluß an die vorpommersche Bahn 1863 und die Inbetriebnahme der Kleinbahn nach Lubmin im Jahre 1897 verbessern die Verkehrslage der Stadt am Strom wesentlich. Mit der Reichseinigung im Jahre 1871 und damit dem Fortfall der wirtschaftlichen Barrieren entwickelt sich die Seefahrt und Seehandel betreibende Stadt bis zum 1. Weltkrieg zu einer bedeutenden Industriestadt. Großbetriebe, wie die Zementfabrik, eine Eisengießerei und verschiedene Leichtindustriebetriebe verdrängen die Kleinunternehmen. Die Ostseeschiffahrt verliert ihre Bedeutung an die Nordseehäfen.
Die Einwohnerzahl steigt in dieser Periode auf ca. 8.200 im Jahre 1900. Damit einher geht die Ausdehnung der Bebauung der Stadt über die Grenzen der historischen Altstadt und der - ebenfalls mittelalterlichen - Vorstädte Bauwiek und Fischerwiek.
Eine neuerliche Zäsur bringen die Folgen des 1. Weltkrieges und die anschließende Weltwirtschaftskrise. Erst der Verkauf von Peenemünde und die fortschreitende Rüstung zum 2. Weltkrieg lassen wieder größere Vorhaben zu. Die Peenebrücke entsteht, der Hafen erhält ein neues Bollwerk, Wolgast bekommt ein Trinkwasser- und ein Kanalnetz.

Im 2. Weltkrieg hat die Stadt seit den ersten Tagen besonders an den Luftangriffen auf die ansässige Schwerindustrie und auf das nahegelegene Peenemünde zu tragen.
1948 wird die Peenewerft gegründet. Nach anfänglich Aufträgen für Fischereifahrzeuge und Schiffsreparaturen werden später Schiffe für militärische Zwecke gebaut. Die Werft entwickelt sich neben dem Baugewerbe zum wirtschaftlichen Rückgrat der Stadt. Von Bedeutung für die weitere Entwicklung der Stadt ist ebenfalls der Standort der Seestreitkräfte der NVA.
1952 wird Wolgast im Zuge einer Verwaltungsreform Kreisstadt und wird damit zum Zentrum der durch Landwirtschaft, Schiffbau, Fischfang und Fremdenverkehr geprägten Region.
Mit dieser Entwicklung steigen die Einwohnerzahlen von ca. 8000 vor dem 2. Weltkrieg auf etwa 13000 EW im Jahre 1952 und erreichen 1989 ihren Höhepunkt mit ca. 17500 EW.
Die Nachkriegsperiode löste eine weitere Phase der städtebaulichen Entwicklung aus. Im Westen der Stadt entstanden zunächst südlich, später nördlich der Chausseestraße neue Wohngebiete sowie das Kreiskrankenhaus mit Poliklinik. Im Norden der Stadt wurde ein Industriegebiet von regionaler Bedeutung entwickelt.

Bedeutung, Lage im Raum
Seit der deutschen Wiedervereinigung gehört Wolgast zum Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Mit der Kreisgebietsreform 1994 hat Wolgast seine Kreisstadtfunktion aufgegeben und gehört zum Landkreis Ostvorpommern mit der Kreisstadt Anklam.
Gleichwohl behält Wolgast seine Versorgungsfunktionen für die Gemeinden des Nah- (bzw. Mittel-) bereiches und hat entsprechende Infrastruktureinrichtungen vorzuhalten. Dies sind u.a. Gymnasium, Sonder- und Berufsschule, Krankenhaus und Fachärzte, vielfältige Einkaufs- und Dienstleistungsangebote, Sitz von Verwaltungseinrichtungen etc.

Die Stadt hatte am 31.12.1994 15.805 Einwohner. Die Einwohnerdichte beträgt 823 EW/km².
Die Gemeindefläche umfaßt 1919 ha.

Geographisch erstreckt sich das Stadtgebiet beidseitig des Peenestroms im Nordosten der BRD. Der überwiegende Teil liegt auf dem Festland, der Stadtteil Mahlzow liegt bereits auf der Insel Usedom. Die Stadt nimmt eine unmittelbare Brückenkopflage zur Insel Usedom ein.
Wolgast grenzt an die Gemeinden Groß Ernsthof und Mölschow im Norden, an die Gemeinden Krummin und Sauzin im Süden und an die Gemeinde Hohendorf im Südwesten.
Die Kreisstadt Anklam liegt ca. 30 km in südlicher Richtung. Das Oberzentrum Greifswald als Universitätsstadt und Sitz des Oberverwaltungsgerichtes M-V sowie einiger Landesbehörden liegt ca. 30 km in nordwestlicher Richtung.
Zum Nachbarland Polen - die Staatsgrenze verläuft in einer Entfernung von ca. 40 km zwischen Kamminke und Swinemünde östlich von Wolgast (GÜSt für Fußgänger) - bestehen derzeit keine nennenswerten Verflechtungen. Der Grenzlage kann jedoch wegen der sich verändernden politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen in den osteuropäischen Staaten mittelfristig wachsende Bedeutung zukommen.

Die Gemeinde ist gut an das regionale Straßenverkehrsnetz angebunden:
- Landesstraßen 262 und 26 sowie Kreisstraße 22 nach Greifswald;
- Landesstraße 26 nach Anklam.

An des überregionale Straßennetz ist Wolgast hauptsächlich über die B 111 angebunden. Die überregionale Anbindung ist aufgrund der starken Belegung der B 111 in der Sommersaison erschwert aufgrund erheblicher Rückstaus bei Öffnung der Wolgaster Peenebrücke. Eine neue Straßen(klapp)-brücke wurde 1997 fertiggestellt; eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses wird durch den Neubau jedoch nicht bewirkt. Der Neubau der Brücke war aus Gründen des Bauzustandes des Vorgängerbaus erforderlich und dient daneben vornehmlich der Verbesserung des Schiffsverkehrs sowie der künftigen Gleisanbindung der Insel Usedom.
Die Entfernungen betragen
- zur Bundeshauptstadt Berlin (B 111, B 109, B 198, A 11) ca. 200 km
- zum Oberzentrum Greifswald - Stralsund (B 111, B 109) ca. 30 km;
- zur BAB A 11 (B 111, B 109, B 198, AS Prenzlau) ca. 100 km und
- zum Regionalflugplatz Heringsdorf-Garz (B 111) ca. 40 km.

Die Anbindung an das überregionale Bahnnetz ist wegen der fehlenden Schienenverbindung zwischen Usedom und dem Festland deutlich erschwert. Wolgast ist über ein Nebengleis nach Züssow (ca. 15 km) an die IC - Strecke Stralsund - Berlin angebunden. Auf der Insel Usedom verkehrt eine Nahverkehrszuglinie von Wolgast Fähre nach Ahlbeck und nach Peenemünde. Die Deutsche Bahn AG strebt eine Parallelführung ihrer Gleise auf der neuen Brücke über den Peenestrom an und damit eine Anbindung des Inselgleises an die Strecke Wolgast - Züssow.

2. Vorgaben übergeordneter Planungen, Planungen der Gemeinde

Die Gemeinden sind durch § 1(4) BauGB sowie § 5(4) ROG verpflichtet, ihre Bauleitpläne (F-Plan, B-Pläne, VE-Pläne) den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.
Planungen und Nutzungsregelungen, die nach Vorschriften außerhalb des BauGB festgesetzt werden, sind im F-Plan zu berücksichtigen und sollen nach § 5(4) BauGB nachrichtlich übernommen werden. In Betracht kommen hier die in § 38 BauGB aufgeführten Fachplanungen nach bundes- und landesrechtlichen Vorschriften (Bundesfernstraßengesetz, Bundesbahngesetz, Telegrafenwegegesetz, Luftverkehrsgesetz, Personenbeförderungsgesetz, Abfallbeseitigungsgesetz, Landesstraßengesetz etc.). Damit wird die rechtzeitige Koordination aller Planungen gesichert. Hier besteht ebenso eine Anpassungspflicht der Gemeinde, da sie regelmäßig zuvor in vollem Umfang einschließlich der Klagemöglichkeit beteiligt war.
In Aussicht genommene Planungen sollen im Plan vermerkt werden; das heißt, daß die Gemeinde in ihren eigenen Zielvorstellungen hierauf nicht zwingend Rücksicht nehmen muß. Ein Vermerk über eine in Aussicht genommene übergeordnete Planung hat rein informatorischen Inhalt und wird nicht Bestandteil der gemeindlichen Planung.

2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden im Ersten Landesraumordnungsprogramm M-V vom 16.07.1993 (ELROP M-V) und im Regionalen Raumordnungsprogramm Vorpommern festgesetzt. Letzteres befindet sich gegenwärtig in Aufstellung (Stand Entwurf).
Die Stadt Wolgast ist der Planungsregion Vorpommern zuzuordnen und liegt im Ordnungsraum des Oberzentrums Greifswald - Stralsund. Im funktionsteiligen Zentralortesystem des Landes wird der Stadt Wolgast gemäß Erstem Landesraumordnungsprogramm M-V die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen.
Die Stadt übernimmt damit für die Bevölkerung des Mittelbereiches (ca. 40.000 EW) Versorgungsfunktionen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen, aperiodischen Bedarfes. Die städtischen Planziele sind dementsprechend an der Regelausstattung von Mittelzentren zu orientieren (ELROP M-V Pkt. 2.1.3.). Die Regelausstattung von Mittelzentren beinhaltet im wesentlichen
- Gymnasium,
- Berufsschule,
- Sonderschule,
- Einrichtung der Erwachsenenbildung,
- öffentliche Bücherei,
- Krankenhaus, Fachärzte,
- größere Sportanlage, Sporthalle mit Zuschauerplätzen,
- Hallen- und Freibad,
- größeres städtebaulich integriertes Einkaufszentrum,
- Großhandelseinrichtungen,
- vielschichtige Handwerksbetriebe,
- größere Kreditinstitute,
- direkten Anschluß an das Bundesfernstraßennetz und
- Anbindung an das Eisenbahnnetz (Regionalexpreß - Halt, möglichst Interregio - Halt).

Um seiner Versorgungsfunktion ausreichend gerecht zu werden, ist insbesondere auch der Aspekt der dafür erforderlichen verkehrlichen Erreichbarkeit in bis zu ca. 60 Minuten für Einwohner des Mittelbereiches zu berücksichtigen.
Als Mittelzentrum ist Wolgast prädestinierter Standort für gewerbliche, insbesondere produzierende Unternehmen, hier auch für größere Industriebetriebe. Die Werftindustrie muß als industrieller Kern der Planungsregion erhalten und so entwickelt werden, daß sie zur Diversifizierung der Wirtschaft beiträgt. Die Hafen- und Lagerwirtschaft ist als regional bedeutender Gewerbezweig zu sichern und auszubauen. Die wirtschaftsnahe Infrastruktur ist dementsprechend zu entwickeln.
Tourismus und Erholungswesen als bedeutende Erwerbsquelle in der Region sind unter Wahrung ausgewogener Angebotsstrukturen behutsam weiterzuentwickeln. Die guten natürlichen und naturräumlichen Gegebenheiten insbesondere auf der Insel Usedom werden durch kulturhistorische Sehenswürdigkeiten ergänzt. Zum Zwecke der Saisonverlängerung für den Fremdenverkehr und zur Differenzierung der Angebotsstruktur sind witterungsunabhängige Tourismusangebote zu schaffen. Dimensionierung und Standortwahl sollen ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit sichern. Wolgast liegt im Vorfeld des touristischen Schwerpunktraumes 'Außenküste der Insel Usedom' und fungiert selbst als

Tourismusentwicklungsraum. Aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen ist Wolgast geeignet, regional wirksame Tourismusangebote darzubieten.
Der Wohnbaubedarf ist an der Bevölkerungsentwicklung und den konkreten standörtlichen Bedingungen der Stadt zu orientieren. Der allgemeine Trend in der Planungsregion Vorpommern ist auch in Wolgast zu verzeichnen:
- Bevölkerungsabnahme aufgrund von Abwanderung und Geburtenrückgang,
- Zunahme der Haushaltszahlen aufgrund kleinerer Haushalte.

Allerdings kommt der allgemeine Trend zur Überalterung der Bevölkerung in Wolgast vermutlich weniger deutlich zum Ausdruck, da noch 1989 ein sehr geringes Durchschnittsalter der Bevölkerung von 35 Jahren zu verzeichnen war.
Aus dieser generell negativen Tendenz und unter Berücksichtigung der noch schwierigen wirtschaftlichen Situation ist über den Nachhol- und Ersatzbedarf hinaus ein Wohnbau - Entwicklungsbedarf nicht erkennbar. Eine positive Wirtschaftsentwicklung würde allenfalls zur Stabilisierung der derzeitigen Situation führen. Besondere Entwicklungspotentiale aufgrund von bedarfsauslösenden Sonderfunktionen sind in Wolgast gegenwärtig nicht absehbar. Bei der Baulandbereitstellung müssen in Wolgast v.a. die Ansprüche auf eine angemessene Wohnraumversorgung (Fläche, Ausstattung) erfüllt werden.

2.2. Sonstige übergeordnete Planungen und Regelungen

Bereits seit den 60er Jahren laufen Bemühungen, die Führung des überregionalen KFZ - Verkehrs im Wolgaster Stadtgebiet zu verändern, so daß Hafen und Werft unabhängig von Brückenöffnungszeiten agieren können und das Nadelöhr Schloßbrücke / Peenebrücke umgangen werden kann.
Die dringend notwendige **Ortsumgehung** ist seit 1992 im Verkehrswegeplan des Bundes fixiert. Beim Straßenbauamt Stralsund wird zur Lösung der Problematik derzeit eine **Umweltverträglichkeitsstudie** erarbeitet, in deren Ergebnis relativ konfliktarme Trassenkorridore bezüglich der Umweltbeeinträchtigung ausgewiesen werden sollen. Die Stadt Wolgast ließ einen **Verkehrsentwicklungsplan** erarbeiten, der die künftigen Anforderungen an das städtische Verkehrsnetz detailliert formuliert und aufgrund von Variantenuntersuchungen eine Ortsumgehungstrasse ausweist, die den städtischen Bedürfnissen am meisten gerecht wird (Ingenieurplanung Ost, Greifswald, 12/95).

Im Zuge der Verbesserung der Erschließung der Insel Usedom durch den öffentlichen Personennahverkehr beabsichtigt die Deutsche Bahn AG eine Anbindung des Inselgleises an die Nebenstrecke Wolgast - Züssow. Damit verbunden ist eine künftige **Gleisquerung der Schloßinsel** parallel zur B 111 auf der neuen Peenebrücke. Die Entwurfsplanung dazu ist bahn-intern bestätigt. Ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren ist derzeit anhängig. Antragsteller ist die DBAG; Planfeststellungsbehörde ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr unter Mitwirkung des Eisenbahnbundesamtes.

Für eine Fläche von ca. 30 ha nördlich des Ziesa Berges, südlich der B 111 wurde vom Bergamt Stralsund eine Bewilligung eines Sandabbaus für die Herstellung von Kalksandstein erteilt. Die Ausweisung eines entsprechenden **Bergwerksfeldes und die Bewilligung des Sandabbaus** wurde von der Stadt Wolgast im Beteiligungsverfahren abgelehnt aufgrund der Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes an der westlichen Ortszufahrt und aufgrund der notwendigen Flächenreservierung für mögliche Ortsumgehungstrassen. Mit der Bewilligung setzt die Bergbehörde, gestützt auf das BBergG v. 13.08.80 i.V.m. dem Gesetz v. 12.02.90 (Einigungsvertrag), die bergbaulichen Belange gegen den Widerspruch der Stadt Wolgast durch.

Im Auftrage der Kreisverwaltung Wolgast wurde 1992 **ein „Leitkonzept für die Tourismusentwicklung im Landkreis Wolgast"** erarbeitet (DWIF, München, 10/92). Darin wird das (ehemalige) Kreisgebiet Wolgast in sechs Teilräume gegliedert, für die individuelle Entwicklungsziele und Maßnahmevorschläge formuliert werden. Dem zielgruppenorientierten Beherbergungsgewerbe als Ausgangspunkt einer erfolgreichen Entwicklung des Fremdenverkehrs wird dabei besondere Beachtung geschenkt.
Der Stadt Wolgast als gesondertem Teilraum kommt nach dem Leitkonzept v.a. Bedeutung als Ausflugsziel für das Hauptquellgebiet Insel Usedom zu. Die diesbezügliche Entwicklung wird sich demzufolge an der Beherbergungssituation auf der Insel orientieren. Mit Erreichen der Endausbaustufe des Fremdenverkehrs auf der Insel werden (vorsichtig geschätzt) einige hunderttausend Tagesbesucher / Jahr in Wolgast prognostiziert. Die touristische Infrastruktur sollte demzufolge so gestaltet werden, daß unterschiedliche Zielgruppen eine Reihe für sie interessanter Angebote vorfinden. Dies sollten sein:

- eine Fußgängerzone, die zum Bummeln einlädt,
- ein in Angebotsbreite und -tiefe diversifizierter Einzelhandel,
- eine gut entwickelte Gastronomie (Cafés, Eisdielen, Gaststätten, Diskothek, usw.),
- Unterhaltungsangebote - z.B. Kino, (Laien-, Saison-) Theater, Zirkus,
- Märkte - z.B. Fisch-, Floh-, Trödelmärkte,
- Kulturangebote (Museen, Kirchen etc.).

Der übernachtende Fremdenverkehr hat keine prägende Bedeutung. Traditionell partizipierte Wolgast mit ca. 0,5 - 0,7 % der Übernachtungen im (ehemaligen) Kreisgebiet nur sehr begrenzt an diesem Marktsegment. Als realistische Zielgröße werden ca. 50.000 Übernachtungen / Jahr genannt. Das entspricht bei einer durchschnittlichen, für diesen Stadttyp charakteristischen Auslastung von 40% einer Bettenkapazität von ca. 350 Betten.
Durch den Wassersport- und Yachttourismus könnten sich weitere Übernachtungspotentiale (bis zu ca. 30.000 Übernachtungen) ergeben. Hierzu wären jedoch individuelle Projektstudien erforderlich.
Das private Beherbergungsangebot spielt in Wolgast eine untergeordnete Rolle.
Als besonderes Problem wird auch im Tourismusleitkonzept die unzureichende Verkehrsführung (Kfz, Schiene) kritisch angemerkt. Die Inselbahn erscheint jedoch als Verkehrsmittel für Tagesausflügler als gut geeignet.

Die Umgebung des Stadtgebietes ist als **Landschaftsschutzgebiet „Insel Usedom mit Festlandsgürtel"** (Kreisverordnung v. 01.07.1993) festgesetzt. Die Gemarkung der Stadt Wolgast ist nicht Bestandteil des LSG. Im Rahmen der Erarbeitung des Pflege- und Entwicklungskonzeptes für das LSG bestehen Bestrebungen, Teile der Gemarkung Wolgast in das Schutzgebiet einzubeziehen. Das Schutzziel des LSG besteht in der Erhaltung des Landschaftsbildes der alten Kulturlandschaft. Weiterhin soll die Artenvielfalt von Fauna und Flora durch vorrangig nichtintensive Bewirtschaftung der Äcker, Wiesen und Weiden entsprechend der Vielgestaltigkeit der Landschaft entwickelt werden. Das Schutzziel beinhaltet die Erhaltung und Wiederansiedlung gefährdeter und vom Aussterben bedrohter Arten wie Pflanzen der Sumpf- und Feuchtgebiete sowie der Magerstandorte.
In Vorbereitung ist dazu eine weitere Verordnung zur Festsetzung des LSG als „Naturpark Usedom". Für das Gebiet des geplanten Naturparkes wurde im Auftrage des Nationalparkamtes M-V eine Studie zur Ausweisung potentiell als NSG geeigneter Flächen erarbeitet (ILN Greifswald, 1992). Unter geomorphologischen, landschaftsbildnerischen, naturräumlichen, faunistischen, floristischen etc. Aspekten wurde das Gebiet erfaßt und bewertet. Für schützenswerte und schutzbedürftige Teilbereiche wurden entsprechende Empfehlungen für den weiteren Handlungsbedarf gegeben.

Das **NSG „Hohendorfer See"** berührt im Südwesten das Stadtterritorium und ist gem. § 5 (4) BauGB nachrichtlich in den FNP zu übernehmen. Das Gebiet wurde durch Verordnung vom 07.07.95 einstweilig gesichert (GS M-V, Gl. Nr. 791-1-81). Gemäß § 3 - Schutzzweck - dient das NSG dem Schutz und der Erhaltung des Hohendorfer Sees mit der Flachwasserbucht des Peenestroms und dem vorgelagerten Niedermoorgebiet 'Hohendorfer Wisch' als dem größten ungedeichten Überflutungsraum im Bereich des Peenestroms. Die besondere Schutzwürdigkeit des Gebietes resultiert aus seiner Funktion als eines der wichtigsten Rastgewässer für durchziehende Wasser- und Watvogelarten im LSG „Insel Usedom" sowie als bedeutendes Laichgewässer verschiedener Fischarten. Ziel der Unterschutzstellung ist die Erhaltung der Strukturvielfalt und der relativen Ungestörtheit des Gebietes.

Im Gutachtlichen Landschaftsrahmenplan der Region Vorpommern wird empfohlen, die Zieseniederung als LSG festzusetzen. Die Stadt Wolgast wird zu diesem Vorhaben Stellung beziehen, wenn das entsprechende Festsetzungsverfahren eingeleitet wird. Für eine nachrichtliche Darstellung oder Kennzeichnung im FNP bestehen derzeit keine Rechtsgrundlagen.

Hochwasserschutz: Auf die gem. Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz überflutungsgefährdeten Bereiche wird hingewiesen. Die Bereiche der Bauflächen südlich der Bahngleise (Werft, Gewerbegebiet Süd) und der Schloßinsel sind als Überschwemmungsgebiete zu kennzeichnen.
Der Bemessungshochwasserstand im Stadtgebiet beträgt nördlich der Linie Sauzin - südliches Ende des Gewerbegebietes Süd 2,15 m über HN und südlich davon - 1,80 m über HN.
Weitere Wasserstände für das Gebiet Wolgast werden nachfolgend angeführt:
HW_{10} 1,00 m ü.HN
HW_{20} 1,10 m ü.HN
HW_{10} 1,35 m ü.HN
HW_{100} 1,55 m ü.HN.

Küstenschutzzone: Auf das Verbot nach § 89 LWaG M-V, bauliche Anlagen außerhalb von Bebauungsplänen in einer Entfernung von 100 m landwärts von der Böschungskante von Steilufern bzw. 200 m landeinwärts von der Mittelwasserlinie an Flachküsten zu errichten, wird hingewiesen. Über Ausnahmen entscheidet die für die Baugenehmigung oder für die nach anderen Vorschriften notwendigen Genehmigung zuständige Behörde im Einvernehmen mit dem StAUN Ueckermünde.

Trinkwasserschutz: Für den Bereich der Wasserfassung Krummin (östlich außerhalb des Stadtterritoriums) besteht eine Veränderungssperre nach § 36a WHG.

2.3. Planungen der Gemeinde

Bei der Stadt Wolgast sind gegenwärtig folgende Planungen im Aufstellungsverfahren bzw. abgeschlossen:

Bezeichnung	Planungsziel	Verfahrensstand
B-Plan Nr. 1 „Am Schanzberg" südlich Ortseingang B 111	Gewerbegebiet	genehmigt mit Auflagen
B-Plan Nr. 2 „Sonder- und Gewerbegebiet" nördlich Ortseingang B 111	Gewerbegebiet, Sondergebiet (SB-Warenhaus)	Aufhebungsbeschluß vom 20.10.97
B-Plan Nr. 3 „Am Fuchsberg" nördlich Ortseingang B 111, westlich von BP Nr. 2	Gewerbegebiet	rechtskräftig
B-Plan Nr. 4 „Im Baufelde" nördlich der Baustraße	Allgemeines Wohngebiet, EFH, MFH	genehmigt mit Maßgaben und Auflagen
B-Plan Nr. 5 „Windpark Wolgast" nördliche Gemeindegrenze	17 WKA's 500 kW 1 WKA 1,5 MW	1. Auslegung beendet raumordnerisches Abstimmungsverfahren abgeschlossen
B-Plan Nr. 6 „An der Sauziner Straße" nördlich der Sauziner Straße	Allgemeines Wohngebiet	Auslegung beendet
B-Plan Nr. 7 „Am Tannenkamp" Bereich Amselweg	allg. Wohngebiet	rechtskräftig
B-Plan Nr. 08 „Gewerbegebiet Am Poppelberg" ehemaliges Industriegelände	Gewerbe- und Industriegebiet	Aufstellungsbeschluß vom 22.09.97 Planungsanzeige vom 20.10.97
B-Plan Nr. 10 Sportforum am Stadion	Sport- und Freizeitzentrum mit Hotel	Aufstellungsbeschluß, Planungsanzeige
B-Plan Nr. 11 „Nördliche Schloßinsel"	gemischte Nutzung Wohnen, Hotel, Kultur, Dienstleistung, Werft, Parkdeck	Aufstellungsbeschluß, Planungsanzeige
B-Plan Nr. 11.1. „An der Peenemünder Straße"	Sicherung der Nutzung der Gebäudes der ehemaligen Kreisverwaltung	Aufstellungsbeschluß
B-Plan Nr. 12 „Tannenkamp II" südlich der Straße „Am Wolfskrug"	Allgemeines Wohngebiet, EFH	rechtskräftig
B-Plan Nr. 14 „Gewerbegebiet Süd" Bereich ehem. Marinestützpunkt	Hafen- und Gewerbegebiet	rechtskräftig
VE-Plan Nr. 1 „Greifswalder Straße 19	Allgemeines Wohngebiet	rechtskräftig

3. Natürliche Gegebenheiten

3.1. Landschaft, Geologie

Nach der naturräumlichen Gliederung Mecklenburg - Vorpommerns liegt das Wolgaster Stadtgebiet im nordöstlichen Flachland, im Übergangsbereich zum Ostseeküstengebiet. Diese ebene bis flachwellige Grundmoränenlandschaft der Lehmplatten ist eine der am wenigsten reliefierten Landschaftszonen Mecklenburg - Vorpommerns und wird allgemein nur von wenigen anderen landschaftlichen Bildungen durchbrochen. Anders im Wolgaster Raum - hier sind aufgrund eines Gletscherlobus nach Süden und der vermutlich bereits vor der Weichseleiszeit vorhandenen Täler von Peene und Ziese reichere Reliefformen ablesbar.
Der überwiegende Teil der Gemarkung Wolgast liegt auf einer vollständig vom Urstromtal der Peene bzw. von den kleineren Schmelzwassertälern der Ziese (westlich der Stadt) und der moorigen Grämitz (nördlich von Wolgast) umgebenen Anhöhe - der sog. „Wolgaster Insel".
Im Süden des Stadtgebietes liegen einige Hügel, von denen der Ziesa Berg mit 49 m und der Schanzberg mit 42 m die höchsten Erhebungen in der näheren Umgebung darstellen. Die dazwischenliegenden Talungen sind mit jüngeren Abschlämmassen angefüllt und gehen auf Schmelzwasserbäche der Nacheiszeit zurück. Nördlich der Hügelzone, zu der auch der Gerichtsberg westlich des Bahnhofes und die Erhebung des Kirchplatzes zählen, wird das Land relativ eben. Von der Spitzenhörnbucht in westlicher Richtung bis zum Siebeneichen Berg (25,6 m) zieht sich ein schmales Band kleiner und kleinster sumpfiger Becken. Nördlich davon steigt das Gelände zum Tannenkamp mit dem kleinen Nadelwäldchen an, um dann allmählich, weiter nördlich zum Grämitz - Tal hin wieder abzufallen. Im Winkel zwischen der Grämitz und dem Peene - Strom (östlich des Weidehofes) liegt ein kleineres Waldstück auf Dünensand. Die geomorphologischen Formen der „Wolgaster Insel" bestehen somit aus fünf Kleinlandschaften, die fast ausschließlich im Pleistozän und im Holozän entstanden sind:

1. der Hügelgruppe um den Ziesa Berg,
2. der nach Norden fallenden Grundmoränenebene,
3. dem schmalen Band der Becken und Senken,
4. dem sandigen Nordteil, der im Tannenkamp schwach kulminiert und
5. dem Dünengebiet am Weidehof.

In der Region Wolgast finden sich heute die Ablagerungen des Pommerschen Stadiums der Weichseleiszeit. Die Endmoräne wurde im Bereich zwischen Hohendorf und Zarnitz gebildet; u.U. ist auch der Ziesa Berg dazuzurechnen. Der geologische Untergrund des Wolgaster Stadtgebietes gehört überwiegend in den Bereich der Grundmoräne. Er zeichnet sich überwiegend durch Geschiebemergel ab und ist in den höheren Lagen der Stadt durch Lehm oder Hochflächensande mit Mächtigkeiten von meist > 2 m bedeckt. Im Bereich des Hangfußes treten die unter dem Geschiebemergel folgenden Unteren Sande zutage. Im Bereich der Schmelzwasserabflußrinnen - dem Peene- und dem Ziesetal - lagerte sich Sand, Kies, Geröll ab, das aufgrund der nacheiszeitlichen Transgression jedoch von Torfbänken mit örtlichen Sand- und Schlickeinschlüssen überlagert wird.
Die pleistozänen Böden Geschiebemergel und Sand stellen grundsätzlich einen tragfähigen Baugrund dar. Die organischen Böden und Aufschüttungen sind gemeinhin nicht als Baugrund geeignet.
Der regional verbreitete obere Grundwasserleiter ist überwiegend relativ geschützt; In den Talrandzonen und auf dem inselseitigen Stadtterritorium ist das Grundwasser gegenüber flächenhaft eindringende Schadstoffe nicht geschützt.

3.2. Klima

Wolgast liegt in einem klimatologischen Übergangsbereich zwischen dem maritimen Klima Westeuropas und dem kontinental betonten Klima in Osteuropa, wobei die Ostsee ihren Einfluß geltend macht.

Monats- und Jahresmittel der Lufttemperatur in °C (Greifswald)

Jahr	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.
1901-50	-0,4	0,1	2,9	6,8	11,8	15,2	17,3	16,9	13,4	8,6	3,9	0,9
1951-80	-0,7	-0,5	2,1	6,2	11,1	15,8	16,7	16,5	13,3	9,0	4,5	1,3
1985	-5,6	-4,4	2,7	7,0	11,6	14,3	17,4	17,0	13,1	10,2	1,7	3,7
1990	4,2	6,5	7,4	8,0	12,9	15,8	16,5	17,9	12,1	10,1	4,7	1,4
1994	3,3	-1,3	4,7	8,1	11,2	14,5	20,1	17,5	13,5	7,6	6,3	3,7

Jahresmittel:	1901-50	8,1 °C
	1951-80	7,9 °C
	1985	7,4 °C
	1990	9,8 °C
	1994	9,1 °C

Monats- und Jahresmittel der Niederschläge in mm (Greifswald, 1901-50 Wolgast)

Jahr	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.
1901-50	43	33	34	42	48	52	72	67	57	53	47	46
1951-80	38	28	33	39	51	55	64	55	53	44	46	46
1985	64	23	47	58	19	100	46	62	66	14	41	86
1990	39	36	35	24	34	75	38	38	131	30	64	34
1994	67	8	73	36	47	67	1	97	58	32	32	70

Jahresmittel:	1901-50	588 mm
	1951-80	552 mm
	1985	626 mm
	1990	577 mm
	1994	588 mm

- mittleres Datum des ersten Schneefalls: 10. - 15. 11.
- mittleres Datum des letzten Schneefalls: 08. - 10. 04.

3.3. Gewässer

Das Stadtgebiet grenzt an den Peenestrom, der als Gewässer I. Ordnung zu den Inneren Seewasserstraßen Ostsee (Bundeswasserstraßengesetz) gehört.
Im Westen des Stadtgebietes verläuft die Ziese. Sie übernimmt als Gewässer 2. Ordnung neben der wichtigen naturräumlichen Bedeutung wasserwirtschaftlich v.a. Vorfluterfunktion. Die Ziese war in der Vergangenheit übermäßig stark verschmutzt. Aufgrund der Besiedelung vorwiegend durch Bakterien und auch starker toxischer Belastung war sie der Gewässergüteklasse 4 zuzuordnen. Insbesondere durch die Modernisierung der Kläranlage Wolgast mit Ergänzung einer biologischen Klärstufe und durch den Rückgang landwirtschaftlicher Einleitungen konnte der Schadstoffeintrag deutlich gemindert werden. Als Indikator der erreichten Gewässergüte ist inzwischen wieder das Vorkommen des Flußneunauges festzustellen.
Die Bereiche Fuchsberg (westlicher Ortseingang) und Weidehof (nördlich der Ortslage) sind im Ersten Landesraumordnungsprogramm als Trinkwasservorsorgeraum ausgewiesen.

3.4. Böden

Die Böden und Bodenarten im Wolgaster Stadtgebiet sind charakteristisch für eine Grundmoränenlandschaft der jüngsten Kaltzeit. Im Bereich der Feldmark und Wolgast Süd (Bereich Heberleinstraße) überwiegt oberflächlich entkalkter Geschiebemergel der im Norden und einigen kleineren Bereichen (westlich des Fuchsberges, Bereich Schanzberg, Wolgast Nord, Altstadt und Fischerwiek) in schwer durchlässigen Lehm und Mergel übergeht und teilweise von schwach lehmigem Sand überlagert ist.
Die ufernahen Bereiche des Peenestroms sind ebenfalls nacheiszeitliche Bildungen. Hier findet sich bei sehr hohem Grundwasserstand vornehmlich Flachmoortorf z.T. auf Sand bzw. mit Sandeinschlüssen. Im Bereich der Talsenke beidseitig der Wilhelmstraße (Bauwiek) und des Tannenkamps geht dieser torfige Untergrund in schwach humosen Sand über. Der Bereich südöstlich der Bahnhofstraße und der Kronwiekstraße bis zum Gewerbegebiet Süd besteht bis auf den Bereich des Angelvereins (östlich des Bahnhofes) aus aufgefüllten Böden. Die Zieseniederung ist ebenfalls mit Flachmoortorf angefüllt, der etwa in Höhe des Bücklingsweges in schwach humosen Sand und weiter hangaufwärts in einen reinen Sandgürtel übergeht.

3.5. Vegetation

Zum überwiegenden Teil ist das Flachland in großen Schlägen landwirtschaftlich genutzt und vermittelt im Wolgaster Raum das Bild einer gleichförmigen Agrarlandschaft. Zahlreiche Sölle, Mergelgruben und andere nacheiszeitliche Hohlformen sowie Grenzhecken, Feldgehölze und Kleingewässer bereichern die Landschaftsphysiognomie ebenso wie die alleenbestandenen Straßen (B111, L 26) und einige laubholzreiche Restwälder im Bereich Ziesa Berg, nördlich des Industriegebietes sowie südöstlich von Mahlzow.
Der Waldanteil ist mit ca. 7,3 % des Stadtgebietes gegenüber dem Landesdurchschnitt (ca. 21 %) stark unterdurchschnittlich vertreten. Es handelt sich dabei um artenreiche, ökologisch sehr wertvolle Mischbestockungen mit hohem Laubholzanteil. Die Bestände sind größtenteils vollbestockt und massereich und beinhalten teilweise wertvolle Laubhölzer.
Die Waldflächen im Bereich Weidehof und Ziesa Berg haben eine hohe Bedeutung für die Naherholung der Bevölkerung.

4. Bevölkerung

4.1. Bisherige Bevölkerungsentwicklung, Einwohnerstruktur

Die Einwohnerentwicklung der letzten 50 Jahre hat eine kontinuierlich steigende Tendenz. Die Ursachen hierfür sind vornehmlich in der Zuordnung der Kreisstadtfunktion (1952 - 1994), in der Gründung der Peenewerft und deren Profilierung zum Kriegsschiffbaubetrieb, in der Entwicklung des Industriegebietes nördlich der Stadt und in dem Marinestützpunkt zu suchen.

1952	13.000 EW
1970	15.000 EW
1980	17.000 EW
1989	17.500 EW
1991	16.608 EW
1994	15.800 EW
1995	15.593 EW

Quelle: Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (der DDR), Statistisches Landesamt M-V, Amt f. Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Die Altersstruktur zeigt im Zeitraum 1989 - 1994 nachfolgend dargestellte Tendenz:

Stand 31.12.89	Bevölkerung gesamt	...davon nach Altersgruppen von ... bis unter ... Jahren 0-15	15-20	20-60/65	60/65
gesamt	17449	3794	1195	10324	2136
männlich	8527	1981	613	5372	561
weiblich	8922	1813	582	4952	1575

Quelle: Staatl. Zentralverwaltung f. Statistik (der DDR), Bevölkerungsbestand nach Altersgruppen und Geschlecht (2. Halbjahr 1989)

Stand 31.12.94	Bevölkerung gesamt		...davon nach Altersgruppen von ... bis unter ... Jahren 0-15		15-20		20-60/65		60/65	
gesamt	15805	90,6%	2943	77,5%	1129	94,5%	9420	91,2%	2313	108,3%
männlich	7716	90,5%	1533	77,4%	575	93,8%	5032	93,7%	576	102,7%
weiblich	8089	90,7%	1410	77,8%	554	95,2%	4388	88,6%	1737	110,3%

Quelle: Statistisches Landesamt M-V, Bevölkerung der Gemeinden am 31.12.94 nach Geschlecht und Altersgruppen

Der deutliche Bevölkerungsrückgang um ca. 10 % in nur 5 Jahren nach der politischen Wende 1989/90 ist mit tiefgreifenden Rationalisierungsprozessen in der gewerblichen Wirtschaft und der folgenden allgemeinen Abwanderungstendenz vornehmlich in westliche Bundesländer sowie mit stark gesunkenen Geburtenzahlen zu begründen.

4.2. Künftige Bevölkerungsentwicklung

Die gewerbliche Wirtschaft insbesondere deren tragender Bestandteil, die Schiffbauindustrie und das Baugewerbe, beginnt sich nach einer Phase der Umstrukturierung und Neuorientierung auf kleinerem Niveau erneut zu stabilisieren. Nach der deutschen Wiedervereinigung verliert das Militär seine Bedeutung für die Stadt Wolgast.
Gegenwärtig kann man von einer Konsolidierung der gewerblichen Wirtschaft als stadtbildenden Faktor sprechen, so daß eine progressive Bevölkerungsentwicklung im Planungszeitraum nicht erwartet werden kann. Eine positive wirtschaftliche Entwicklung im Raum Wolgast würde sich zunächst nur stabilisierend auf den Bevölkerungsstand auswirken, keinesfalls jedoch unmittelbare und nachhaltige Impulse für ein Bevölkerungswachstum auslösen.
Entwicklungsimpulse, die durch äußere Umstände ausgelöst würden sind derzeit nicht erkennbar.
Eine mögliche Verstärkung der Aktivitäten im Sektor des Fremdenverkehrsgewerbes läßt ebenfalls keine positive Einwohnerprognose zu.
Als realistisches Planungsziel sieht die Stadt Wolgast daher die Konsolidierung der Einwohnerzahl auf dem gegenwärtigen Niveau.

5. Wohnen

5.1. Anzahl, Eigentumsform und Ausstattung der Wohnungen

Der Wohnungsbestand am 31.12.89 belief sich auf 6.938 Wohnungen. (DS Wohnungspolitik der DDR)

Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden, Stand 31.12.94 (Stat. Landesamt M-V)							
Insgesamt	davon mit ... Räumen						
	1	2	3	4	5	6	7
Stadt Wolgast:							
6992	190	524	2202	2870	986	164	56
100%	2,7%	7,5%	31,5%	41,0%	14,1%	2,3%	0,8%
zum Vergleich: Landkreis OVP							
48822	9%		27%	36%	18%	9%	
Planungsregion Vorpommern							
226051	10%		27%	37%	18%	8%	

Am 31.12.1994 betrug die Gesamtwohnfläche in Wolgast 436.600 m².

	Wolgast (94)	OVP (1994)	M-V (1994)	ABL (1993)	NBL (1993)
Wohnfläche je WE	62 m²	67 m²	64,6 m²	86,8 m²	64,6 m²
Belegung pro WE	2,3 Pers.	2,4 Pers.	2,4 Pers.	-	-
Wohnfläche pro Person	27,6 m²	28,3 m²	27,2 m²	36,9 m²	29,3 m²

(Stat. Landesamt M-V)

Angaben zu Eigentumsformen und zur Ausstattung werden aus der für alle Bundesländer erhobenen 1% - Stichprobe vom 30.09.93 hochgerechnet. Danach ergibt sich für Mecklenburg - Vorpommern folgendes Bild:
25,3% der Wohnungen in M-V wurden 1993 von Eigentümern genutzt; 74,7% waren Mietwohnungen. Unter dem Aspekt der laufenden Privatisierungen und Rückübertragungen von Wohneigentum kann dieses Bild, ähnlich wie das der Wohnungsausstattung, jedoch nur als Momentaufnahme dienen. Wesentlich für die Bemessung des künftigen Flächenbedarfes erscheint jedoch die Tatsache, daß die durchschnittliche Wohnungsgröße von Eigentümerwohnungen mit 103,1 m² fast doppelt so groß wie die durchschnittliche Mietwohnungsgröße mit 58,2 m² Wfl. ist und daß in Gebäuden mit 1 bzw. 2 WE 72,3% aller Wohnungen Eigentümerwohnungen sind.

Der Schwerpunkt der Ausstattungsdefizite liegt bei der Ausstattung der Wohnungen mit modernen Heizsystemen. 1993 wurden noch 38,9 % der Wohnungen in M-V über Einzelöfen beheizt (zum Vergleich: ABL - 9,5 %, NBL - 38,3%). Der Vergleich mit dem Stand 1990 (rd. 50%) deutet jedoch den Umfang bereits erfolgter Modernisierungen an.
Bezüglich der sanitären Ausstattung sind in M-V (1993) 10,6 % der Wohnungen defizitär ausgestattet (zum Vergleich: ABL - 3,1%, NBL - 15,9%)

Von Bedeutung für die Ermittlung des Wohnbau - Ersatzbedarfes ist weiterhin die Zahl der Wohnungsabgänge. Vom Statistischen Landesamt wird für 1994 im Landkreis Ostvorpommern eine Quote von 0,3 % angegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Zahl erfahrungsgemäß mit einer hohen Dunkelziffer insbesondere in den zentraleren Orten behaftet ist, da Umnutzungen von Wohnungen häufig ohne Baugenehmigung erfolgen.

5.2. Ermittlung des Flächenbedarfes

Generell läßt sich der Wohnbaubedarf in 3 Kategorien unterteilen - Entwicklungsbedarf, Ersatzbedarf, Nachholbedarf.

Entwicklungsbedarf:
Bedarfsauslösende Faktoren, wie z.B. ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum oder etwa Auswirkungen der Tourismusentwicklung, die ein Bevölkerungswachstum auslösen könnten, sind derzeit nicht erkennbar. Die Stadt Wolgast geht daher davon aus, daß ein Wohnbau - Entwicklungsbedarf in der Flächennutzungsplanung nicht berücksichtigt werden muß.

Ersatzbedarf:
Die o.g. Wohnungsabgangsquote für Ostvorpommern kann durch städtische Statistiken nicht konkretisiert werden. Als Erfahrungswert ist jedoch festzustellen, daß Wohnungsumnutzungen zu gewerblichen Zwecken v.a. im Stadtzentrum stattfinden. Aufgrund einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme werden diese Abgänge in dem dort teilweise sehr lückenhaften Gebäudebestand durch Neubau sowie Um- und Ausbau von Wohngebäuden bzw. durch Wiedereingliederung von sanierten Wohnungen in den Bestand kompensiert. Zudem erscheint insbesondere hinsichtlich der Büronutzung eine Bedarfsdeckung bereits nahezu erreicht.
Für den F-Plan - Zeitraum geht die Stadt Wolgast daher davon aus daß der Ersatzbedarf im Innenbereich vollständig befriedigt werden kann und Neuausweisungen von Bauflächen für dieses Bedarfssegment nicht erforderlich werden.

Nachholbedarf:
Die Ermittlung des Nachholbedarfes folgt dem Ziel, die derzeitige Einwohnerzahl in Wolgast zu halten.
Die derzeit noch geringe Wohnfläche pro Person (27,6 m²/EW) sowie der Wunsch nach Wohneigentum und Freiheit von nachbarrechtlichen oder mietvertraglichen Beschränkungen sind zentrale Themen bei den Wohnwünschen und erfordern einen bestimmten Neubauanteil. Die noch vorhandenen Ausstattungsdefizite im Wohnungsbestand lassen sich dagegen i.d.R. im Bestand beheben.
Die Stadt Wolgast strebt an, den derzeitigen Wohnraumversorgungsgrad weiter an das Bundesniveau anzugleichen. Für den F-Plan - Zeitraum werden als Planungsziel zunächst 35 m² Wfl./EW angesetzt. Dabei wird - dem allgemeinen Trend und den konkreten standörtlichen Bedingungen der Stadt folgend - davon ausgegangen, daß 50% des Bedarfes in Einfamilienhäusern, 30 % in Mehrfamilienhäusern mit zwei Vollgeschossen sowie weitere 20% in MFH mit 3 Vollgeschossen (jwls. mit Dachausbau) realisiert werden. Die Einfamilienhäuser werden entsprechend mit geringer baulicher Dichte (GRZ 0,25 ohne Nebenanlagen [1]), die Mehrfamilienhäuser erfahrungsgemäß mit hoher baulicher Dichte (GRZ 0,4) berücksichtigt
Aus diesen Zielvorstellungen ergibt sich folgender Nachholbedarf:

Einwohnerzahl: 15600 EW

x Versorgungsdefizit (35 - 27,6 m²/EW) = 115.500 m² Wfl. (Defizit)

/ 75% (Anteil Wfl. an Geschoßfläche)[2] = 154.000 m² BGF (Defizit)

dav.	50% EFH (Z=1,5)	= 51.350 m² GR	/	GRZ 0,25	=	205.400 m²	Nettobauland
	30% MFH (Z=2,5)	= 18.500 m² GR	/	GRZ 0,4	=	46200 m²	Nettobauland
	20% MFH (Z=3,5)	= 8.800 m² GR	/	GRZ 0,4	=	22000 m²	Nettobauland

gesamt = 273.600 m² Nettowohnbauland

/ 70% (Anteil der Bauflächen am Wohngebiet [3] = **390.900 m² Bruttowohnbauland**

[1]) entspricht etwa einem Einfamilienhaus auf einem 400 m²- Grundstück
[2]) ca. 25% der Geschoßfläche eines Gebäudes entfallen auf Wände, Treppen etc.)
[3]) Erfahrungsgemäß liegt der Anteil von Verkehrs-, Grün- und Nebenflächen in Wohngebieten bei 30 - 35 %

6. Gewerbliche Wirtschaft

6.1. Wirtschaftsstruktur, Arbeitsmarkt

Die wirtschaftliche Situation im Raum Wolgast ist durch erste sichtbare Erfolge im Modernisierungs- und Strukturwandlungsprozeß gekennzeichnet. Der fortschreitende Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur führte zu beachtlichen Investitionen insbesondere im strukturbestimmenden Bereich Schiffbau. Die notwendige Strukturanpassung ist gekennzeichnet durch die Modernisierung des Kapitalstocks der Unternehmen und den Abbau von Arbeitsplätzen v.a. im verarbeitenden und Dienstleistungsgewerbe. Sie führt neben Anteilsverschiebungen zwischen den einzelnen Sektoren der Wirtschaftsstruktur v.a. auch zu Veränderungen der Betriebsgrößen.
Wachsende Bedeutung kommt dem Dienstleistungsgewerbe zu. Bereiche mit konjunkturellem und strukturellem Nachholbedarf verzeichnen eine positive Beschäftigtenentwicklung (Baugewerbe, Banken, Versicherungen). Die Entwicklungsmöglichkeiten sind jedoch von den verfügbaren Einkommen der Haushalte und von der Konsolidierung der industriellen Basis abhängig.

Wirtschaftsstruktur im Landkreis Ostvorpommern (nach Beschäftigten, Stand 30.06.93):
Landwirtschaft - 5%
Bergbau und verarbeitendes Gewerbe - 18%
Baugewerbe - 12%
Handel - 10%
Verkehr - 6%
öff. Verwaltung - 30%
sonst. Dienstleistungen - 19%

Der Schiffbau ist aufgrund des Werftstandortes der wichtigste Zweig im verarbeitenden Gewerbe. Die Peenewerft ist nach den Beschäftigten das größte Industrieunternehmen im Landkreis. Von einiger Bedeutung für die Stadt Wolgast ist ebenso die Hafen- und Lagerwirtschaft, die in den letzten Jahren eine stetig positive Entwicklung verzeichnet..

Die Arbeitsmarktsituation wird im Jahresbericht 1995 des Arbeitsamtes Stralsund wie folgt beschrieben.
Die Personalnachfrage der Wirtschaft ist leicht positiv; ausschlaggebend ist dabei der Kräftebedarf des Dienstleistungsgewerbes.
1995 wurden durch das Arbeitsamt Stralsund auf dem ersten Arbeitsmarkt erstmals mehr Arbeitskräfte als auf dem zweiten vermittelt.
Trotz rückläufiger Tendenz ist die Arbeitslosenquote für Frauen erheblich höher als für Männer.
Im Baugewerbe stieg die Zahl der Arbeitslosmeldungen 1995 gegenüber den Vorjahren.
Die Kurzarbeit spielte 1995 - außer im Baugewerbe - keine Rolle mehr.
Die Schulabgängerzahlen sind bis 1995 stetig gestiegen. Durch Steigerung des Lehrstellenangebotes und außerbetriebliche Ausbildung konnten alle Jugendlichen einen Ausbildungsplatz erhalten.

Einen längerfristigen Überblick über die örtliche Arbeitsmarktsituation gibt die nachstehende Tabelle:
Arbeitslosigkeit (bezogen auf den Arbeitsamtsbereich Wolgast = ehem. Landkreis Wolgast):

	1991	1992	1993	1994	1995
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	4.637	5.400	5.044	5.038	4.406
%	17,4	21,5	20,1	20,5	18,6
ABM	-	1.451	1.502	1.179	1.052
LKZ Ost (§249h AFG)				348	559

6.2. Gewerbeflächenbedarf

Wolgast verfügt gegenwärtig über ca. 132 ha gewerblicher Bauflächen. Davon sind ca. 17,5 ha neue Erschließungsgebiete, die nach 1990 entwickelt wurden. Etwa 41 ha der gewerblichen Bauflächen sind als Industriegebiet genutzt (Werftgelände) bzw. für eine Industrienutzung geeignet (nordwestlicher Teilbereich des Industriegebietes Nord). Auf dem derzeitigen Werftgelände bestehen Möglichkeiten der Nutzungsverdichtung etwa durch die Ansiedlung ausgegründeter mittelständischer Unternehmen. Im Industriegebiet Nord / „Am Poppelberg" ergeben sich ebenfalls durch Neuordnung des Geländes Flächenreserven für die Ansiedlung neuer Unternehmen.

Mit ca. 83 m² gewerblicher Baufläche je Einwohner ist die Stadt vom Grundsatz her derzeit ausreichend versorgt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß sich aufgrund der Verkehrssituation Ansiedlungsinteressen vornehmlich auf die gewerblichen Bauflächen am westlichen Ortseingang konzentrieren. Im Gebiet „Am Poppelberg" bestehen erhebliche Probleme im Zusammenhang mit fehlender Flächenverfügbarkeit aufgrund der Treuhandverwaltung sowie aufgrund vorhandener Altanlagen.
Die Auslastung der bereits aufgrund vorzeitiger Bebauungspläne entstandenen Gewerbegebiete an der B 111 ist im Gegensatz dazu bereits absehbar. Sie liegt mit über 73 % deutlich über dem Landesdurchschnitt.
Um auf weitere Ansiedlungsbegehren kurzfristig reagieren zu können, und mit einer aktiven Wirtschaftsförderungspolitik die angespannte Arbeitsmarktlage in der Region zu entlasten, erwägt die Stadt Wolgast, künftig eine weitere gewerbliche Flächenreserve im Anschluß an das Gewerbegebiet „Am Fuchsberg" zu entwickeln. Weitere Neuausweisungen sind darüber hinaus derzeit nicht erforderlich.

7. Entwicklungskonzept

Wolgast ist traditionell ein Gewerbe- und Industriestandort von regionaler Bedeutung. Mit einer Industriedichte von 36 Industriebeschäftigten je 1000 Einwohner hebt sich die Stadt deutlich vom übrigen Kreisgebiet (28) und vom Durchschnitt der Landkreise Mecklenburg - Vorpommerns (22) ab.
Als Mittelzentrum bleibt Wolgast damit weiterhin prädestinierter Standort für gewerbliche, insbesondere produzierende Unternehmen, hier auch für größere Industriebetriebe.
Die Werftindustrie muß als industrieller Kern der Planungsregion erhalten und so entwickelt werden, daß sie zur Diversifizierung der Wirtschaft beiträgt.
Als neuer Siedlungsfaktor treten i.d.R. kleinere gewerbliche, meist mittelständische Unternehmen als Entwicklungspotential auf.
Die Hafen- und Lagerwirtschaft soll als regional bedeutender Gewerbezweig gesichert und weiter ausgebaut werden. Mit dem Ausbau des Südhafens und der Entwicklung des Gewerbegebietes Süd wurden dafür in den vergangenen Jahren bereits die Grundlagen gelegt.
Das Industriegebiet Nord als Altstandort beinhaltet noch umfangreiche Flächenpotentiale für die Ansiedlung gewerblicher Unternehmen. Aufgrund der weitgehend externen Lage ist der Standort besonders für Industriebetriebe geeignet. Durch eine städtebauliche Neuordnung und die bereits erfolgte Verbesserung der Straßenanbindung soll die Nutzung dieses Gebietes intensiviert werden.

** Die Sicherung und weitere Entwicklung der Funktion der Stadt Wolgast als regional bedeutender Standort der gewerblichen Wirtschaft ist ein wesentliches Planungsziel. Ein Schwerpunkt liegt dabei weiterhin beim maritim orientierten Gewerbe. Darüber hinaus soll durch die Weiterentwicklung und auch Ansiedlung weiterer Branchen des be- und verarbeitenden Gewerbes sowie des Dienstleistungsgewerbes eine vielfältige Wirtschaftsstruktur gesichert werden*

Aufgrund der mittelzentralen Funktion der Stadt Wolgast und der vergleichsweise guten Erwerbsmöglichkeiten im gewerblichen Bereich und im regionalen Fremdenverkehr besitzt Wolgast generell günstige qualitative Voraussetzungen als Wohnstandort. Insbesondere das Spektrum der für ein Mittelzentrum vorzuhaltenden Einrichtungen des Gemeinbedarfs, die vergleichsweise gute Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz sowie die Entwicklungsperspektiven im Bereich der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und gehobenen Bedarfes und im Freizeit- und Erholungsbereich bilden ein Wohnumfeld, das sich deutlich von der Qualität anderer Wohnstandorte im ländlichen Bereich und teilweise auch der Bäderorte unterscheidet.
Durch eine vorausschauende Bereitstellung neuer Wohnbaustandorte sowohl in zentralen Innenlagen als auch in Randlagen der Stadt soll der gegenwärtigen Abwanderungstendenz entgegengewirkt werden, so daß sich die Bevölkerungszahl langfristig auf dem Niveau von ca. 15.600 EW konsolidiert.

** In der Bewahrung der Funktion als qualitätsvoller, urbaner Wohnstandort mit vielseitiger Gemeinbedarfsausstattung, einem landschaftlich reizvollen Hinterland und mit guter Anbindung nach den Bäderorten an der Usedomer Außenküste sieht die Stadt Wolgast ein weiteres Planungsziel. Die Wohnbevölkerung soll dabei auf dem Niveau von ca. 15.600 EW konsolidiert werden.*

Wolgast liegt im Entwicklungsraum des touristischen Schwerpunktraumes 'Außenküste Usedom'. Jedoch partizipiert die Stadt gegenwärtig kaum oder gar nicht am Fremdenverkehrsgewerbe der Region. Aufgrund seiner Brückenkopflage zur Insel Usedom sowie aufgrund seiner Infrastrukturausstattung und seiner Lage an einem reizvollen Sportbootrevier besitzt Wolgast jedoch Standortqualitäten, die für einzelne Teilsegmente des Fremdenverkehrsgewerbes stärker genutzt werden sollen. Grundlage dafür bildet u.a. das Tourismusentwicklungskonzept des Landkreises Wolgast (DWIF, 1992).
Das wesentliche Potential der Stadt im Fremdenverkehrsgewerbe liegt in der Entwicklung regional wirksamer Tourismus- und Freizeitangebote, die aufgrund der Zentralität der Stadt sowohl für den Tourismus strukturergänzend wirksam werden als auch für die Bevölkerung des Versorgungsbereiches nutzbar sind. Die Möglichkeit, auf diese beiden Nutzerpotentiale abzustellen, bietet - anders als in den saisonorientierten Bäderorten - eine Voraussetzung für eine ganzjährige Wirtschaftlichkeit solcher Einrichtungen.
Als weitere Entwicklungschance wird Wolgast als Ziel für Tagesausflüge erkannt. Dabei wird der Urlauberausflugsverkehr (Quellgebiet Insel Usedom) die entscheidende Rolle spielen. Durch die Fortsetzung der Altstadtsanierung und eine entsprechende Entwicklung von Gastronomie, Einzelhandel und kulturellen Angeboten und entsprechendes Marketing soll diese Rolle der Stadt Wolgast verstärkt entwickelt werden. Von Bedeutung ist hierbei auch die Fahrgastschiffahrt entlang der Usedomer Außenküste sowie nach Rügen oder nach benachbarten polnischen Häfen.

Im Beherbergungsgewerbe der Region nimmt Wolgast eher eine untergeordnete Rolle ein. Diese Situation soll im wesentlichen beibehalten werden. Durch einige kleine Stadthotels bzw. Pensionen soll eine Beherbergungskapazität in der Größenordnung von ca. 50.000 Übernachtungen pro Jahr (entspricht etwa 350 Betten) angestrebt werden.
Die Lage der Stadt an einem vorzüglichen Sportbootrevier mit dem Peenestrom, dem Achterwasser, der Krumminer Wiek und dem Kleinen Haff soll ebenfalls verstärkt geltend gemacht werden. Die vorhandenen Bootsanleger der Stadt - hier v.a. Dreilindengrund, Schloßinsel, Stadthafen und südöstlich des Hauptbahnhofs sollen über den Vereinssport hinaus auch stärker für den Sportboot- und Yachttourismus genutzt werden. Insbesondere das Gelände des Anglerverbandes südwestlich des Hauptbahnhofes bietet aufgrund der verfügbaren Flächen und der sehr guten Verkehrsanbindung hervorragende Voraussetzungen für eine Nutzungsintensivierung. Die o.g. Ziele zur Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Stadt, v.a. der Altstadt als Ausflugsziel sind auch für den Sportboottourismus eine wesentliche Voraussetzung.

** Die Rolle der Stadt im Fremdenverkehrsgewerbe soll gestärkt werden. Die Stadt sieht sich langfristig als Standort regional wirksamer Freizeitangebote, die für Urlauber der Ferienregion Usedom als auch für die Einwohner des Einzugsbereiches gleichermaßen nutzbar sind. Als weiteres Planungsziel soll die Stadt, insbesondere die Altstadt, weiter als Tagesausflugsziel entwickelt werden. Die Entwicklung des Beherbergungsgewerbes soll sich vornehmlich auf den Eigenbedarf der Stadt beschränken. Die Potentiale der Stadt im Sportboottourismus sollen durch Intensivierung und Ausbau der vorhandenen Anlagen stärker genutzt werden.*

Wolgast verfügt über eine Vielzahl kleinerer Freizeitangebote, die sich über mehrere Standorte der Stadt verteilen. Neben den Kleingartenanlagen, die gemäß Stadtverordnetenbeschluß erhalten werden sollen, und einigen Segel- und Wassersportclubs sind dies im wesentlichen der Sportplatz mit Freilichtbühne am Sportforum, das Schüler- und Freizeitzentrum am Paschenberg, die Schieß- Reit- und Hundesportanlagen sowie der Tierpark im Tannenkamp und der Weidehof als Freizeitbauernhof mit Fahr- und Reittouristik. Das Gelände Am Sportforum soll zu einem vornehmlich auf Tennissport und Fitneß orientierten Freizeitsportbereich umgestaltet werden.
Schwimmsportmöglichkeiten, insbesondere solche für den Schulsport, sind in Wolgast nicht vorhanden; hier wird bisher die Schwimmhalle Zinnowitz genutzt.
Ein typisch ausgestattetes Freizeitareal, das gleichermaßen für Bürger und Gäste der Stadt attraktiv ist und wie es i.d.R. in vergleichbaren, gut entwickelten Städten dieser Größenordnung vorhanden ist, fehlt in Wolgast.
Aufgrund der bereits vorhandenen Konzentration von Freizeiteinrichtungen und der landschaftlich reizvollen Lage am westlichen Hochufer des Peenestroms ist das Gelände nördlich des Tannenkamps für eine solche Nutzung prädestiniert. Es bietet die Möglichkeit Freizeiteinrichtungen der Vereine, der Stadt und privat geführte Anlagen unter Nutzung des Synergieeffektes sinnvoll zu vereinen. Für die langfristige Planung soll hier als Kernangebot ein Standort für ein Stadtbad als gedeckte Anlage und Freibadeanstalt und ein Standort für Beherbergung reserviert werden. Die Planung des Verkehrssystems nimmt darauf Rücksicht.

** Mit dem weiteren Ausbau des Freizeitangebotes soll die Attraktivität der Stadt für Einwohner und Gäste erhöht werden. Nördlich des Tannenkamps wird ein Areal für die Kernnutzungen Stadtbad und Beherbergung reserviert, das als infrastrukturelles Rückgrat der in diesem Stadtgebiet bereits konzentrierten Freizeiteinrichtungen fungieren soll.*

Im Bereich des Einzelhandels wird Wolgast gegenwärtig seiner mittelzentralen Funktion nicht gerecht und tritt seine Positionen teilweise an die Konkurrenzzentren Greifswald und Anklam ab.
Das Marktgebiet der Stadt Wolgast (Stadtgebiet, Umland/Festland, Usedom/westliche Außenküste) besitzt derzeit ca. 44.000 Einwohnern und den Nachfrageimpulsen aufgrund des Tourismus und von Pendlerbewegungen ein Kundenpotential von ca. 50.000 Personen. Das einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotential wird danach mit ca. 330 Mio. DM angegeben. Das Marktgebiet hat sich seit der Erhebung 1992 damit verkleinert aufgrund der dynamischen Entwicklungen in Greifswald, Anklam und auf der Insel Usedom. Die Einzelhandelszentralität (Verhältnis des am Ort getätigten Umsatzes zu der am Ort vorhandenen Nachfrage lag 1996 bei 111% (GWH Dr. Lademann & Partner, 1996). Damit ist die Zentralität gegenüber den Untersuchungen aus dem Jahre 1992 (GfK Nürnberg) lediglich um 2 % gestiegen, obgleich sich die Verkaufsfläche im gleichen Zeitraum fast verdoppelte. Der einzelhandelsrelevante Überschuß von 11% ist für ein Mittelzentrum mit ländlichem Umland zu niedrig. Die zentralörtliche Sogkraft stützt sich derzeit nahezu ausschließlich auf den periodischen Bedarf und damit eine Branche, die langfristig keinen ausreichenden Wert zur Zentralität beitragen kann. Die

Zentralitätswerte im aperiodischen Bedarf sind für ein Mittelzentrum wie Wolgast durchweg zu niedrig und aufgrund des vorhandenen Nachfragepotentials deutlich steigerbar. Die Nachfragebindung wird gutachterlich auf 72 % geschätzt, so daß die Kaufkraftabflüsse rd. 31 Mio. DM p.a. betragen. Dem steht ein Brutto-Zufluß von 43 Mio. DM gegenüber, das entspricht einer niedrigen Abschöpfungsquote von nur 16% aus dem Umland der Stadt.

Die Angebotsstruktur ist für eine ausgewogene Marktgestaltung teilweise sehr einseitig entwickelt. Hohe Nachfrageabflüsse bestehen bei typischerweise mittelzentralen Angeboten (Bekleidung / Schuhe, Elektrobedarf, Do-it-Yourself, Möbel/Teppiche/Heimtextilien). Das betrifft sowohl das Sortimentsangebot als auch die Angebots- bzw. Absatzformen in Wolgast. Bei den Absatzformen fehlen insbesondere einige leistungsstarke Einzelhandelsbetriebe als Standortmagneten für die Innenstadt. Festzustellen ist, daß die Kaufkraftabflüsse in Konkurrenzzentren um so höher sind, je aperiodischer bzw. höherwertiger der Bedarf ist.
Hervorzuheben ist, daß übereilte Standortentscheidungen in Wolgast bisher vermieden wurden, wodurch die Stadt sich die Chance auf eine zwischen Zentrum und Peripherie ausgewogene Entwicklung bewahrt hat. Die als tragfähig eingeschätzte Verkaufsflächenobergrenze von rd. 32.000 m² wird mit dem derzeitigen Bestand zzgl. den in Planung befindlichen Vorhaben erreicht. Neben der Altstadt und der Agglomeration am westlichen Ortseingang sollen keine weiteren Einzelhandelsschwerpunkte in Wolgast entwickelt werden. In der Altstadt sollen langfristig rd. 11.000 m² Verkaufsfläche angesiedelt werden. Eine weitere Flächenexpansion innenstadtrelevanter Sortimente an der Peripherie und in den Wohngebieten ist nicht vorgesehen.

** Zur Intensivierung des Einzelhandelseinzugsgebietes der Stadt und zur Verminderung der derzeit noch erheblichen Kaufkraftabflüsse in Konkurrenzstandorte sind Ergänzungen der Angebotsstrukturen insbesondere im Bereich des aperiodischen und höherwertigen Bedarfes in der Innenstadt von Wolgast erforderlich. Die peripheren Entwicklungen im Bereich Einzelhandel erfahren keine Erweiterungen.*

Der weitere Ausbau einer wirtschaftsnahen Infrastruktur betrifft insbesondere die verkehrliche Einbindung der Stadt und ist v.a. für die o.g. Planungsziele Gewerbe- und Tourismusentwicklung eine wesentliche Voraussetzung.
Mit der Anbindung der Inselbahn an die Bahnstrecke Züssow - Wolgast soll die Einbindung der Stadt in das Fremdenverkehrsgebiet Insel Usedom verbessert werden und neue Chancen für ein umweltfreundliches Nahverkehrskonzept erschlossen werden.
Die Problematik des stark überlasteten Stadtstraßennetzes soll durch einen gestuften Ausbau schrittweise gelöst werden. In einem ersten Abschnitt erfolgt gegenwärtig eine Sanierung der bestehenden Ortsdurchfahrt. Von entscheidender Bedeutung für die regionale und überregionale Anbindung bleibt jedoch der Neubau einer Ortsumgehung im Süden der Stadt. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt weist einmal mehr nach, daß eine dauerhafte Verkehrslösung nur in einer Straßenführung unter Umgehung des Brennpunktes Hafenplatz / Peenebrücke zu suchen ist. Die Lösung der Peenequerung südlich der Stadt sichert die Freizügigkeit der Entwicklung des Werftstandortes.
Weiterhin soll die Anbindung des Werft- und Hafengebietes sowie des Bereiches Industriegebiet Nord / Wohngebiet Tannenkamp verbessert werden. Gleichzeitig werden Wohnquartiere von den negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs entlastet.
Der Peenestrom spielt als Bundeswasserstraße eine wichtige Rolle für die Hafenwirtschaft und die Werftindustrie der Stadt. Mit der Vergrößerung der lichten Durchfahrtmaße der Peenebrücke und der vollzogenen Ausbaggerung des Peenestroms auf eine durchgängige Sohlenbreite von 60 - 70 m und eine Tiefe von 6,5 m wurden diesbezüglich durch den Bund wichtige Voraussetzungen geschaffen.

** Die Randlage der Stadt im Bezug auf das Land M-V sowie auf das gesamte westeuropäische Wirtschaftsgebiet muß durch eine leistungsfähige Straßen- und Schienenanbindung sowie durch die Nutzung des Peenestroms als Wasserstraße kompensiert werden. Durch Neuordnung und Ergänzung des Stadtstraßennetzes soll die Anbindung der traditionellen Gewerbestandorte verbessert und die Wohnquartiere entlastet werden.*

8. Ausweisung und Darstellung von Bauflächen im F-Plan

8.1. Wohnbauflächen

Die traditionellen Wohnlagen der Stadt und die Wohnbauerweiterungen werden als Wohnbauflächen dargestellt. Eine Konkretisierung der besonderen Art der baulichen Nutzung nach §§ 2 - 4a der BauNVO soll im Wege verbindlicher Bauleitplanverfahren erfolgen, soweit dies für die städtebauliche Ordnung erforderlich wird.
Die Darstellung von neu auszuweisenden Wohnbauflächen folgt der unter Pkt. 5.2. ausgeführten Bedarfsermittlung und dem Planungsziel, die Einwohnerzahl von gegenwärtig 15.600 EW zu konsolidieren.
Als Standorte für eine Wohnbauentwicklung kommen die bisherigen Wohngebiete der Stadt in Betracht, die unter Fortnutzung der vorhandenen Infrastrukturausstattung (Medien, Verkehrserschließung, Gemeinbedarf) erweitert werden sollen.
Dies ist der Bereich Baustraße (Wolgast Nord), der auch für eine Mehrfamilienhausbebauung geeignet ist, und der Tannenkamp.
Im Bereich Wolgaster Fähre soll im südlichen Anschluß an die vorhandene gemischt genutzte Bebauung ein weiterer Neubaustandort entwickelt werden.
Weitere kleinere Wohnbaustandorte liegen in Innenlagen der Stadt und sollen im Wege der Umstrukturierung und des Flächenrecycling (Schlachthof, nördliche Schloßinsel) bzw. der Nutzungsintensivierung (Bauwiek, Backofentrift) entwickelt werden.

Insgesamt werden neue Wohnbauflächen in einer Größe von 40,7 ha im Flächennutzungsplan dargestellt:

Nr.	Standortbezeichnung	ca. Fläche	Bemerkungen
W 6	Schlachthof	13.000 m²	hochwertiger Wohnstandort am Wasser für Mehrfamilienhäuser
W 8	nördliche Schloßinsel	10.000 m²	hochwertiger Wohnstandort am Wasser für Mehrfamilienhäuser
W 11	Wolgaster Fähre (Sauziner Str.)	61.000 m²	ruhiger Einfamilienhausstandort
W 13	Bauwiek	32.000 m²	integrierter Einfamilienhausstandort
W 14	Backofentrift	20.000 m²	integrierter Standort für Stadthäuser
W 17	Wolgast Nord (Im Baufelde)	76.000 m²	Wohngebietserweiterung für Ein- und Mehrfamilienhäuser
W 18	südwestlich Tannenkamp	34.000 m²	Wohngebietserweiterung für Einfamilienhäuser mit besonderer Eignung für ökologische Planungsansätze
W 19	westlich Tannenkamp	50.000 m²	Wohngebietserweiterung für Einfamilienhäuser
W 20	nördlich Tannenkamp	111.000 m²	ruhiger, landschaftlich reizvoller Wohnstandort für Einfamilienhäuser
		407.000 m²	

8.2. Gemischte Bauflächen

Die Darstellung gemischter Bauflächen im Flächennutzungsplan folgt vom Grundsatz her der vorhandenen Gebietscharakteristik. Das betrifft die Baugebiete in Wolgaster Fähre entlang der B 111, die zentralen Bereiche der Altstadt, die Bebauung entlang der Wilhelmstraße, der Greifswalder Straße, der Breiten Straße und im östlichen Teil der Chausseestraße (B111). Diese Bereiche sind gewachsene Baugebiete, in denen das Wohnen insbesondere durch kleinere Gewerbe- und Handwerksbetriebe durchmischt ist. Eine Umstrukturierung dieser Gebiete ist nicht beabsichtigt, da Nutzungskonflikte nicht festzustellen sind. Die Darstellung einer gemischten Baufläche im Altstadtbereich trägt dem Planungsziel Rechnung, hier ein attraktives und leistungsfähiges Stadtzentrum zu entwickeln und folgt damit den bereits in der Sanierungssatzung und im Rahmenplan „Historische Altstadt" festgelegten Sanierungszielen.

Bezüglich der gemischten Baufläche M 10 und M 11 (nördliche Schloßinsel) muß darauf hingewiesen werden, daß der F-Plan hier nur die allgemeinen Planungsziele widergeben kann. Aufgrund der Lärmexposition der Bauflächen an der B 111 wird es erforderlich, im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eine vertikale Gliederung der Nutzungen festzusetzen, so daß lärmunempfindliche Nutzungen an der B 111 die dahinterliegenden Bauflächen ausreichend abschirmen können. Diese erforderliche Nutzungsgliederung kann im B-Plan durchaus dazu führen, daß z.B. eingeschränkte Gewerbegebiete oder Sondergebiete und Wohngebiete rechtsverbindlich festgesetzt werden, wenn für die gesamte Fläche des M 10 und M 11 die angestrebte Nutzungsmischung gewahrt wird. Eine Differenzierung der Flächen bereits im F-Plan übersteigt dessen Darstellungsschärfe aufgrund der kleinen Flächenabmessungen und muß daher unterbleiben.

8.3. Gewerbliche Bauflächen

In Pkt. 6.2. (s.o.) wurde festgestellt, daß der derzeitige Bestand an Gewerbeflächen statistisch ausreichend ist.. In vorgezogenen Bauleitplanverfahren (§ 8 (4) BauGB) wurden für den Flächenbedarf des klein- und mittelständischen Gewerbes bereits neue Erschließungsgebiete ausgewiesen, die im Landesvergleich einen sehr guten Auslastungsgrad aufweisen (Bereich Schanzberg und Fuchsberg am westlichen Ortseingang, Gewerbegebiet Süd). Die dort noch vorhandenen Flächenreserven können erwartungsgemäß kurz- und mittelfristig belegt werden.
Weitere Entwicklungspotentiale liegen in der Nutzungsintensivierung des Werftgebietes und des Industriegebietes im Norden der Stadt. Aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeit und aufstehender Altanlagen mit umfassenden Neuordnungserfordernissen sind diese Potentiale jedoch nur langfristig nutzbar.
Sofern durch äußere Entwicklungsimpulse und kurz- bzw. mittelfristige Investitionsabsichten ein weiterer Flächenbedarf entsteht, beabsichtigt die Stadt, Investitionsvorhaben im Sinne einer progressiven Arbeitsmarktpolitik auch kurzfristig zu binden. Durch Erweiterung des Gewerbestandortes am westlichen Ortseingang sollen daher bei entsprechendem Bedarfsnachweis weitere Flächenpotentiale im Rahmen der Erforderlichkeit erschlossen werden.
Am Gewerbestandort Peenewerft besteht durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Wohngebiet Fischerwiek ein potentieller Nutzungskonflikt aufgrund von Lärmemissionen. Dabei ist festzustellen daß aufgrund des Bestandsrechtes beider Nutzungen durchgreifende Maßnahmen planungsrechtlich nicht geltend gemacht werden können. Durch Umstrukturierung von Teilflächen zwischen dem Kernbetrieb der Werft und den Wohnlagen zu einem - weniger emissionsträchtigen - Gewerbegebiet soll dieser Konflikt entschärft werden. Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Führung einer neuen Stadtstraße entlang der Gleise zwischen Werft und Fischerwiek werden darüber hinaus Lärmschutzmaßnahmen (aktiv oder passiv) für die Wohnlagen erforderlich. Im Bereich des Werftgeländes wird eine immissionsschutzkonforme Nutzungszonierung angestrebt.
Zum Industriegebiet Nord ist zu bemerken, daß aufgrund der Entfernung zu schutzbedürftigen Flächen und der abschirmenden vorhandenen Bebauung die nördliche Teilfläche dieses Areals als Industriegebiet genutzt werden kann.

8.4. Sonderbauflächen

<u>Einzelhandel</u>
Entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen der GWH Dr. Lademann & Partner (1996) sowie unter Berücksichtigung des derzeitigen Bestandes werden im Westen von Wolgast Sonderbauflächen für großflächigen Einzelhandel dargestellt.
SO 3: Das Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel am westlichen Ortseingang beinhaltet dabei die vorhandenen Anlagen des SB-Warenhauses (3.500 m² Vfl.), des Lebensmitteldiscounters (700 m² Vfl.) und des Möbelmarktes (3000 m² Vfl.)
Weitere Expansionen im Bereich des Einzelhandels an der Peripherie sind unter der Bedingung einer vorrangigen Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandelsnetzes nicht erforderlich.

<u>Sport, Freizeit</u>
SO 1, SO 11: Für die Belange des Wassersports und Sportboottourismus werden die vorhandenen Anlagen fortgenutzt und ggf. ausgebaut. Die Standorte mit diesbezüglichen Entwicklungsreserven werden als Sondergebiet Sportboothafen dargestellt und sollen neben dem Vereinswesen auch für auswärtige Wasserwanderer und Segler als Anleger verfügbar sein. Die vorhandenen Vereinsstützpunkte werden dabei erhalten und dienen als wirtschaftliche und organisatorische Basis.

Neben diesen Standorten existieren eine Reihe weiterer Bootsanleger im Rahmen von Segler und Wassersportvereinen (südlich Ziesa Berg, Schloßinsel, Spitzenhörnbucht, Mahlzow) die in ihrem Bestand erhalten werden sollen. Ein weiterer Bootsanleger wird von der Bootswerft auf der nördlichen Schloßinsel betrieben und soll ebenfalls erhalten werden. Für größere Yachten bestehen saisonale Liegemöglichkeiten im Stadthafen.

Für den weiteren Ausbau der touristischen und Freizeitinfrastruktur werden weitere Sondergebiete dargestellt:
SO 6: Als Kernnutzung des künftigen Freizeitareals nördlich des Tannenkamps wird ein Sondergebiet für die Entwicklung eines Stadtbades mit Hallen- und Freibad für die längerfristige Entwicklungsperspektive vorgehalten werden. Vorgesehen ist die Errichtung eines Standardbades i.S.d Bädergutachtens M-V, das sich insbesondere an den Bedürfnissen des Schul-, Vereins- und Breitensports orientiert und mit einem Standardbecken (25 m), einem Kinderbecken sowie einzelnen Erlebniselementen (Whirlpool, Sauna) ausgestattet ist. Dabei wird derzeit von 250 - 500 m² Wasserfläche bzw. einer überbauten Fläche von ca. 1500 m² ausgegangen. Es entsteht ein Stellplatzbedarf für ca. 50 Pkw. Mit der Ausweisung des Sondergebietes soll sowohl die Grundausstattung der Stadt als Mittelzentrum verbessert werden als auch dem Planungsziel, stärker am Tourismusgewerbe im touristischen Schwerpunktraum „Außenküste Usedom" zu partizipieren, Rechnung getragen werden.
SO 7: Zur Erweiterung des Beherbungsangebotes in Wolgast soll nördlich des Tannenkamp eine zusätzliche Kapazität von ca. 80 Betten vorgesehen werden. Die Beherbergungsform ist dabei noch unbestimmt (Sporthotel, Ferienappartements, Ferienhäuser). Im Beherbergungsgewerbe wird insgesamt eine Kapazitätsentwicklung auf ca. 50.000 Übernachtungen angestrebt (s. Erläuterungsbericht Pkt. 7). Derzeit fehlen in Wolgast in allen Segmente Beherbergungsangebote in mehr oder minder erheblichem Umfange. Die Stadt verfügt derzeit über 10 Pensionen und Hotels mit insgesamt max. ca. 150 Betten. Neben der vorgesehenen Entwicklung auf der Schloßinsel soll mit dem Standort SO 7 dieses Defizit planerisch ausgeglichen werden.
SO 8: Das Gelände der ehemaligen Ziegelei an der nördlichen Stadtgrenze soll ebenfalls einer freizeitlichen Nutzung zugeführt werden. Dabei soll jedoch vorrangig deutlich gemacht werden, daß diese Fläche als Teil des Gesamtareals nördlich des Tannenkamps Sport- und Freizeitzwecken dienen soll.
Die Stadt sieht die Nutzungsbrache der ehem. Ziegelei zunächst für die Ansiedlung eines Golfclubs vor (vgl. dazu Pkt. 12 - Grünflächen), der dem Betrieb des vorgesehenen Golfplatzes (18 Löcher mit Übungsgreens) zugeordnet ist und die hierfür erforderlichen baulichen Anlagen aufnehmen soll (Clubräume, Bewirtschaftungseinrichtungen für Pflege und Unterhaltung des Platzes).

Bezüglich der Entwicklung touristisch oder für die Freizeitgestaltung zu nutzender Flächen nördlich des Tannenkamps (SO 6, 7, 8) ist festzustellen, daß dieser Bereich bereits durch umfangreiche freizeitliche Nutzungen vorgeprägt ist (Pferde-, Hunde-, Schießsport, Tierpark, Weidehof, Segelverein am Dreilindengrund; Der Dreilindengrund fungierte darüber hinaus in der Historie bereits als öffentliche Badeanstalt.). Mit den Flächenausweisungen soll das dort gewachsene Freizeitareal ausgebaut werden, so daß durch Synergieeffekte eine gegenseitige Stabilisierung der Einzelnutzungen ermöglicht werden kann.
Vergleichende Betrachtungen in anderen Städten haben gezeigt, daß dieser Planungsansatz gängige Praxis ist - touristische und Freizeitangebote werden regelmäßig in möglichst zusammenhängenden Komplexen entwickelt und garantieren nur so eine dauerhafte Beständigkeit.
Alternativuntersuchungen am Standort Sportforum im Südwesten der Stadt haben hier deutliche Entwicklungsgrenzen aufgrund ungenügender Flächenpotentiale sowie einer möglichen Trassenführung für eine künftige Ortsumgehung aufgezeigt.
Die Planung des gesamten Freizeitareals nördlich des Tannenkamps löst neue Quell- und Zielverkehre im bestehenden Verkehrssystem aus. Planerisch reagiert die Stadt darauf mit der Darstellung einer Nordtangente, die von der B 111 am westlichen Ortseingang in direkter Verbindung - durch das Industriegebiet Nord - zu dem Freizeitareal führt. Gleichwohl ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus diesen Gebieten nicht überzubewerten: Insgesamt ist aufgrund der Baugebiete SO 6 und SO 7 ein Verkehrsaufkommen von ca. 60 Pkw/h zu erwarten. Hinzu kommen Verkehre zum / vom SO 8 sowie ggf. verkehrliche Mehraufkommen bei Intensivierung der bestehenden freizeitlichen und sportlichen Nutzungen nördlich des Tannenkamp. Dieser zusätzliche Verkehr ist jedoch nicht durch das Wohngebiet Tannenkamp zu führen. Insoweit stellt die Verkehrsanbindung durch das Industriegebiet Nord eine Planungsvoraussetzung für das Freizeitareal dar.

Die Sonderbauflächen SO 6, SO 7 und SO 8 sowie im Zusammenhang die Darstellung über den Golfplatz sind raumordnerisch im Zusammenhang zu bewerten. Sie erfordern gem. Erlaß des Min BLUM M-V v. 06.05.96 (Anzeige - Erlaß, Amtsblatt M-V Nr. 23/1996 S. 530, Erlaß VIII 440-509.1-2) eine raumordnerische Vorprüfung. Dabei ist zu prüfen, inwieweit ein Raumordnungsverfahren mit eingeschlossener raumordnerischer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 17 LPlG M-V durchzuführen ist. Die raumordnerische Vorprüfung ist jedoch erst sinnvoll bei entsprechender Konkretisierung der genannten Vorhaben und entsprechenden investiven Absichten. Insoweit kann eine raumordnerische Bewertung der genannten Vorhaben im Rahmen des F-Plans nicht erfolgen. Die Bauflächen SO 6, SO 7, SO 8 i.V.m dem Golfplatz gelten damit zunächst als raumordnerisch noch nicht abgestimmt. (vgl. Landesplanerische Stellungnahme v. 11.11.96)

Die Notwendigkeit des Eingriffsausgleichs nach § 8 BNatSchG ist insbesondere bei den Bauflächen SO 6, SO 7, SO 8 als „limitierender Faktor" bei der Vorhabenskonkretisierung und verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen, so daß die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes aufrechterhalten werden kann bzw. Eingriffe im Planungsgebiet oder an anderer Stelle ausgeglichen werden können. Hinzuweisen ist dabei insbesondere auf die Belange des Landschaftsbildes und des Vogelschutzes (Nahrungshabitat und Rastgebiet v.a. von Gänsen - ornithol. Gutachten der Planungsgruppe grün, Bremen liegt beim StAUN vor).

Auf das Verbot nach § 89 LWaG M-V, bauliche Anlagen außerhalb von Bebauungsplänen in einer Entfernung von 100 m landwärts von der Böschungskante von Steilufern bzw. 200 m landeinwärts von der Mittelwasserlinie an Flachküsten zu errichten, wird bezüglich der betroffenen Flächen SO8, SO7, SO6 hingewiesen.

SO 9: Ein Sondergebiet Freizeitsport soll Am Sportforum für die vorrangige Nutzung als Freizeitsportzentrum mit Tennis- und Fitneßangeboten entwickelt werden. Dazu ist bereits ein verbindlicher Bauleitplan im Aufstellungsverfahren.
SO 10: Die Nutzung des Weidehofes als Freizeitbauernhof wird entsprechend dem Bestand dargestellt. Die dort ausgeübte Nutzung soll beibehalten, ggf. intensiviert werden.

Sonstige Sondergebiete

SO 2: Als Sondergebiet Hafen wird die westliche Kaikante des Stadthafens dargestellt. Der Hafenbetrieb soll an diesem Standort fortgeführt werden. Die Sondergebietsdarstellung soll die Zulässigkeit von Einrichtungen und Anlagen, die charakteristisch für den Hafenbetrieb sind - insbesondere Verladeeinrichtungen und Verkehrsanlagen - ermöglichen. Daneben dient auch der Uferbereich der südlichen Schloßinsel, der ebenfalls mit einem Bollwerk und Anlegemöglichkeiten versehen ist, als Bedarfsfläche für den Hafenumschlag. Dieser Bereich dient vornehmlich als Liegeplatz. Da hier keine festen Anlagen des Hafenbetriebes installiert sind und auch nicht vorgesehen sind, genügt für diesen Bereich die Darstellung als Verkehrsfläche. Die neu ausgebaute Betriebsfläche des Südhafens nimmt gegenwärtig nur einen schmalen Streifen entlang der Kaianlage in Anspruch. Die Fläche wird daher in die umgebende Gewerbegebietsdarstellung integriert. Neben den üblichen Hafenanlagen steht damit auch verstärkt eine bauliche Nutzung offen.
SO 4: In der Feldmark des nördlichen Stadtgebietes (Siebeneichenberg) wurde 1997 ein Windpark mit 17 Anlagen á 500 kW und einer Anlage á 1,5 MW auf der Grundlage einer Baugenehmigung nach § 33 BauGB errichtet. Gemäß der Bekanntmachung des Min BLUM M-V vom 19.12.95 wird dafür eine Fläche von 76 ha als Sondergebiet für Windkraftanlagen dargestellt. Nach Untersuchung mehrerer Standorte in Wolgast und Umgebung (Tannenkamp, Siebeneichenberg, Wolgaster Ort / Gemeinde Sauzin) auf das Konfliktpotential bezüglich des Natur- und Landschaftsschutzes erscheint der Eingriff in diesem Bereich vertretbar. Mit Windgeschwindigkeiten von 5,4 m/s im Jahresmittel in einer Höhe von 30 m über Gelände (WIND-consult, Rostock) wird hinsichtlich der Windhöffigkeit eine ausreichende Eignung der Fläche festgestellt. Zu der Herstellung des Baurechts führt die Stadt gegenwärtig ein B-Plan - Verfahren durch, das seitens des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern durch ein raumordnerisches Abstimmungsverfahren begleitet wurde.

SO 12, 13: Die Ferkelproduktionsanlage in Wolgaster Fähre und die Schweineanlage östlich des Klärwerkes sollen als landwirtschaftliche Produktionsanlagen weiterentwickelt werden. Aufgrund der Tatsache, daß diese Betriebe nicht bzw. nicht ausschließlich auf eigener Futtergrundlage existieren, sind sie planungsrechtlich zunächst als Gewerbestandorte zu behandeln und fallen nicht automatisch unter die Privilegierung des § 35 BauGB. Die Darstellung von Sondergebieten an diesen Standorten erfolgt, weil die beabsichtigte Nutzung ausschließlich zweckgebunden ist und eine Umnutzung durch andere gewerbliche Unternehmen aufgrund der Außenbereichslagen nicht bezweckt ist.

9. Gemeinbedarf

Als Mittelzentrum ist Wolgast Standort für vielfältige Einrichtungen des Gemeinbedarfes. Soweit die einzelnen Standorte in ihrer Flächenausdehnung im Maßstab der Planung erfaßbar sind, wurden sie im F-Plan dargestellt.

Im Folgenden wird auf planerisch relevante Probleme der Gemeinbedarfsausstattung eingegangen. Dies betrifft die Schulentwicklungsplanung und die Sportstättenplanung der Stadt.

Schulen:
Durch den Übergang vom Schulsystem der DDR zum gegliederten Schulwesen (übergeleitet durch das Schulreformgesetz zum Schuljahr 1991/92) und durch den Geburtenrücklauf auf ca. 40 % innerhalb der letzten 5 Jahre (1990-94) entstehen auch in der Stadt Wolgast erhebliche Probleme bei der Organisation der Beschulung der Kinder und Jugendlichen.
Zum Schuleinzugsgebiet der Stadt Wolgast gehören aus dem Amt Wolgast Land die Gemeinde Hohendorf (nur RS), die Gemeinde Groß Ernsthof, die Gemeinden Sauzin und der Ort Neeberg (Gem. Krummin).
Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (1995) gab es in Trägerschaft der Stadt Wolgast
- 4 Grundschulen: Paschenberg, Hufelandstraße 2, Baustraße, Schützenstraße;
- 3 Realschulen: Kirchplatz, Hufelandstraße 2, Baustraße;
- 1 Hauptschule mit Grundschulteil: Heberleinstraße.

Hier wurden 1995 2.304 Schüler beschult.

Die Schülerprognose bis 2005 des Schul-, Kultur- und Sportamtes geht von einem Absinken der Schülerzahlen auf 1.750 Schüler im Jahre 1999/00 und auf 1.036 Schüler im Jahre 2004/05 aus. Darin enthalten sind jeweils die Schülerzahlen aus dem Amtsbereich Wolgast Land.
Entsprechend der Schulbaurichtlinie M-V ist für die 1999/00 zu erwartende Schülerzahl ein Gesamtflächenbedarf von 43.750 m² und 19.250 m² Bruttogeschoßfläche erforderlich. Demgegenüber stehen gegenwärtig ca. 66.000 m² Grundstücksflächen mit lediglich 12.353 m² Bruttogeschoßfläche zur Verfügung. Das Flächenangebot ist somit mehr als ausreichend, an Nutzflächen besteht dagegen ein erheblicher Mangel. Bei den Sportflächen besteht nach dem Schulentwicklungsplan ebenfalls ein Erweiterungsbedarf von ca. 12.650 m², der aber auch auf den vorhandenen Grundstücksflächen realisiert werden kann.

Entsprechend der Schulplanung der Stadt Wolgast sind folgende Veränderungen vorgesehen:
Grundschulen:
Der Grundschulkomplex Am Paschenberg ist bezüglich der Einwohnerverteilung zentral gelegen und vom Flächendargebot her ausbaufähig. Es ist vorgesehen, hier einen Erweiterungsbau zu planen, der einen dann dreizügigen Schulbetrieb erlaubt. Die Aufnahmekapazität läge dann bei 264 Schülern (z.Zt. 176 Schüler).
Die Grundschulen Schützenstraße, Hufelandstraße 2 und Baustraße sollen dann schuljahresweise aufgelöst werden. Vor allem der Schulbetrieb in der Schützenstraße entspricht funktionell, baulich und wirtschaftlich nicht mehr den Anforderungen. Er soll zum Schuljahr 1997/ 98 auslaufen (keine Neueinschulungen ab 1995/96). Die Grundschulen Hufelandstraße 2 und Baustraße sind ab 1997/98 zusammenzufassen. Einschulungen sind ab 1998/99 nicht mehr vorzunehmen, so daß der Schulbetrieb 2001/02 ausläuft.
Der Grundschulteil in der Heberleinstraße soll 1- bis 2-zügig erhalten werden, um die Haushalte im Bereich Bahnhofstraße hinter der Peenewerft und die Haushalte im Bereich Reuterstraße bis Buschstraße zu versorgen.
Realschulen:
Die Realschule am Kirchplatz entspricht in baulicher, funktioneller und wirtschaftlicher Hinsicht ebenfalls nicht den Anforderungen. Der Schulbetrieb kann mit freiwerdenden Kapazitäten durch Zusammenfassung der Grundschulen Baustraße und Hufelandstraße 2 frühestens im Jahre 1997/98 auslaufen.
Die Schulkomplexe Baustraße und Hufelandstraße 2 werden dann voraussichtlich ab 2001/02 als reine Realschulen weitergeführt. Dafür sind an beiden Standorten Erweiterungsbauten erforderlich
Hauptschulen:
Die Hauptschule Heberleinstraße bleibt erhalten.

Neben den o.g. Schulen gibt es in Wolgast weitere Schulen in der Trägerschaft des Landkreises Ostvorpommern:
- Berufsschule Unterwallstraße und Peenewerft
- Sonderschule (Allgemeine Förderschule), 260 Schüler
- Gymnasium (Hufelandstraße / Am Lustwall) mit Turnhalle, 1050 Schüler

Der Einzugsbereich der Sonderschule und des Gymnasiums umfaßt die Gemeinden Lassan, Zemitz, Hohendorf, Groß. Ernsthof, Kröslin, Karlshagen, Zinnowitz, Mölschow, Koserow, Zempin, Sauzin, Krummin, Wolgast.
Die Orientierungsstufe des Gymnasiums (5./6. Klassen) mit ca. 300 Schülern ist gegenwärtig übergangsweise in Wolgaster Schulen untergebracht

Die Schulentwicklungsplanung des Kreises Ostvorpommern sieht folgende Veränderungen vor:
Berufsschule:
In der Schulstraße, östlich der Sonderschule entsteht ein Neubau. Vorgesehen ist eine Kapazität für 3000 Berufsschüler (1000 Schüler werden jeweils gleichzeitig unterrichtet.). Der Berufsschulneubau soll alle bisherigen Nebenstellen der beruflichen Schulen des Landkreises (Ahlbeck, Trassenheide, Peenewerft, Unterwallstraße) bis auf die Berufsschule in Anklam ersetzen.
Gymnasium:
Für den Erweiterungsbedarf ist ein Ergänzungsbau am Standort (Fläche ausreichend) vorgesehen. Dann soll das Unterrichtsgebäude Am Lustwall stillgelegt werden. Die Turnhalle Am Lustwall ist gegenwärtig stark sanierungsbedürftig und daher z.Zt. gesperrt. Eine Sanierung ist aufgrund des hohen Aufwandes und der zusätzlichen Anforderungen aufgrund des Denkmalschutzes momentan nicht absehbar.

<u>Erholungs-, Spiel- und Freizeitanlagen, Sportflächen und -anlagen:</u>
Angebote für Sport und sportlich-spielerische Erholung, d.h. Schulsport, Breiten- und Leistungssport für alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten, gehören zum Kern der Bildungs- und Freizeitangebote einer Stadt.
Mit den „Richtlinien für die Schaffung von Erholungs-, Spiel- und Sportanlagen in den neuen Bundesländern" des Goldenen Planes Ost wird den Gemeinden durch die Deutsche Olympische Gesellschaft eine ähnliche Unterlage zur Verfügung gestellt, wie zuvor bereits den alten Bundesländern in den Jahren 1956, 1967 und 1976. Die Richtlinien bilden die Grundlage für die Bedarfsermittlung aller Sportanlagen sowie der sportorientierten Erholungs- und Spielanlagen. Sie ermöglichen es, den Gesamtflächenbedarf (Bruttofläche) der für die einzelnen örtlich notwendigen Sportflächen erforderlich ist, in der Bauleitplanung an funktionsgerechten Standorten zu sichern.
Die Sicherung der Erfordernisse des Schulsports ist neben der Bevölkerungsverteilung in der Stadt ein maßgeblicher Aspekt bei der Standortwahl und der Bemessung der Größe einzelner Anlagen.
Für eine folgerichtige Verwirklichung dieser Anlagen empfiehlt es sich, frühzeitig einen Sportstättenentwicklungsplan als Fachplan für die kommunale Bauleitplanung zu erstellen.
Für die vorausschauende Planung wurde der Planungsbedarf für gedeckte und ungedeckte Sportflächen an den Schulen der Stadt, der Bedarf an Spielplätzen, Sportfreiflächen und Sporthallen, der aus der Bevölkerungszahl der Stadt resultiert und der Flächenbedarf für zusätzlich zu errichtende Hallensportflächen ermittelt.
Daraus ergibt sich ein Baubedarf für die zu erweiternde Grundschule am Paschenberg und für die Schulen in Trägerschaft des Kreises (Sonderschule Schulstraße, Gymnasium, Berufsschule).
Für die Grundschule Paschenberg ist dabei eine Grundstücksfläche von ca. 3.000 m² Größe mittelfristig zu sichern (Baubedarf ca. ab 2000). Der Ersatzneubau einer Zweifachhalle für das Gymnasium (Vorzugsvariante) kann auf dem vorhandenen Grundstück realisiert werden. Die erforderlichen Sporthallenflächen für die Sonderschule und die geplante Berufsschule können ebenfalls auf dem vorhandenen bzw. vorgesehenen Grundstücken errichtet werden. Beim Schulamt des Kreises wird von einem Neubaubedarf von 3 Übungseinheiten in Sporthallen ausgegangen.
Der Bedarf an ungedeckter Sportfläche für das Gymnasium und die geplante Berufsschule kann nicht vollständig am Standort gedeckt werden kann. Demzufolge ist eine Bruttofläche von ca. 25.600 m² vorzugsweise westlich der Sonderschule vorzuhalten.
Zur Gesamtausstattung der Stadt mit Sportflächen und -hallen ist festzustellen, daß aufgrund der Erfordernisse des Schulsports der allgemeine Sportflächenbedarf für die Bevölkerung bereits mit abgedeckt wird. Ein erheblicher Nachholebedarf besteht jedoch im Bereich Tennissport. Gegenwärtig verfügt die Stadt über keine derartigen Anlagen. Mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 10 verfolgt die Stadtverwaltung bereits das Planungsziel, ein Freizeitsportzentrum mit gedeckten und ungedeckten Tennisplätzen im Sportforum zu schaffen. Da das Sportforum gegenwärtig nicht ausgelastet ist und aufgrund der Konzentration der Schulen nördlich der Chausseestraße (B 111) auch eine diesbezügli-

che Mitnutzung unzweckmäßig erscheint, sollte das Hauptgewicht der Tennissportflächen hier konzentriert werden (4 gedeckte und 4 - 7 (vorzugsweise 7) ungedeckte Tennisplätze). Für weitere 4 erforderliche Tennisplätze sollte eine Fläche in guter Erreichbarkeit für die Bewohner der Stadtgebiete Nord, Bauwiek, Altstadt in einer Größe von Brutto 4.700 m² vorgehalten werden.

Im Bereich der Jugendhilfeplanung ergeben sich auf den Flächennutzungsplan keine Auswirkungen. Die neue Kita „Dreilindengrund" und die fortbestehenden Kita's sowie auch das Jugendhaus werden als Gemeinbedarfsflächen im F-Plan dargestellt.
Insgesamt ist eine abnehmende Tendenz bei den Kinderzahlen zu konstatieren. Die Altersgruppe der 6-10 jährigen bildet den Schwerpunkt im Altersbereich der 0 - 12/14 jährigen. Für den Altersbereich der 16-18 jährigen und der jungen Volljährigen hat die Stadt in den nächsten Jahren mit einer Zunahme zu rechnen.

Die Realisierung von Wohn- und Lebensformen für junge, benachteiligte Menschen (familiengelöste, strafentlassene, schul- und ausbildungsgefährdete) ist innerhalb der Bauflächen der Stadt möglich entsprechend dem durch den Träger der öffentlichen Jugendhilfe (Landkreis OVP) ermittelten Bedarf.

10. Verkehr

Kfz-Verkehr:
Die Situation des Straßenverkehrs in Wolgast wird maßgeblich durch zwei Faktoren geprägt:

1. Die Stadt bildet das Tor zur Insel Usedom und trägt hier die Hauptlast des Zu- und Abfahrtverkehrs. Dabei ist die Belastung der B 111 rd. 3 mal höher als die der B 110, die die südliche Anbindung der Insel Usedom an das Festland bildet. Die hohen Anteile des Durchgangsverkehrs mit über 1/3 am Stadtrand und über 1/4 in der Stadtmitte selbst an normalen Werktagen mit geringem Touristenverkehr belegen dies deutlich.
2. Das Hauptstraßennetz ist ein klassisches Radialsystem mit zentralem Kreuzungspunkt in der Stadt. Fehlende tangentiale Verbindungen führen jeglichen Verkehr zwangsläufig ins Stadtzentrum.

Als kritisch ist der zentrale Kreuzungspunkt Platz der Jugend zu beurteilen, der außerordentliche Störungen im Verkehrsablauf verursacht. Die hohen Verkehrsbelastungen erfordern lange Umlaufzeiten bei der Lichtsignalsteuerung und damit unzumutbare Wartezeiten für den Kfz-Verkehr und den nichtmotorisierten Verkehr. In Folge entstehen erhebliche Rückstaus auf der B 111 und Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer durch Querungen der Straßen trotz Rot-Signals.
Ein weiterer Problempunkt ist der Knotenpunkt am Hafenvorplatz. Jeglicher Kfz-Verkehr mit dem Ziel Insel Usedom muß diesen Bereich passieren; Ausweichmöglichkeiten stehen nicht zur Verfügung. Bei geöffneter Peenebrücke kommt der Verkehr auf der B 111 nahezu im gesamten Stadtgebiet zum Erliegen. Die Belegungen an normalen Werktagen außerhalb der Saison erreichen in diesem Abschnitt mit 15.000 Kfz/d 1993 und 23.000 Kfz/d in der Prognose (fiktiv, tatsächlich nicht abwickelbar) die höchsten Werte im gesamten Netz.
An Tagen mit hohem Anteil an Touristenverkehr, der sich in 30 - 50 % höheren Belastungen der B 111 ausdrückt, wirken sich die Leistungsfähigkeitsprobleme der Knotenpunkte auch auf die Strecken aus. Insgesamt muß die B 111 als nicht mehr ausreichend leistungsfähig eingeschätzt werden. Diese These wird untermauert durch die Belegungsprognose 2010 für das Stadtstraßennetz. Durch die Entwicklung neuer Baugebiete insbesondere im Norden der Stadt entsteht eine Veränderung der verkehrserzeugenden Strukturen. Die Verkehrsnachfrage in den einzelnen Verkehrsbezirken wird sich durch Verlagerung des Anteils des Binnen- sowie des Quell- und Zielverkehrs verändern. Insgesamt wird hierdurch eine Zunahme der Verkehrsmengen um durchschnittlich 8 % erwartet. Nach der Abschätzung der allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V wird darüber hinaus eine Zunahme der Verkehrsmengen um 50 % erwartet.
Die zu erwartenden Belastungen (westlicher Ortseingang - 16.500 Kfz/d, nördlicher Ortseingang / Greifswalder Straße - 19.700 Kfz/d, östlicher Ortsausgang - 17.400 Kfz/d) können von dem vorhandenen Netz explizit nicht mehr abgewickelt werden; der Verkehr bricht in den Spitzenstunden zusammen. Darüber hinaus ist die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet. Für andere Nutzungsansprüche bleiben keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten (s.u.).
Die Veränderung regionaler Verkehrsströme im Tourismusverkehr, der v.a. die B 111 betrifft, konnte in der Prognose des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt nicht berücksichtigt werden. Eine entsprechende Studie zum Verkehrskonzept Insel Usedom wird derzeit unter Federführung des BMV erarbeitet. Bei einer 100%-igen Verlagerung des Touristenverkehrs auf die Bahn gilt die Verkehrsprognose grundsätzlich auch für die Ferienzeiten. Soweit keine Veränderungen der Verkehrsmittelwahl stattfindet, wird der Saisonverkehr weiterhin über dem normalen Werktagsverkehr liegen. Die Größenordnung wäre dabei von der Tourismusentwicklung auf der Insel abhängig.

Zu den Belegungsproblemen kommen städtebauliche Unverträglichkeiten. In weiten Bereichen des Straßennetzes sind die hohen Belastungen von 8.000 - 12.000 Kfz/d mit den nicht-verkehrlichen Nutzungsansprüchen unvereinbar. Deutlich wird dies entlang der Chausseestraße (B 111) wo aufgrund solcher Nutzungen wie Schulen, Kindergarten, Einkauf, Kreiskrankenhaus ein erhöhter Querungsbedarf besteht. Im Altstadtbereich werden die erhöhten Ansprüche an Wohn- und insbesondere Aufenthaltsqualität nicht erfüllt. Im Bereich der Baustraße / R.-Koch-Str. werden die Anforderungen an Wohnqualität und Sicherheit des Schulweges nicht erfüllt.
Die städtebaulichen Unverträglichkeiten insbesondere im Zuge der B 111 zeigen, daß die o.g. Probleme der Leistungsfähigkeit nicht durch eine Erhöhung der Verkehrsleistung beseitigt werden dürfen, da sich die Unverträglichkeiten steigern würden. Die Lösung kann nur in einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen bestehen.

Die Angaben zum Kfz-Verkehr sind in wesentlichen Bestandteilen dem Verkehrsentwicklungsplan 1995 entnommen (Ingenieurplanung Ost, Greifswald 12/95). Analyse- und Prognosewerte beziehen sich grundsätzlich auf einen „normalen Werktag" außerhalb der Urlaubssaison.

Die Verkehrsentwicklungsplanung Wolgast verfolgt zwei Hauptziele:

1. Deutliche Verkehrsentlastungen von Quartieren und einzelnen Straßen. Dies ist nur durch Verlagerung der Verkehrslast auf andere (vorhandene oder neu zu bauende) Straßen möglich.
2. Ein Netz von Hauptverkehrsstraßen soll den Verkehr bündeln und so eine flächenhafte Entlastung des untergeordneten Straßennetzes erreichen. Die Straßennetzgestaltung wird dadurch angebotsneutral verändert zugunsten einer stadt- und umfeldverträglichen Straßennetzgestaltung und Nutzung des Straßennetzes.

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt werden das Analysenetz der Hauptverkehrsstraßen sowie weitere 7 Netzfälle mit verschiedenen möglichen Netzergänzungen unter den Bedingungen der Prognose 2010 hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen gegenübergestellt.

Netzfall 1:
Der derzeit begonnene zweispurige Ausbau der Oberwallstraße führt zu einer Bündelung des Verkehrs auf der B 111 und einer geringen Entlastung der Baustraße. Wichtigstes Ergebnis ist jedoch hier v.a. die deutliche Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr als wesentliche Voraussetzung für die weitere Umsetzung der Sanierungsziele. Die Oberwallstraße wird jedoch mit rd. 27.000 Kfz/d belastet, die diese Straße unmöglich bewältigen kann. Diese Ausbaumaßnahme kann somit nur als kurzfristige Interimslösung für die dringenden Probleme der Altstadtsanierung angesehen werden. Dieser Netzfall bildet die Vergleichsgrundlage für die weiteren Varianten.

Netzfall 2:
Eine Verbindung zwischen B 111 (Höhe Schanzberg) und Bahnhofstraße führt zur Entlastung der Chausseestraße und v.a. der Saarstraße. Die Variante ist interessant für den südlichen Gewerbestandort und geeignet als Bestandteil einer Gesamtstrategie zur Neuordnung des Verkehrs (Anbindung Bahnhof, möglicher Großparkplatz, Gewerbeverkehr).

Netzfall 3:
Der vorgenannte Netzfall wird um eine Verbindung zwischen der Bahnhofstraße / Einmündung Saarstraße und der Kronwiekstraße ergänzt. Es wird eine deutliche Entlastung der Oberwallstraße (- 9.000 Kfz/d). Als neuralgischer Punkt verbleibt jedoch immer der Hafenvorplatz. Die Belegung auf der Entlastungstrasse ist mit 7.000 Kfz/d am Gewerbestandort und 13.000 Kfz/d am Hafenvorplatz zu erwarten.

Netzfall 4a:
Diese Variante sieht zusätzlich zu Fall 3 eine stadtnahe Südumgehung vor. Sie verläuft von der B 111 westlich von Wolgast im Bereich der Ziese - Querung nach Süden über die Peene und die Sauziner Straße zur B 111 östlich von Wolgast. Sie beinhaltet 4 Anschlußstellen: westlich des Ortseinganges, Bahnhofstraße, Sauziner Straße, östlicher Ortseingang. Betroffen wäre das Territorium der Gemeinde Sauzin. Die Belegungen auf der Umgehungstrasse werden mit 9000 Kfz/d westlich der Bahnhofstraße und 10.000 Kfz/d östlich davon erwartet. Besonders entlastet werden die Knotenpunkte Platz der Jugend und Hafenvorplatz; alle Straßen und Knotenpunkte weisen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Netzfall 4b:
Der vorgenannte Netzfall wird durch Sperrung der Brücke der Freundschaft für den motorisierten Individualverkehr erweitert. Das Ziel, Wolgast verstärkt zum Ausflugsziel zu entwickeln verlangt eine gegenüber Fall 4a noch stärkere Verkehrsentlastung des Zentrums. Die Umgehungstrasse wäre mit 22.600 Kfz/d belastet, die Belegung auf dem Südabschnitt der Bahnhofstraße erreicht 18.260 Kfz/d, die Oberwallstraße erreicht mit ca. 7.000 Kfz/d den Analysewert. Im übrigen Straßennetz sind keine Verlagerungseffekte zu erwarten. Diese Maßnahme 'Brückensperrung' käme nur bei realisierter Ortsumgehung in Betracht und liegt gegenwärtig allein in der Zuständigkeit des Straßenbauamtes. Die Sperrung ist nicht Gegenstand des FNP.

Netzfall 5:
In dieser Variante wird der Netzfall 4b um eine Nordtangente zwischen B 111 (Schanzberg) und L 262 (Industriegebiet) ergänzt, die gleichzeitig die Baustraße anbindet. Die Verkehrsbelastung stellt sich auf der Tangente mit rd. 8.200 Kfz/d ein. Dadurch wird die Breite Straße um 5.600 Kfz/d, die Baustraße und Robert - Koch - Str. um rd. 2.500 Kfz/d und die Bahnhofstraße um ca. 3.100 Kfz/d gegenüber Fall 4b entlastet.

Netzfall 6:
Der Netzfall 6 basiert auf Fall 1 und untersucht eine Nordumgehung mit Anschlüssen der westlichen B 111, der Baustraße, der Greifswalder Straße und der östlichen B 111. Zwischen B 111 im Westen und Baustraße stellen sich 8.700 Kfz/d, zwischen Baustraße und L262 - 10.400 Kfz/d und zwischen L262 und östlichem Ortsrand - 12.700 Kfz/d ein. Die Belastung des nördlichen Hauptstraßennetzes wird um 25 - 50 % gegenüber Fall 1 entlastet: Chausseestraße - 26% bis 30%, Oberwallstraße - 55% Breite Straße -50%, Baustraße -30%, R.-Koch-Str. -25%.

Netzfall 7:
Variante 7 basiert auf dem Netzfall 1 und ergänzt diesen um eine stadtnahe Südumgehung im Verlauf wie bereits beim Netzfall 4a beschrieben. Die Belegungen auf der Umgehung westlich der Bahnhofstraße beträgt 10.000 Kfz/d, östlich der Bahnhofstraße 11.350 Kfz/d. Die Chausseestraße wird gegenüber Netzfall 1 um ca. 44 % entlastet. Ein Vergleich der Netzfälle 6 und 7 zeigt etwa gleiche Auswirkungen auf das Hauptstraßennetz

Fazit:
1. Innerstädtische Netzergänzungen (Fall 2, 3) lösen die Verkehrsprobleme nicht. Sie führen bei punktuellen Verbesserungen zu Verkehrsverlagerungen in andere sensible Bereiche. Sie können jedoch als Interimslösung den völligen Verkehrskollaps vermeiden.
2. Die Verkehrsbelastungen bei den Netzfällen mit Umgehung (Fall 6, 7) unterscheiden sich nicht wesentlich. Die Südumgehung entlastet die Chausseestraße stärker, die Nordumgehung entlastet die Koch-Str. / Baustr. stärker.
3. Das im Netzfall 5 untersuchte Netz bietet ein schlüssiges und vollständiges System und kann in Bauabschnitten entsprechend der Reihenfolge der Netzfälle realisiert werden.

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger und die Beteiligung der TöB an der Aufstellung des FNP Wolgast (Vorentwurf v. 24.04.96) sowie das Planungsgespräch beim SBA Stralsund am 10.03.97 hat zu weiteren Erkenntnissen bei der Trassierung der OU geführt:

a) Die Trassen nördlich des Ziesa Berges (Vorentwurf: Baufreihalteflächen im Bereich der Kleingartenanlagen „Belvedere" und „Am Waldessaum") stoßen auf erheblichen Widerstand des Kleingartenverbandes Wolgast. Seitens des Kleingartenverbandes wird eine Trassierung südlich des Ziesa Berges, östlich der Ziese angeregt (Ergebnis der Bürgerversammlung v. 06.06.96, Schr. des Kreisverbandes Wolgast der Gartenfreunde e.V. v. 01.06.96). Gegenstand des Bürgerprotestes ist die Inanspruchnahme von Gartenstandorten, die aufgrund ihrer Lage zu den schönsten und ältesten Anlagen der Stadt zählen sowie die ideelle Abwertung der Gartengrundstücke, ohne wenigstens einen Zeithorizont für die Realisierung der OU zu benennen. Dabei wird das Erfordernis einer OU grundsätzlich bejaht.
b) Seitens der Naturschutzfachbehörde (StAUN) wird im Schr. v. 07.11.96 ausgeführt, daß die stadtnähere Trassenvariante („Belvedere") aufgrund des geringeren Flächenverbrauches, der geringeren Landschaftszerschneidung und geringerer Eingriffe in sensible Bereiche in zahlreiche geschützte Biotope v.a. auf dem gegenüberliegenden Peeneufer zu befürworten sei. Eine Trassenführung südlich des Ziesa Berges wird im gleichen Zusammenhang und wegen des benachbarten NSG „Hohendorfer See" nicht befürwortet. Dieser Stellungnahme schließt sich der Landrat als Unt. Naturschutzbehörde mit Schr. v. 12.11.96 an.
c) Durch das Straßenbauamt wird in dem Planungsgespräch am 10.03.97 verdeutlicht, daß eine Trassierung der OU südlich des Ziesa Berges nicht möglich ist. Dabei spielen 3 wesentliche Aspekte eine Rolle, die jeweils Voraussetzung für die erforderliche Linienbestimmung nach § 16 FStrG sind:
   1. Verkehrsdaten: Belegungsprognose / Entlastungseffekt
   2. Umweltverträglichkeit: (Lärm- und Luftverunreinigung von Wohngebieten, Naturschutz und Landschaftspflege, Art und Umfang notwendiger Ersatzmaßnahmen
   3. Kostenrahmen (Länge, Bauwerke, Entschädigungen, naturschutzrechtl. Ersatzmaßnahmen)

In der Abwägung zwischen den Belangen des Kreisverbandes Wolgast der Gartenfreunde e.V., den Belangen der Anwohner der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 111 und den Bedürfnissen der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung erkennt die Stadt Wolgast folgendes:

1. Die bestehende Ortsdurchfahrt der B 111 erreichte 1993 mit 15.000 Kfz/d im Bereich Hafenplatz und 12.500 Kfz/d in der Chausseestraße bereits an normalen Werktagen außerhalb der Saison (Erhebung 31.08.93) außerordentlich hohe Querschnittsbelastungen. An Tagen mit hohem Anteil an Touristenverkehr, der sich in einer rd. 30 bis 50% höheren Querschnittsbelastung ausdrückt, wird die Grenze der Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt erreicht (Verkehrsentwicklungsplan - VEP- Wolgast 1995).
   Negativ betroffen davon sind insbesondere die Anwohner entlang der B111 aufgrund von Lärm- und Staubimmissionen. Nicht-verkehrliche Nutzungen beiderseits der B 111 sind mit dem hohen Verkehrsaufkommen nicht mehr vereinbar: Querungsbedarf wg. Schulen, Kita, Krankenhaus, Einkauf nördlich der B 111; Altstadt erfüllt nicht die Anforderungen an Aufenthaltsqualität als Voraussetzung für die Innenstadtrevitalisierung, Stadtimage.
2. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Zuge der vorhandenen Ortsdurchfahrt führt zur Verschärfung der städtebaulichen Unverträglichkeiten. Darüber hinaus sind aufgrund der vorhandenen stadträumlichen Situation auf Teilabschnitten der vorhandenen Ortsdurchfahrt Leistungsstei-

gerungen nicht mehr möglich. Die Prognosebelastungen 2010 von ca. 18.000 Kfz/d in der Chausseestraße, 23.000 Kfz/d am Hafenvorplatz und 15.000 Kfz/d auf dem Oberwall (ca. 27.000 Kfz/d bei Ausbau und Aufhebung des Einbahnverkehrs!) sind durch das bestehende Straßennetz definitiv nicht mehr zu bewältigen (VEP 95). Alternativ wurden daher im VEP Umgehungstrassen nördlich und südlich der Stadt untersucht, von denen die im FNP-Entwurf vom 21.05.97 dargestellte Alternative sowohl nach dem Aspekt der Verkehrsentlastung, der Umweltverträglichkeit als auch der Länge (Kosten) als die günstigste bewertet werden.

3. Von der im FNP-Entwurf v. 21.05.97 dargestellten Trassenführung sind Kleingärtner der Anlage „Belvedere" betroffen. In der Wichtung der Schutzgüter ist dem elementaren Grundbedürfnis des Wohnens (entlang der bestehenden Ortsdurchfahrt, s.o. Nr. 1) Vorrang einzuräumen gegenüber der (grundsätzlich ebenfalls schutzwürdigen) Kleingarten- oder Erholungsnutzung. Erhärtet wird diese Wichtung durch die ebenfalls negativ betroffenen Belange der Altstadtentwicklung, der allgemeinen Stadtentwicklung und der Sicherung des Verkehrsflusses schlechthin (s.o. Nr. 1, 2). Gleichzeitig ist festzustellen, daß im Falle der betroffenen Kleingartenparzellen die Aufgabe der bisherigen Nutzung vergleichsweise gut ersetzbar ist, ohne besondere soziale oder existenzielle Härten zu verursachen.

Als Planungsziel orientiert sich die Stadt am Netzfall 5 mit einer stadtnahen Südumgehung und einer Nordtangente. Diese Variante bietet neben einer zügigen Führung des Durchgangsverkehrs die besten Entlastungseffekte des innerstädtischen Netzes. Erste Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (UTAG Consulting GmbH, Stralsund) weisen für die Südumgehung einen relativ konfliktarmen Korridor aus, der sich im Bereich der Peenequerung und auf Sauziner Seite in zwei Teilräume gabelt (südlich der Peenewerft / nördlich Sauzin und im Bereich des Baugebietes GE/5 / südlich Sauzin). Die Planungsziele der Stadt sind mit diesen relativ konfliktarmen Korridoren vereinbar. Auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 3 UVPG, Nr. 8 der Anlage zu § 3 UVPG) für den Bau der Ortsumgehung ist an dieser Stelle hinzuweisen.
Bei der weiteren Trassierung der OU Wolgast wird davon ausgegangen, daß die Bahnhofstraße, die Bahnlinie und das westliche Betriebsgelände der Peenewerft niveaufrei gequert werden. Eine erforderliche neue Peenebrücke (angeregt wurde in der Plandiskussion auch die Untersuchung einer Untertunnelung) muß hinsichtlich der lichten Durchfahrtshöhe die Ansteuerbarkeit des Wolgaster Südhafens für seegängige Schiffe berücksichtigen. (Am 06.05.97 erfolgte die Übergabe der auf 6,5 m Tiefgang ausgebaggerten Fahrrinne des Peenestroms bis zum Südhafen.)
Eine in früheren Trassenuntersuchungen erwogene Trassenvariante für die B 111 zwischen Kronwiekstraße und Bahngleis (Dr. Theine, Hannover 1991) kann aufgrund aktueller Verkehrsdaten und -prognosen nicht befürwortet werden, da die Entlastungswirkung für das Stadtstraßennetz und die Belegung dieser Trasse mit ca. 9.000 bis 12.000 Kfz/d gering ist. So verbliebe auf dem beidseitig befahrbaren Oberwall eine Belegung von ca. 17.000 Kfz/d und im neuralgischen Punkt Hafenvorplatz eine Querschnittsbelegung von ca. 29.000 Kfz/d (!) (Netzfall 3, VEP 95).
Unter dem Kostengesichtspunkt erscheint die Südumgehung gegenüber der Nordumgehung aufgrund geringerer Trassenlängen und geringerer Brückenspannweiten über die Peene vorteilhafter. Zudem würde die Entwicklung des Werft- und Hafenstandortes bei der Südumgehung nicht bzw. weniger eingeschränkt. Der ingenieurtechnische Aufwand der Peenequerung erscheint bei der Südvariante im Vergleich zur Nordvariante geringer.

Entsprechend dem Netzfall 5 werden im F-Plan daher Flächen für die Führung der Hauptverkehrsstraßen (Nordtangente, Kronwiek) dargestellt.

Seit der Aufnahme einer OU Wolgast in den Bundesverkehrswegeplan im Jahre 1992 und auch bereits davor hat die Stadt den schmalen Grat zu beschreiten zwischen einer Flächensicherungspolitik ohne jegliche verbindliche Planungsaussagen des Baulastträgers für die OU einerseits und einer permanenten Verschlechterung der Realisierungschancen für die OU andererseits aufgrund rechtlich nicht abwehrbarer Ansprüche von Eigentümern auf Umnutzung, Erneuerung und auch Neuerrichtung baulicher Anlagen im Bereich der vorgesehenen Trasse und aufgrund der notwendigen wirtschaftlichen Konsolidierung der Stadt (Entwicklung der Gewerbestandorte im Werft- und Südhafenbereich). Daher wurde im F-Plan-Verfahren der Versuch unternommen, den Planungsprozess bezüglich der notwendigen Ortsumgehung zu befördern. Als Planungsziel wurde im F-Planentwurf vom 21.05.97 in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Stralsund eine Fläche für den überörtlichen Verkehr und ein beidseitig 50 m breiter Korridor als Fläche, die von der Bebauung freizuhalten ist, dargestellt. Diese Darstellung verfolgte das Ziel, das erforderliche Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG zu ersetzen. Eine Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr hierzu ist jedoch im bisherigen F-Plan-Verfahren nicht ergangen, so daß die Darstellungen zur Ortsumgehung vorerst nicht Gegenstand der F-Plan-Darstellungen werden können.

Die bislang im FNP-Entwurf verfolgte Trassenführung der Südumgehung bedarf dabei aufgrund der Topographie, der vorhandenen Kleingartennutzungen östlich des Ziesa Berges und der Umweltverträglichkeit weiterer Untersuchungen. Die bisher vorgebrachten Anregungen der Bürger bezüglich alternativer Trassenvarianten und einer Untertunnelung der Peene sind dabei zu berücksichtigen.
Als Voraussetzung zur Realisierung einer Südumgehung ist ein Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG ggf. mit eingeschlossener Umweltverträglichkeitsprüfung unter Federführung des Straßenbauamtes erforderlich. Die bisher im FNP-Verfahren verfolgte Trassenführung ist dabei nur eine mögliche Trasse im relativ konfliktarmen Korridor, die im Rahmen der für die Neubauplanung von Verkehrsanlagen üblichen Untersuchungen eindeutig als Vorzugsvariante herausgearbeitet werden muß; Alternativen sind dabei zu prüfen.

Die mit der Aufnahme der Trassenführung in den F-Plan (Entwurf) bezweckte Forcierung des Vorbereitungsprozesses zur Planung einer Ortsumgehung Wolgast bei dem für die Planung zuständigen Baulastträger (Bund, Land M-V) wurde nicht erreicht. Für eine Weiterarbeit an der Verkehrsproblematik ist Fachplanung des Trägers der Planungshoheit und der Baulast von entscheidender Bedeutung. Daher kann eine abschließende Entscheidung zur Thematik Ortsumgehung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Da die Stadt Wolgast für ihre sonstige städtebauliche Planung über einen genehmigten Flächennutzungsplan verfügen muß, wurde durch die Stadtvertretung entschieden den F-Plan zunächst unter Herausnahme der Thematik Ortsumgehung zur Genehmigung vorzulegen und die weitere Planung an der Ortsumgehung in einem Änderungsverfahren zum F-Plan fortzuführen, wenn die erforderliche Fachplanung nach dem FStrG den dafür notwendigen Verfahrensstand erreicht hat.

Kreisstraße OVP 22 (Bücklingsweg):
Der derzeit nicht ausgebaute Bücklingsweg (östlich der Ziese) ist in der Straßenkarte M-V als Kreisstraße 22 ausgewiesen. Die Planungsabsichten des Kreises zum Ausbau dieser Straße sind bereits soweit fortgeschritten, daß eine Umsetzung nicht mehr in Frage zu stellen ist. Die Straße wird daher als Fläche für den überörtlichen Verkehr in den F-Plan nachrichtlich übernommen. Im Zuge der weiteren Planung dieser Maßnahme ist ein landschaftspflegerischer Begleitplan erforderlich.

Verlegung der B 111 im Bereich Wolgaster Fähre:
Mit dem Planfeststellungsverfahren im Zuge des - inzwischen vollzogenen - Neubaus der Peenebrücke und der Gleisquerung des Peenestroms ist die Verlegung der B 111 im Bereich des Ortsteils Mahlzow auf eine Trasse parallel zur Bahntrasse vorgesehen. Eine niveaugleiche Querung im Bereich des östlichen Brückenkopfes soll damit vermieden werden. Die neue Trasse der B 111 quert das Bahngleis weiter östlich niveaufrei und schließt im innerhalb des OT Mahlzow wieder an den bisherigen Trassenverlauf der B 111 an. Die neue Trasse der B 111 wird nachrichtlich in den F-Plan übernommen. Im Ergebnis des o.g. Planfeststellungsverfahrens sind im Bereich der Straßen- und Bahntrasse Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen. Aufgrund der geringen Größe dieser einzelnen Flächen ist eine Darstellung im FNP jedoch nicht möglich, so daß in diesem Rahmen nur darauf hingewiesen werden kann.

Ruhender Verkehr:
Das Parkraumproblem in der Innenstadt und den innenstadtnahen Wohngebieten weitet sich zunehmend aus und hat in der öffentlichen Diskussion einen besonderen Stellenwert. Fehlende Parkplätze beeinträchtigen Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualitäten, Bewegungsfreiheit und Sicherheit der Bewohner und Besucher und behindern zunehmend die Funktionsfähigkeit der Stadt als Mittelzentrum (Verwaltungssitz, Einkauf, Tourismusziel). Aufgrund der derzeitig bereits vorhandenen Defizite, der Stellplatzprognose (VEP) sowie der prognostizierten Verkehrsentwicklung ist eine Erweiterung und ein verbessertes Bewirtschaftungskonzept von Parkplätzen erforderlich.
Für Parkierungsanlagen für Dauerparker bzw. Berufspendler werden an der Peripherie im Bereich Bahnhof Wolgaster Fähre und Hauptbahnhof Standorte für ca. 300 bzw. 600 Stellplätze dargestellt.
Für die Fahrtzwecke Wirtschafts-, Einkaufs- und Privatverkehr ist um die Altstadt herum ein Ring von Parkierungsanlagen vorgesehen: Breite Straße / Lustwall - Parkhaus, 250 Stellplätze, Platz der Jugend - Tiefgarage, 160 Stellplätze, Reiferwall - Parkplatz, 70 Stellplätze, Hafenvorplatz / Kronwiek - Parkhaus, 100 Stellplätze, nördliche Schloßinsel - Parkhaus, 70 Stellplätze.
Zur Entlastung des Stellplatzproblems in den großen Wohngebieten nördlich und südlich der B 111 werden der Bereich westlich der R.-Koch-Str. und der Bereich der ehemaligen Kiesgrube an der Heberleinstraße als Flächen für den ruhenden Verkehr dargestellt.

Schienenverkehr:
Durch die Deutsche Bahn AG wird ein Planfeststellungsverfahren zur Gleisquerung der Schloßinsel mit Anbindung an die Inselbahn durchgeführt. Im Zusammenhang damit ist auch eine Verlegung der B 111 im Bereich Wolgaster Fähre erforderlich (s.o.). Die entsprechenden Flächen sind im F-Plan dargestellt.
Die Gleisanbindung des Gewerbe- und Industriegebietes Nord (Am Poppelberg) wird in diesem Zusammenhang sowie wegen mangelnden Güteraufkommens und städtebaulicher Unverträglichkeiten im Bereich Altstadt aufgegeben.
Die sonstigen vorhandenen Gleisanlagen sind im Bestand dargestellt.

Bei beabsichtigten Nutzungen des Bahngeländes bzw. bei Näherungen an die Grundstücksgrenzen der DBAG bzw. Bahnanlagen sind gesonderte Anträge an die DB Immobiliengesellschaft mbH, NL Greifswald zu richten. Die Abstandsforderungen gem. §§ 6,7 LBauO M-V sind zu gewährleisten. Die Zugänglichkeit der Bahnanlagen für Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten muß zu jeder Zeit möglich sein. Die Sicht auf Signalanlagen, Bahnübergänge sowie die Profilfreiheit dürfen nicht beeinträchtigt werden.

ÖPNV:
Sofern mit der Realisierung des Gleisanschlusses der Insel Usedom und dem Ausbau des Hafenvorplatzes der bestehende Busbahnhof am Hafen aufgegeben werden muß, ist eine Ersatzfläche im Bereich des Hauptbahnhofes für diese Nutzung zu sichern.

11. Ver- und Entsorgung

11.1. Wasserversorgung

Alle Ortsteile sind an die zentrale Wasserversorgung angeschlossen.
Die Wasserversorgung wird durch den Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung „Peenestrom" und durch die Peenestrom Wasser GmbH gewährleistet.
Die Trinkwasserhochbehälter am Schanzberg werden als Fläche für die Trinkwasserversorgung dargestellt.
Die im Plan nachrichtlich übernommenen Trinkwasserschutzzonen sind weiterhin rechtsverbindlich.

11.2. Abwasser

Im Bereich der Stadt Wolgast erfolgt eine zentrale Behandlung der Schmutz- und Regenwässer in der neu errichteten Abwasserbehandlungsanlage am Siebeneichenberg. Die geklärten Abwässer werden über die Ziese in die Peene geleitet.
Die Fläche der Kläranlage ist im F-Plan als Versorgungsfläche - Zweckbestimmung Abwasserbehandlung dargestellt.
Die Baugebiete der Stadt sind bis auf die Schloßinsel und den Ortsteil Mahlzow an die zentrale Kanalisation angeschlossen.
Die Ortslage Mahlzow und die Schloßinsel sind derzeit nicht an die zentrale Abwasserentsorgung angeschlossen. Dieser Anschluß ist jedoch vorgesehen und durch Verlegung entsprechender Primärleitungen über den Peenestrom und den Schloßgraben bereits vorbereitet. Mit der Erschließung der südlichen Schloßinsel wurde begonnen.
Auf erforderliche Vorkehrungen gegen Rückstauerscheinungen oder Überflutung von Pumpwerken im Hochwaserfalle ist dabei hinzuweisen.

Regenentwässerung: Das Stadtgebiet Wolgast wird im Trennsystem entwässert. Das Regenwasser wird dabei teilweise in die Ziese, teilweise in die Peene eingeleitet. Bei diesen Einleitungen sind künftig entsprechende Klärungen vorzusehen.
Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang auf die Zuständigkeit des WBV „Insel Usedom / Peenestrom" für die Unterhaltung der Gewässer II Ordnung.

11.3. Elektroenergie

Die Elektroenergieversorgung ist stabil und wird durch das zuständige Energieversorgungsunternehmen HEVAG (Hanseatische Energieversorgungs Aktiengesellschaft, Rostock) sichergestellt.
Die Einbindung in das regionale Versorgungsnetz erfolgt über 20 kV - Freileitungen (teilweise verkabelt) und eine 110 kV - Freileitung. Eine weitere 110 kV-Leitung parallel zur bestehenden ist für das Jahr 2005 vorgesehen. Das Umspannwerk westlich der R.-Koch-Straße ist als Fläche für die Elektroenergieversorgung im F-Plan dargestellt. Die überörtlichen Hauptversorgungsleitungen der Elt-Versorgung sind nachrichtlich im F-Plan dargestellt.
Der Schutzbereich von 46 m der 110 kV-Leitungen (23 m beidseitig der Trassenachse) ist baufrei zu halten.

11.4. Gasversorgung

Die Stadt Wolgast wird über das Hochdrucknetz der Gasversorgung Vorpommern GmbH mit Erdgas versorgt (Ferngasleitung 98.02). Das Hochdrucknetz der Erdgasversorgung ist nachrichtlich im F-Plan dargestellt. Eine Bebauung im Trassenbereich der Hochdruckleitung von beidseitig 10 m ist nicht gestattet. Besonders hingewiesen wird auf die im Bereich der Spitzenhörnbucht gedükerte Leitung.
Die Ferngasleitung 98.06 der Verbundnetz Gas AG berührt das Stadtgebiet nicht. Hingewiesen wird trotzdem darauf, daß Aktivitäten im 100 m - Bereich beidseitig der Leitungen sind bei der VNG AG zu beantragen.

11.5. Wärmeversorgung

Die Wärmeversorgung erfolgt dezentral über Öl- bzw. Erdgasanlagen oder teilweise noch mit festen Brennstoffen. Die Baugebiete Wolgast Nord und Wolgast Süd sind an die zentrale Wärmeversorgung der Stadt angeschlossen. Das Gelände des Heizwerkes nördlich der Baustraße ist als Fläche für die Wärmeversorgung im F-Plan dargestellt.

11.6. Abfallentsorgung

Die Deponien im Gemeindegebiet sind sämtlich geschlossen worden.
Die Abfallentsorgung regelt sich durch die Abfallwirtschaftssatzung des Landkreises Ostvorpommern. Die Abfallwirtschaftssatzung OVP vom 18.12.95 ist einzuhalten (betr. insbes. Entsorgung von Hausmüll, hausmüllähnlichem Gewerbemüll, Baustellenabfälle).
Die zuständige, entsorgungspflichtige Körperschaft ist der Kreis Ostvorpommern.
Der anfallende Hausmüll wird auf der Deponie in Neppermin entsorgt.
Gem. § 18 AbfAlG M-V i.d.F. d. Bekanntmachung v. 15.01.97 besteht generell ein Ablagerungsverbot für unbelastete Bauschuttabfälle auf Hausmülldeponien; sie sind nachweislich einer Recyclinganlage zuzuführen. Im Landkreis OVP sind die Bauschuttsortierungsanlagen Neppermin, Zemitz, Kammin zugelassen. Geringfügige Mengen unbelasteten Bauschutts können nach Genehmigung des Umweltamtes OVP auf die Hausmülldeponien „Stern" und Neppermin verbracht werden.
Durch das CJD wird östlich der Ferkelproduktionsanlage Mahlzow eine Kompostierungsanlage betrieben; diese ist als Fläche für Ablagerungen im F-Plan dargestellt.

Innerhalb des Stadtgebietes sind nach derzeitigem Kenntnisstand folgende Altlastenverdachtsflächen (Altablagerungen, Altstandorte bekannt:
Altablagerungen:
- Deponie Mahlzow
- Deponie Wolgast „An der Heberleinstraße"
- Deponie Pang (Gewerbegebiet Süd GE5)

Altstandorte:
- ehem. Marinestützpunkt (Gewerbegebiet Süd GE5)
- Gelände Peenewerft
- ehem. Minoltanklager (Wolgaster Hafen)
- ehem. Wolgaster Bauelementewerk (Schloßinsel)
- Tankstelle im Industriegebiet Nord
- ehem. VEB Kraftverkehr Wolgast (Chausseestraße / Ecke Saarstraße)
- ehem. VEB Handelstransport (Industriegebiet Nord)
- ehem. VEB Industriebaukombinat (Industriegebiet Nord)
- ehem. ACZ Wolgast (Industriegebiet Nord)
- Tankstelle in Mahlzow
- Lawinscher Hof, ehem. Stallanlagen, Werkstatt, Tankstelle

Gem. § 5 (3) Nr. 3 BauGB sollen Bauflächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind im FNP gekennzeichnet werden. Eine entsprechende Kennzeichnung von Altlastenstandorten erfolgt im FNP für die Altablagerungen. Die Altstandorte und Altablagerungen werden zusätzlich in der Planzeichnung verbal aufgeführt.

11.7. Telekommunikation

Das Stadtgebiet ist fernmeldetechnisch erschlossen.
Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind in Straßen bzw. anderen öffentlichen Flächen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Fernmeldeanlagen vorzusehen.
Weiterhin wird auf bestehende Richtfunkverbindung der deutschen Telekom AG für den Fernmeldeverkehr hingewiesen. Bei einer vorgesehenen Bebauung in deren Schutzbereich im Gebiet Schanzberg (beidseitig 100 m) ist die Planung mit der Deutschen Telekom AG abzustimmen. Bauhöhen oberhalb 25 m über Grund sind innerhalb der Richtfunktrasse nicht möglich. Der Schutzbereich ist im F-Plan nachrichtlich dargestellt.

12. Grünflächen

Umfangreiche Darstellungen von Grünflächen verschiedener Zweckbestimmung erfolgen im nördlichen Stadtgebiet.
Der Tierpark soll als Naherholungsangebot erhalten werden und ist wesentlicher Bestandteil des in diesem Areal vorgesehenen Freizeitkomplexes. Dieser Nutzungsaspekt wird ergänzt durch Sportflächendarstellungen nördlich des Industriegebietes u.a. für den Schießsport.
Die Hochebene östlich des Tierparkgeländes ist aufgrund der verfügbaren Fläche und der landschaftlich reizvollen Lage gut geeignet für die Entwicklung eines Golfplatzes (vgl. Pkt. 8.4., SO 8). In diesem Zusammenhang eröffnet sich auch die Möglichkeit die ehemaligen Tierproduktionsanlagen nordöstlich des Weidehofes einzubeziehen, und die Flächen etwa für Übungsgrüns nachzunutzen und zu rekultivieren.

Der Friedhof Tannenkamp wird um ca. 130 m in östlicher Richtung erweitert. Diese Flächen müssen bis 1998 bereitstehen. Erst ab 2030 können die derzeit genutzten Grabstellen neu belegt werden.
Der Friedhof um die Gertrudenkapelle wird als Friedhof im Bestand weitergenutzt. Seit 1982 finden hier keine Erdbestattungen mehr statt. Auf den alten Grabstellen erfolgen nur noch Urnenbeisetzungen. Die Totenruhe aufgrund der vorhandenen Gräber ist mind. bis 2017 einzuhalten.

Die derzeit vorhandenen Kleingartenanlagen sollen gemäß Beschluß der Stadtvertretung erhalten werden und sind demzufolge vollständig als Grünfläche - Kleingärten - dargestellt.

Die Niederungsbereiche am Wolfskrug und nördlich der Baustraßen sollen als Kaltluftschneisen in der weiteren Planung baufrei gehalten werden. Als Grünfläche erfüllen sie daneben Ausgleichsfunktionen entsprechend den Erfordernissen des § 8, 8a BNatSchG.

Die Bereiche der Zieseniederung und der Ufergürtel des Peenestroms im Außenbereich sollen naturbelassen bleiben und werden ebenfalls als Grünfläche dargestellt. Diese Bereiche sind gemäß § 20c BNatSchG und § 2 des 1.NatG M-V als besonders schützenswerte Biotope zu behandeln.
Das Niedermoor der Zieseniederung zählt lt. Gutachtlichem Landschaftsrahmenplan der Region Vorpommern zu den bedeutenden Mooren und Feuchtgebieten der Planungsregion. Aufgrund der ökologischen Bewertung wurde die Zieseniederung im vorläufigen Gutachtlichen Landschaftsprogramm M-V als Raum mit herausragender Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege ausgewiesen. Die in der Vergangenheit durch tiefgreifende Meliorierung und Flurmodellierung beeinträchtigten Bereiche der Niedermoore besitzen noch ein hohes ökologisches Entwicklungspotential und sind somit von herausragender Bedeutung für den Arten-, Biotop- und Habitatschutz.

Flächen für Ausgleichsmaßnahmen: Grundsätzlich sollen Eingriffe in Natur und Landschaft auf den Grundstücken bzw. im Geltungsbereich von Plänen, wo Eingriffe zu erwarten sind, ausgeglichen werden (§ 8a BNatSchG). Diese Überlegung ist in die Bedarfsermittlung für einzelne Bauflächen eingeflossen. Deutlich wird dies z.B. im Pkt. 5.2. des Erläuterungsberichtes (Wohnbaulandbedarf), wo der Bruttowohnbaulandbedarf (im F-Plan dargestellte Fläche) den Nettobaulandbedarf und ein Flächenzuschlag von ca. 30 % berücksichtigt. Dieser Flächenzuschlag enthält Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und Verkehrsflächen in einer Größenordnung, wie sie für Baugebiete mit durchschnittlichen Anforderungen an grünordnerische Belange und an die Verkehrserschließung repräsentativ sind.
Die Notwendigkeit des Eingriffsausgleichs nach § 8 BNatSchG ist darüber hinaus bei der Umsetzung der geplanten Flächennutzung, im Rahmen der Vorhabenskonkretisierung und der verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen, so daß die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes aufrechterhalten werden kann bzw. Eingriffe im Planungsgebiet oder ggf. an anderer Stelle ausgeglichen werden können.
Im Bereich der Zieseniederung, nördlich des Baugebietes W 17 („Im Baufelde"), nördlich der Spitzenhörnbucht, östlich des geplanten Golfplatzes und im Bereich Weidehof werden daher Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt. Diese Flächen können für Ausgleichszwecke herangezogen werden, soweit ein vollständiger Eingriffsausgleich innerhalb der vorgesehenen Planungsgebiete nicht erzielt werden kann.
Bei den vorzusehenden Maßnahmen sind insbesondere im Bereich nördlich des Tannenkamps die Belange des Vogelschutzes zu berücksichtigen. Die Flächen nördlich des Tannenkamps ist als Rastplatz und Nahrungshabitat v.a. durch Gänse im Zusammenhang mit dem nahegelegenen Schlafplatz im NSG „Großer Wotig" frequentiert (s.a. ornithol. Gutachten der Planungsgruppe grün, Bremen; einzusehen beim StAUN).

Bei der Planung von Ausgleichsmaßnahmen in der Zieseniederung ist der zuständige Wasser- und Bodenverband „Insel Usedom - Peenestrom" zu beteiligen.

Biotopschutz: Der Biotopschutz nach § 2(1) LNatG M-V gilt unabhängig von Darstellungen des FNP. Biotope, die in § 2 (1) LNatG M-V aufgeführt sind liegen i.d.R. im Außenbereich und stehen dementsprechend etwaigen Baugesuchen regelmäßig als öffentlicher Belang entgegen (§ 35 (1,3) BauGB. Eine lückenlose Aufnahme dieser Biotope in den FNP ist allein aufgrund der Darstellungsschärfe des FNP nicht möglich. Insoweit wird von einer Darstellung abgesehen, soweit sie nicht für das Verständnis der Planung oder die Beurteilung von Vorhaben notwendig sind. Die Schilfgürtel entlang der Peene (beidseitig) sind als naturbelassene Grünflächen im FNP dargestellt, da es sich hier um größere zusammenhängende Bereiche handelt. Eine Darstellung als Schutzgebiet i.S. des Naturschutzrechtes kommt nicht in Betracht, da diese Kennzeichnung für besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft (NSG, LSG, geschützte Landschaftsbestandteile etc.) vorgesehen ist.

13. Landwirtschaft, Forstwirtschaft

Die Land- und Forstwirtschaft sind für die Stadt Wolgast von nachrangiger Bedeutung. Der Anteil der in der Land- und Forstwirtschaft Tätigen ist im Landesvergleich unterdurchschnittlich.
Insbesondere der Anteil der Waldflächen am gesamten Stadtgebiet ist mit ca. 133 ha (rd. 7,3 % der Gesamtfläche) derzeit sehr gering (s. Pkt. 3.5.). Zusätzlich zum derzeit bei den Forstämtern Neu Pudagla und Jägerhof geführten Waldbeständen werden im F-Plan rd. 6,2 ha als Wald für mögliche Aufforstungsmaßnahmen vorgesehen (südwestlich Ziesa Berg, östlich Weidehof). Durch das FA Neu Pudagla wird darüber hinaus darauf hingewiesen, daß in den Fluren Mahlzow und Wolgaster Fähre weitere Neuwaldbildungen möglich sind..

Die Umwandlung von Wald in andere Nutzungsarten sowie Neuaufforstungen dürfen nur mit Genehmigung der Forstbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde erfolgen (§§ 15, 25 LWaldG M-V).

Zu bemerken ist, daß auch die Anlagen des Tierparks als Wald i.S.d. § 2 LWaldG M-V zu betrachten sind. Aufgrund der Doppelnutzung wird die Fläche im F-Plan jedoch als Grünfläche - Tierpark - dargestellt, da diese Nutzung von den Auswirkungen her überwiegt und zudem von besonderer Bedeutung für das Freizeit- und Naherholungsangebot in Wolgast ist.
Durch die Stadt Wolgast wurde für das Tierparkgelände und die Gaststätte Tannenkamp ein Antrag auf Nutzungsartenänderung beim FA Jägerhof gestellt.

Auf dem Territorium der Stadt Wolgast wird durch das Landwirtschaftsamt Ferdinandshof als Flurneuordnungsbehörde gegenwärtig ein Bodenordnungsverfahren durchgeführt. Auswirkungen auf die Darstellungen des F-Plans ergeben sich daraus nicht.

14. Sonstige Planungen und Darstellungen des FNP

Luftverkehr (Nachrichtliche Übernahme):
Der Hubschraubersonderlandeplatz am Krankenhaus wird als nachrichtliche Übernahme nach § 5 (4) BauGB in der Planzeichnung gekennzeichnet.
Der Hubschraubersonderlandeplatz auf der Peenewerft ist lt. Konsultation mit der Luftfahrtbehörde am 24.03.97 genehmigt. Auch dieser Sonderlandeplatz wird daher nach § 5 (4) BauGB in der Planzeichnung gekennzeichnet.

Amtliche geodätische Grundlagennetze des Landes M-V (Nachrichtliche Übernahme):
Seitens des Landesvermessungsamtes M-V wurde im Aufstellungsverfahren zum F-Plan auf Lage- und Höhenfestpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes M-V hingewiesen.
Die Darstellungsschärfe des FNP (M 1:10.000) ist nicht geeignet, verwendbare Aussagen über die Lage der Festpunkte zu treffen. Die Darstellungsdichte des FNP Wolgast, insbesondere im bebauten Bereich erlaubt darüber hinaus nicht die Kennzeichnung der Festpunkte. Daher wird hier nur auf diese Festpunkte hingewiesen, die in der Örtlichkeit durch farblich gekennzeichnete Vermessungsmarken gekennzeichnet sind. Genaue Informationen über die Lage dieser Punkte sind beim Landesvermessungsamt M-V einzuholen bzw. aus den Verfahrensunterlagen zum FNP zu entnehmen
Vermessungsmarken sind nach § 7 des Gesetzes über die Landesvermessung und das Liegenschaftskataster des Landes M-V vom 21.07.92 (GVOBl M-V S. 390), geändert durch Gesetz über die Funktionalreform vom 05.05.94 (GVOBl. M-V S. 566) gesetzlich geschützt. Zuwiderhandlungen gegen die gesetzlichen Bestimmungen können mit einer Geldbuße bis zu DM 10.000,00 geahndet werden.
Da die Festpunktfelder ständigen Veränderungen unterliegen, ist es erforderlich, bei Planungsvorhaben im Gemeindegebiet regelmäßig das Landesvermessungsamt M-V zu beteiligen.
Soweit Festpunkte durch Bauvorhaben gefährdet sind, ist ca. 4 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme beim LVermA M-V ein Antrag auf Verlegung des Festpunktes zu stellen.

Bergbauberechtigungen, alter Bergbau (Nachrichtliche Übernahme):
Westlich der Stadt Wolgast, südlich der B 111 wird eine Fläche für Abgrabungen bzw. die Gewinnung von Bodenschätzen nachrichtlich dargestellt (§5 (4) BauGB). Die Darstellung erfolgt aufgrund der §§ 7,8,9 BBergG und der Bewilligung des Bergamtes Stralsund B/B 022/96 Wolgast West. Die Bewilligung wurde im März 1996 erteilt und ist gültig bis 2011. Die zu gewinnenden Rohstoffe (hier Kiessand) sind dem Grundeigentum entzogen. Die Bewilligung gewährt das ausschließliche Recht, in dem dargestellten Feld Kiessande aufzusuchen und zu gewinnen (§ 8 BBergG). Als nachrichtliche Übernahme ist diese Darstellung nicht als Planungswille der Stadt zu verstehen. Seitens der unteren Naturschutzbehörde und der Abteilungen Naturschutz und Immissionsschutz des StAUN wurden gegen den Hauptbetriebsplan des Kiessandabbaues ebenfalls erhebliche naturschutzfachliche bzw. immissionsrechtliche Bedenken vorgebracht.
Im Geltungsbereich des F-Planes Wolgast sind 3 Erdölbohrungen aus den sechziger und siebziger Jahren vorhanden. Sie wurden nach dem Abteufen bis 1 m unter Rasensohle mit Zement verfüllt und mit einer Betonplatte abgedeckt. Eine Überbauung im Umkreis von 5 m ist nicht zulässig. Die verschlossenen, ehemaligen Erdölbohrungen sind nach § 5 (3) BauGB im Plan gekennzeichnet.

Regelungen aufgrund des Denkmalschutzgesetzes M-V (Nachrichtliche Übernahme):
Eine Vielzahl von Gebäuden und Anlagen im Stadtgebiet Wolgast wird in der Denkmalliste des Landkreises OVP als Denkmal geführt. Eine Kennzeichnung aller in der Denkmalliste OVP angeführten Denkmale, Denkmalensemble und Denkmalbereiche innerhalb der Planzeichnung ist aufgrund der Vielzahl der Objekte und der bereits erreichten Darstellungsdichte der Planzeichnung nicht möglich; die Darstellung der Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung als wesentliche Planaussage wäre zumindest in den Bereichen mit starker Häufung von Denkmalen nicht mehr erkennbar.
Nach § 5 (4) BauGB sollen denkmalgeschützte Mehrheiten von baulichen Anlagen nachrichtlich übernommen werden. Dem kommt die Stadt Wolgast nach durch verbale Beschreibung der Lage der Denkmalensemble und Denkmalbereiche im F-Plan. Zusätzlich werden die Objekte der Denkmalliste des Landkreises OVP, die sich im Stadtgebiet Wolgast befinden abgedruckt:

Auszug aus der Denkmalliste des Landkreises Ostvorpommern (Stand 30.12.96) / Stadt Wolgast

Alter Friedhof mit Einfriedung und Gittertoren	
Alter Friedhof,	Friedhofskapelle
Alter Friedhof,	Gertrudenkapelle
Am Fischmarkt 6 / Kleinbrückenstraße 6 - ehem. Fabrik mit Speicher	
Am Lustwall 7,	Schule mit Turnhalle
Am Lustwall 22	Ausspanne
Am Paschenberg 1	Mühle mit Speicher
Am Speicher 5	Speicher
An den Anlagen 1	Turmgebäude
An der Stadtmauer 10,	Wohnhaus
An der Stadtmauer 11,	Wohnhaus
August-Dähn-Str. 2,	Wohnhaus
August-Dähn-Str. 5,	Wohnhaus
August-Dähn-Str. 8,	Wohnhaus
August-Dähn-Str. 10,	Katholische Kirche
Badstubenstr. 1,	Wohnhaus
Badstubenstr. 10,	Wohnhaus
Badstubenstr. 25,	Wohnhaus
Badstubenstr. 28,	ehemalige Töpferei (Hofgebäude)
Badstubenstr. 41,	Wohnhaus
Badstubenstr. 45,	Wohnhaus
Badstubenstr. 47,	Wohnhaus
Badstubenstr. 48,	Wohnhaus
Bahnhofstr. 5,	Wohnhaus
Bahnhofstr. 12,	Wohnhaus, Fassade
Bahnhofstr. 35,	Wohnhaus
Bahnhofstr. 72,	Schule
Bahnhofstr. 73,	Bahnhof
Bahnhofstr. 118-122,	Arbeiterwohnsiedlung
Bahnhofstr.	Ehrenmal für die Verfolgten des Naziregimes
Bahnhofstr. 65 / Schiffbauerdamm 1 - ehem. Verwaltungsgebäude und ehem. Ledigenwohnheim	
Berliner Str. 12,	Haustür
Berliner Str. 20,	Wohnhaus
Breite Str. 6a,	Wohnhaus
Breite Str. 6b,	Wohnhaus
Breite Str. 6c,	Gericht
Breite Str. 16,	Wohnhaus (Werderhaus)
Breite Str. 21d,	Wohnhaus (Haus der Dienste)
Breite Str. 12a,	Kapelle St. Jürgen mit Kirchhof, zwei Portalen und Feldsteintrockenmauer
Breite Str. 26,	Post
Burgstr. 2,	Fassade
Burgstr. 3,	Fassade
Burgstr. 4,	Wohnhaus
Burgstr. 5,	Wohnhaus mit Speicher auf dem Hof zur Oberwallstr.
Burgstr. 6,	Neues Rathaus mit Speicher auf dem Hof zur Oberwallstr.
Burgstr. 7,	Wohnhaus
Burgstr. 8,	Wohnhaus
Burgstr. 9,	Wohnhaus
Burgstr. 9a,	Speicher
Burgstr. 10,	Wohnhaus
Chausseestr. 21,	Fabrik (ehem. Nickel'sche Eisengießerei)
Chausseestr. 36,	Wohnhaus
Chausseestr. 60,	Villa
Fährstr. 15,	Wohnhaus
Fährstr. 19,	Wohnhaus
Fährstr. 28,	Haustür
Franzstr.1-3,	Lehrwerkstatt, ehem. Spritbrennerei und zwei ehem. Verwaltungsgebäude
Friedrichstr. 18,	Wohnhaus

Greifswalder Str. 14	Windmühle
Hafenstr. 1,	Wohnhaus
Hafenstr. 2,	kleiner Speicher
Hafenstr. 5,	Speicher
Karlstr. 7,	Haustür
Kirchplatz 2,	Wohnhaus
Kirchplatz 3-5,	Wohnhaus
Kirchplatz 6,	Wohnhaus mit Fachwerkbude
Kirchplatz 7,	Wohnhaus
Kirchplatz 8,	Schule
Kirchplatz 9-11,	Wohnhaus
Kirchplatz 12	Kirche St. Petri
Kleinbrückenstr. 4,	Wohnhaus (ehem. Schloßkanzlei)
Kleinbrückenstr. 5,	Keller
Kronwiekstr. 3,	Wohnhaus
Kronwiekstr. 17,	Verwaltungsgebäude
Kronwiekstr. 23,	Wohnhaus (Geburtshaus W. Stöwers)
Kronwiekstr. 45,	Wohnhaus mit Nebengebäude (Geburtshaus Philipp Otto Runges)
Kronwiekstr. 47,	Erker
Kurze Str. 4,	Pferdestall
Lange Str. 1,	Wohnhaus und Hofgebäude
Lange Str. 2,	Wohnhaus
Lange Str. 3,	Wohnhaus und Hofgebäude
Lange Str. 4,	Wohn und Geschäftshaus
Lange Str. 5,	Wohn und Geschäftshaus
Lange Str. 6,	Wohn und Geschäftshaus
Lange Str. 8/9,	Wohnhaus
Lange Str. 14,	Wohnhaus
Lange Str. 15,	Wohnhaus
Lange Str. 16,	Wohnhaus
Lange Str. 19,	ehem. Wohnhaus mit Speicher (Sparkasse)
Lange Str. 20,	ehem. Wohnhaus
Lange Str. 22,	Wohnhaus
Mühlentrift 2,	Mühle mit Nebengebäude
Rathausplatz 1,	Wohn und Geschäftshaus
Rathausplatz 2,	Bankgebäude
Rathausplatz 3,	Kaufhaus
Rathausplatz 4,	Wohnhaus
Rathausplatz 5,	Wohnhaus
Rathausplatz 6,	Wohnhaus mit Speicher (Museum)
Rathausplatz 8,	Wohn und Geschäftshaus
Rathausplatz 9,	Wohn und Geschäftshaus
Rathausplatz 10	Rathaus
Schifferstr. 13,	Wohnhaus
Schifferstr. 14,	Haustür
Schifferstr. 19,	Wohnhaus
Schusterstr. 1,	Wohnhaus
Schusterstr. 2,	Wohnhaus
Schusterstr. 7,	Wohnhaus
Schusterstr. 12,	Wohnhaus
Schusterstr. 32/33,	Wohnhaus
Schusterstr. 42,	Wohnhaus
Schusterstr. 43,	Wohnhaus
Schusterstr. 44,	Wohnhaus
Schützenstr. 2,	Haustür
Schützenstr. 28,	Wohnhaus
Stadtmauer	Am Lustwall, An der Stadtmauer zw. Wilhelmstr. und Fischmarkt, Oberwallstraße
Steinstr. 8,	Wohn und Geschäftshaus
Steinstr. 9,	Wohn und Geschäftshaus
Steinstr. 10,	Wohn und Geschäftshaus

Steinstr. 11 a,	Wohn- und Geschäftshaus mit Fabrik im Hof
Steinstr. 12,	Wohn und Geschäftshaus
Steinstr. 14,	Wohn und Geschäftshaus
Swinkestr. 4,	Wohnhaus
Swinkestr. 5,	Wohnhaus
Unterwallstr. 18a,	Schule
Werftstr. 22,	Wohnhaus
Wilhelmstr. 8,	Wohn und Geschäftshaus
Wilhelmstr. 10/11	Wohnhaus und Hofgebäude
Wilhelmstr. 12,	Wohn und Geschäftshaus
Wilhelmstr. 13,	Haustür
Wilhelmstr. 23,	Hoflage mit zwei Ställen und Scheune
Wilhelmstr. 29,	Wohnhaus
Wilhelmstr. 32,	Bauernhof
Wilhelmstr. 53b,	Wohnhaus
Wilhelmstr. 54,	Hintergebäude, (ehem. Gerberei)
Tannenkampweg 52b	Weidehof - Gutsanlage mit Gutshaus, Stall und Scheune

Denkmalensemble:
- Reste der mittelalterlichen Stadtmauer in der Oberwallstr., Kronwiekstr., Lustwall und An der Stadtmauer
- Umbauung Petri-Kirche mit Bürgerhaus Kirchplatz 9-11, Pfarrhaus und Kirchplatz 4-5

Denkmalbereiche:
- Am Lustwall 9-16, Straßenzug
- A.-Dähn-Str. 2 bis Ecke Saarstr., Straßenzug
- Bereich "Altstadt", begrenzt durch die Straßen Am Lustwall, An der Stadtmauer, Fischmarkt und Oberwallstr.
- Fischerwiek mit Kronwiekstr., Werftstr., Fischerstr., Brunnenstr., Karlstr., Denkmalbereich Berliner Str., Friedrichstr., Auguststr., Sandberg, Mühlenstr., Schützenstr., Unterwallstr. und Hermannstr.
- Straßen und Hausgrundrißraster der "Altstadt"

bewegliche Denkmale
- Eisenbahnfähre "Stralsund", Am Hafen

Darüber hinaus sind im Geltungsbereich des F-Planes Wolgast nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand des Landesamtes für Bodendenkmalpflege und der unteren Denkmalschutzbehörde zahlreiche Bodendenkmale / Fundstellen bekannt. Sie beinhalten Teile oder Mehrheiten von Sachen, an deren Erhaltung ein öffentliches Interesse besteht, da sie für die geschichtliche Entwicklung der Menschen bedeutend sind. Die nachfolgend angeführten, bekannten Fundstellen sind geschützte Bodendenkmale gem. § 2 (1, 5) DSchG M-V.

- Katharinenberg
- mittelalterlicher Stadtkern Wolgast
- Schloßinsel mit dem Standort des ehem. Schlosses des pommerschen Herzogshauses
- Gustav-Adolf-Schlucht
- 4 Fundstellen im Bereich des Bücklingsweges nördlich der B 111
- 4 Fundstellen im Bereich des Bücklingsweges südlich der B 111
- 1 Fundstelle im Bereich der Kleingartenanlage „Am Waldessaum" (nördlich GE/5)
- 2 Fundstellen nördlich des Tannenkamps
- 2 Fundstellen im Bereich Mahlzow
- 2 Fundstellen im Bereich des Kapellenbusches (östl. Gemeindegrenze)
- 1 Fundstelle im Bereich der Sauziner Straße

An der Fundstelle nördlich der Gustav - Adolf - Schlucht belegen zahlreiche Bodenverfärbungen und Bodenfunde die intensive Besiedelung in ur- und frühgeschichtlicher Zeit. Neolithische Keramik, Flintabschläge, Feuersteinwerkzeuge und andere Funde weisen auf eine Besiedlung in der Jungsteinzeit. Mittel- und jungslawische Keramik, Spinnwirtel, ein Schmuckstück aus Silber und weitere Funde belegen eine nochmalige Besiedlung dieses Platzes vom 10. / 11. Jh. bis in das 13. Jh.. Ver-

änderungen oder die Beseitigung des Bodendenkmals sind gem. § 7 (1) DSchG M-V genehmigungspflichtig.
Bei der Fundstelle am Katharinenberg kann angesichts ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung einer Überbauung oder Nutzungsänderung - auch der Umgebung - gem. § 1 (3) i.V.m. § 7 (1b) DSchG M-V nicht zugestimmt werden.

Die Schloßinsel gehört zu den bedeutendsten historischen Stätten Pommerns und der südlichen Ostseeküste. Bei der geplanten Flächennutzung ist diesem Tatbestand besonders Rechnung zu tragen. Bauliche Nutzungen sind daher grundsätzlich ohne Keller und mit einer Pfahlgründung, die nur punktuell in das Bodendenkmal eingreift, zuzulassen. Die tiefbauliche Erschließung dieses Areals ist in enger Abstimmung mit der unt. Denkmalbehörde zu planen und durchzuführen.

In den weiterhin o.g. Bereichen darf eine Beseitigung oder Veränderung der Bodendenkmale nur nach Genehmigung der unt. Denkmalschutzbehörde erfolgen (§ 7 (1 DSchG M-V). In diesem Falle ist im Vorfeld einer eventuellen Baumaßnahme die wissenschaftliche Untersuchung des Bodendenkmals unerläßlich, wobei der Verursacher des Eingriffs gem. § 6 (5) DSchG M-V die anfallenden Kosten für die Bergung und Dokumentation zu tragen hat.

Auf der Schloßinsel mit dem ehemaligen Standort des Schlosses der Pommernherzöge und dem vermuteten Standort einer ehemaligen slawischen Burg sollten Bodeneingriffe gering gehalten werden, um die Struktur des Bodendenkmals zu erhalten und um langwierige und teure Grabungen zu vermeiden. Eine frühzeitige fachliche Beurteilung von Planungen durch das Landesamt für Bodendenkmalpflege ist erforderlich

Angesicht der bereits bekannten Bodendenkmale sowie aufgrund der für die prähistorische Besiedelung bereichsweise ausgesprochen günstigen topographischen Gegebenheiten muß mit weiteren, bislang unbekannten Fundstellen gerechnet werden. Diese sind gem. § 5 (2) DSchG M-V ebenfalls geschützt.

Küstenschutzstreifen gem. § 89 LWaG M-V (nachrichtliche Übernahme):
Nach § 89 LWaG M-V ist es unzulässig, bauliche Anlagen außerhalb von Bebauungsplänen in einer Entfernung von 100 m landwärts von der Böschungskante von Steilufern bzw. 200 m landeinwärts von der Mittelwasserlinie an Flachküsten zu errichten. Betroffen sind die Flächen SO8, SO7, SO6, Schloßinsel und gewerbliche Bauflächen südöstlich der Bahngleise.
Der 200-m-Schutzstreifen ist im FNP berücksichtigt. Das betrifft insbesondere die Darstellungen nördlich des Tannenkamps. Die Ausdehnung der Fläche für einen Golfplatz und des SO 7 wird im Osten an der 200-m-Linie durch eine Sukzessionsfläche begrenzt. Bei der Baufläche SO8 handelt es sich um bestehende bauliche Nutzungen, für die eine Nachnutzung vorgesehen ist. Über die teilweise Inanspruchnahme des Gewässerschutzstreifens ist ggf. im Rahmen eines verbindlichen Bauleitplans unter Berücksichtigung von § 7 (3) Nr. 4 des LNatG M-V zu entscheiden.

Alleen - Geschützte Landschaftsbestandteile i.S.v. §18 BNatSchG nach § 4(1) LNatG M-V:
Alleen und einseitige Baumreihen sind nach § 4(1) LNatG M-V geschützte Landschaftsbestandteile i.S.v. §18 BNatSchG und werden im FNP nachrichtlich übernommen. Das betrifft insbesondere die freie Strecke der Greifswalder Chaussee und der B 111 westlich von Wolgast sowie weiterhin den Abschnitt des Tannenkampweges zwischen nördlicher Bebauungsgrenze und Friedhof. Weitere ebenso geschützte Alleen sind z.B. die August-Dähn-Straße, der Lustwall und Teile der Bahnhofstraße. Letztere sind jedoch unter Wahrung der Grundaussage im FNP nicht darstellbar. Im Erläuterungsbericht ist im Pkt. Sonstige Planungen und Darstellungen des FNP auf den Alleenschutz hinzuweisen.

Hochwasserschutz: Die Bereiche der Bauflächen südlich der Bahngleise (Werft, Gewerbegebiet Süd) und der Schloßinsel sind gem. Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz überflutungsgefährdeten Bereiche. Sie werden im F-Plan daher als Überschwemmungsgebiet gekennzeichnet. (betr. SO 1, SO 2, GE 5, GE 6, GI 7, GE 8, GE 10, M 10, M 11, W 7, W 8, W 9)

Bundeswasserstraßen:
Das Stadtgebiet grenzt an die Bundeswasserstraße Peenestrom. Nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) v. 02.04.68 i.d.F. der Bekanntmachung v. 23.08.1990 (BGBl. I S. 1824) ist für die Errichtung, die Veränderung und den Betrieb von Anlagen in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihren Ufern eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung einzuholen, in der die Belange der Schiffahrt ggf. durch Auflagen berücksichtigt werden. Zuständig ist das Wasser- und Schiffahrtsamt Stralsund.
Es dürfen keine Lichter bzw. Beleuchtungsanlagen errichtet werden, die die Schiffahrt stören, zur Verwechslung mit Schiffahrtszeichen Anlaß geben oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen oder Spiegelungen irreführen. Geplante Beleuchtungsanlagen oder Leuchtreklamen, die von der Wasserstraße aus sichtbar sind, sind dem Wasser- und Schiffahrtsamt frühzeitig anzuzeigen.
In der Gemarkung Mahlzow, Fl. 1, Flst. 268/1 befindet sich das Oberfeuer Mahlzow, auf den Flst. 322/1 und 323/1 - das Unterfeuer Mahlzow. Für dieses Richtfeuer wird eine Freihaltezone von 35 m beidseitig der Richtfeuerachse nachrichtlich im F-Plan dargestellt. Nach Abschn. 4, §§ 10,11 WaStrG darf durch geplante Vorhaben der Betrieb sowie die Unterhaltung der Anlagen des Wasser- und Schiffahrtsamtes nicht beeinträchtigt werden. Die Freihaltung der Zufahrtswege sowie die Versorgungsleitungen zu den Anlagen sind zu beachten.

15. Immissionsschutz

Gewerbelärm:
Aufgrund der räumlichen Nähe zwischen dem Werftstandort und dem traditionellen Wohngebiet Fischerwiek bestehen bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung des FNP Immissionskonflikte v.a. im Hinblick auf mögliche Lärmemissionen des Werftgeländes. Diese Immissionskonflikte zwischen GE8, GI7, GE6 und W4 resultieren aus dem gewachsenen Bestand. Durch die Bauleitplanung sind die Gemeinden gehalten bestehende Nutzungskonflikte so weit wie möglich zu lösen und neue städtebauliche (auch immissionsschutzrechtliche) Unverträglichkeiten auszuschließen. Aufgrund des vorhandenen Bestandes beidseitig der „Konfliktlinie" bestehen kaum Möglichkeiten des planerischen Eingriffs. Im Zusammenhang mit einer langfristig vorgesehenen neuen Straßenführung zwischen Kronwiekstraße und Bahngleis können sich Möglichkeiten zur Entschärfung des o.g. Immissionskonflikts mittels passiver Lärmschutzmaßnahmen ergeben. Die künftige Nutzung der an die Wohnbauflächen angrenzenden gewerblichen Bauflächen sollte mit einer horizontalen Nutzungszonierung, die den Immissionsschutzerfordernissen entspricht, erfolgen. Dem wurde in der Plandarstellung durch Darstellung von Flächen für Maßnahmen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Rechnung getragen.
Bei der weiterführenden Bauleitplanung für den Bereich der Werft ist darauf zu achten, daß die Störanfälligkeit des benachbarten Wohngebietes berücksichtigt wird. Nutzungsunverträglichkeiten sollten längerfristig durch Sanierung verträglich gestaltet werden bzw. ggf. durch Auslagerung der störenden Nutzung beseitigt werden.
Die derzeitige Beurteilung von Vorhaben im Bereich des Werftgeländes richtet sich nach § 34 BauGB. Im Zusammenhang mit dem Gebot zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse (§ 34 (1) BauGB) i.V.m. dem Vermeidungsgebot für Belästigungen und Störungen der Umgebung (§ 15 (1) BauNVO) sind die einschränkenden Auswirkungen des Immissionsschutzes bereits in der derzeitigen (unbeplanten) Situation zu berücksichtigen.

Bezüglich der Standorte für Windkraftanlagen ist zu gewährleisten, daß die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 eingehalten werden. Für das Sondergebiet Windkraft liegt ein Bebauungsplan vor, der u.a. auch die Lärmschutzproblematik gutachterlich behandelt. Der B-Plan wurde in den F-Plan übernommen. Die mit dem B-Plan bezweckte Errichtung eines Windparks ist auf der Grundlage einer Baugenehmigung nach § 33 BauGB inzwischen vollzogen. Im Baugenehmigungsverfahren wurde eine zweite Geräuschimmissionsprognose (TÜV Nord) erstellt, die der erteilten Baugenehmigung zugrunde liegt. Darin wird festgestellt, daß die Lärmbelastung in den bestehenden und lt. FNP geplanten Baugebieten (insbes. W 16, 17) innerhalb der Immissionsrichtwerte zu erwarten ist. Unter Berücksichtigung eines Tonhaltigkeitszuschlages von 3 dB(A) (Einzelereignisse) wurde im Nachtzeitraum eine Richtwertüberschreitung um max. 3 dB(A) in der nordwestlichsten Ecke der Baufläche W 17 als möglich eingeschätzt. Aufgrund der sehr geringen Flächengröße mit Richtwertüberschreitungen, ist eine Darstellung von entsprechenden Umweltschutzmaßnahmen im F-Plan nicht möglich. Eine entsprechende planerische Reaktion kann im erforderlichen B-Planverfahren erfolgen.

Verkehrslärm:
Unter dem Gesichtspunkt des vorbeugenden Immissionsschutzes (§ 50 BImSchG) sind insbesondere die im Flächennutzungsplan dargestellten neuen Verkehrstrassen zu betrachten. Dies sind die geplante Nordtangente und der Ausbau der Trasse unterhalb der Kronwiekstraße (Gemeindestraßen). Obwohl eine Trasse für die Ortsumgehung (Bundesfernstraße) bisher nicht fixiert werden kann und damit keine Darstellung im F-Plan findet, wird die bisher durch die Stadt Wolgast verfolgte Trassenvariante (FNP-Entwurf v. 21.05.97) unter dem Aspekt des vorausschauenden Lärmschutzes mitbetrachtet.
Die zu erwartende Lärmbelastung aufgrund der möglichen Ortsumgehungstrasse sowie auch der geplanten Nordtangente und der neuen Verkehrsfunktion der Kronwiekstraße wurde nach den Vorschriften der 16. BImSchV überschläglich ermittelt. Grundlage bildeten dabei die im Verkehrsentwicklungsplan Wolgast 1995 (VEP 95) ermittelten Querschnittsbelegungen (Prognose 2010).

	Ortsumgehung	Nordtangente	Kronwiek	
DTV 2010	10850 Kfz/d	8180 Kfz/d	4580 Kfz/d	(VEP 95)
M (tags / nachts)	651/ 119 Kfz/h	490 / 90 Kfz/h	275 / 50 Kfz/h	(Tab. A)
p %	20 / 20	10 / 3	10 / 3	(Tab. A)
D_V	-1,5 / -1,5 dB(A)	-2 / -3 dB(A)	-4 / -5 dB(A)	(Diagr. II)
D_{StrO}	0	0	0	(Tab. B)
Stg	2,5 %	3 %	1 %	
D_{Stg}	0	0	0	(Tab. C)
$L_m^{(25)}$	69,5 / 62,5 dB(A)	65,5 / 57 dB(A)	64,5 / 55 dB(A)	(Diagr. I)

Der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete beträgt nach § 2 der 16. BImSchV $L_{Grenz/W}$= 59 / 49 dB(A). Die Mindestpegeländerung des Mittelungspegels (tags / nachts) aufgrund des Abstandes zwischen Emissionsort (Straße) und Immissionsort (Wohngebiet), der die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes gewährleistet, wird nach Gleichung (1, 2) der 16. BImSchV errechnet. Aus Diagr. III ergibt sich der erforderliche Mindestabstand.

$$L_r = L_m^{(25)} + D_V + D_{StrO} + D_{Stg} + D_{S\perp} \leq L_{Grenz/W}$$
$$D_{S\perp} \geq L_m^{(25)} + D_V + D_{StrO} + D_{Stg} - L_{Grenz/W}$$

	Ortsumgehung	Nordtangente	Kronwiek
$D_{S\perp,T/N}$	9,0 / 12 dB(A)	4,5 / 5 dB(A)	1,5 / 1 dB(A)
$s_{\perp, mind, T/N}$	200 / 330 m	90 / 100 m	47 / 43 m

Fazit:
Entlang der möglichen Ortsumgehungstrasse bleibt die angrenzende Bebauung weitestgehend frei von Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV. Lediglich im Bereich E.-M.-Arndt-Straße können die erforderlichen Mindestabstände nicht eingehalten werden. Die Geländetopographie bewirkt hier jedoch einen erheblichen Lärmminderungseffekt aufgrund der Abschirmung durch die Hanglage. Die Bebauung im Bereich der E.-M.-Arndt-Str. ist im Zuge der Planfeststellung zur Ortsumgehung unter dem Gesichtspunkt des Lärmimmissionsschutzes besonders zu berücksichtigen.

Entlang der geplanten Nordtangente werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten; die angrenzende Bebauung bleibt frei von Lärmbeeinträchtigungen aufgrund der neuen Straßenführung.

Entlang der neuen Straßenführung unterhalb der Kronwiekstraße wird der nach der 16. BImSchV zulässige Lärmgrenzwert in einem Abstand bis zu ca. 47 m von der geplanten Straßenachse überschritten. Passive Lärmschutzmaßnahmen werden erforderlich. Insbesondere im nördlichen Teilabschnitt der neuen Trasse wirkt sich die Topographie (Geländeabsatz) lärmmindernd für die angrenzende Bebauung aus.

Sportstättenlärm
Bezüglich der Neuplanung von Sport- und Spielflächen wird auf die Einhaltung der 18. BImSchV hingewiesen.

Luftverunreinigungen
Aufgrund der räumlichen Nähe zwischen dem SO13 (Ferkelproduktion Mahlzow) und den angrenzenden Nutzungen (W 11, M 6, Kleingärten) sind grundsätzlich Geruchsbelästigungen der schutzbedürftigen Nutzungen Wohnen, Erholen zu vermuten.
Für die bisher ausgeübte Nutzung im Rahmen der bisherigen Betriebsgenehmigung der Ferkelanlage besteht generell Bestandsschutz. Die zuständige Immissionsschutzbehörde kann jedoch nach §§ 17, 24 BImSchG Anordnungen treffen, die dem Schutz der Nachbarschaft vor immissionsrechtlichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen dienen. Die Erforderlichkeit für die Anordnung von Schutzmaßnahmen und -vorkehrungen in der Tierproduktionsanlage unterliegt dabei der Einzelfallprüfung durch die Untere Immissionsschutzbehörde (Landkreis OVP) und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.
Im Falle einer angestrebten Neugenehmigung, die über den Rahmen des Bestandsschutzes hinausgeht, müssen die Auswirkungen auf die Umgebung (Hotel, Gärten, gepl. Wohngebiet) durch die Genehmigungsbehörde berücksichtigt werden. Dies wird zwangsläufig zu einer Begrenzung der zulässigen Tierhaltungsplätze führen (je nach Tierart und Zweck der Haltung / z.B. Ferkel oder Sauen bzw.

Zucht oder Mast) sowie ggf. emissionsmindernde Maßnahmen erfordern (s. Erlaß MinBLUM v. 28.03.96, VIII 170a - 1200.3.1 - 3/96). Möglichen Immissionskonflikten wird daher Rechnung getragen durch Umgrenzung der gesamten Baufläche mit dem Planzeichen 15.6. der Planzeichenverordnung (Nutzungsbeschränkungen oder Vorkehrungen zum Schutz vor schädl. Umwelteinwirkungen). Weiterhin wird der vorgesehene Schutzgrünstreifen westlich des Baugebietes SO 13 geschlossen. Das Baugebiet W 11 wird bis auf 300 m an die Stallanlagen herangeplant und nach Osten mit einem Schutzgrünstreifen abgeschlossen.
Bezüglich des ausreichenden Immissionsschutzes der Wohnbaufläche W 11 kann festgestellt werden, daß mit dem Abstand 300 m nachteilige Auswirkungen durch Immissionen der Stallanlage etwa bei max. 1900 Mastschweineplätzen oder bei max. 640 Sauenplätzen nicht zu erwarten sind. Begünstigt wird diese Einschätzung auch durch die Hauptwindrichtung West. Eine Entscheidung über die zulässige Anzahl Tierhaltungsplätze trifft allerdings allein die Untere Immissionsschutzbehörde. Die Stadt Wolgast orientiert sich in ihrer Prüfung des Sachverhaltes am Abstandserlaß NRW vom 21.03.1990. Die bisherige Betriebserlaubnis (Bestandsschutz) beinhaltete 400 Sauenplätze und 700 Ferkelplätze, also eine Größenordnung, die mit dem Anhaltswert der zitierten Abstandsregel vereinbar ist.

16. Flächenbilanz

	ha	ha	davon jeweils ha Entwicklungsflächen
Bauflächen gesamt / (neu)	**476,10**		**(165,79)**
Wohnbauflächen gesamt / (neu)		**168,74**	**(40,49)**
W / 1		18,90	0
W / 2		13,30	0
W / 3		6,75	0
W / 4		13,75	0
W / 5		10,50	0
W / 6		1,30	1,30
W / 7		1,00	0
W / 8		1,00	1,00
W / 9		1,90	0
W / 10		1,55	0
W / 11		5,89	5,89
W / 12		2,40	0
W / 13		3,20	3,20
W / 14		2,70	2,00
W / 15		2,00	0
W / 16		29,20	0
W / 17		9,30	7,60
W / 18		8,70	3,40
W / 19		9,00	5,00
W / 20		26,4	11,10
Gemischte Bauflächen		**56,10**	**(0)**
M / 2		2,40	0
M / 3		2,50	0
M / 4		1,50	0
M / 5		0,80	0
M / 6		11,80	0
M / 7		2,20	0
M / 8		4,45	0
M / 9		4,85	0
M / 10		0,35	0
M / 11		1,80	0
M / 12		2,30	0
M / 13		1,30	0
M / 14		3,05	0
M / 15		6,00	0
M / 16		1,00	0
M / 17		0,80	0
M / 18		1,05	0
M / 19		1,45	0
M / 20		5,70	0
M / 21		0,80	0

(Anm.: Die Nr. M/1 wurde nicht vergeben)

	ha	ha	davon jeweils ha Entwicklungsflächen
Gewerbliche Bauflächen		**127,80**	**(21,70)**
GE / 1		8,20	8,20 *)
GE / 2		8,70	8,70 *)
GE / 3		3,20	3,20 *)
GE / 4		1,60	1,60 *)
GE / 5		19,40	0
GE / 6		11,70	0
GE / 7		25,55	0
GE / 8		3,40	0
GE / 10		0,90	0
GE / 11		13,55	0
GE / 12		15,40	0
GE / 13		16,20	0

*) Für diese Flächen sind bereits ganz oder teilweise Bebauungspläne aufgestellt bzw. im Verfahren
(Anm.: Die Nr. GE/9 wurde nicht vergeben)

Sonderbauflächen		**123,46**	**(104,60)**
SO / 1 - Sportboothafen		4,35	0
SO / 2 - Hafen		2,40	0
SO / 3 - großfl. Einzelhandel		4,50	4,50
SO / 4 - Windpark		76,0	76,0 *)
SO / 6 - Hallenbad/Freibad		5,40	5,40
SO / 7 - Beherbergung		8,20	8,20
SO / 8 - Golfclub		4,55	4,55 **)
SO / 9 - Freizeitsport		7,35	5,95 **)
SO / 10 - Freizeitbauernhof		1,90	0
SO / 11 Sportboothafen		0,60	0
SO / 12 Tierproduktion		3,90	0
SO / 13 Tierproduktion		4,31	0

**) Auf diesen Flächen werden Altstandorte überplant (Flächenrecycling)
(Anm.: Die Nr. SO / 5 wurde nicht vergeben)

	ha	ha	davon jeweils ha Entwicklungsflächen
Flächen für den Gemeinbedarf	**33,50**		**(5,60)**
entspr. Spezifizierung im F-Plan: 1		1,31	0
2		0,90	0
3		2,50	0
4		0,50	0
5		0,06	0
6		0,12	0
7		0,30	0
8		0,15	0
9		0,35	0
10		0,12	0
11		1,20	0
12		6,80	0
13		0,52	0
14		2,12	0
15		2,20	0
16		1,08	0
17		1,76	0
18		1,21	0
19		0,45	0
20		1,75	0
21		3,80	3,80
22		1,30	0
23		1,80	1,80
24		0,50	0
25		0,45	0
26		0,25	0
27		0	0
28		0	0
29		0	0

Versorgungsflächen	**8,65**		**(0)**
Zentrale Kläranlage		3,50	0
Umspannwerk		1,10	0
Trafo Schanzberg		0,25	0
Trinkwasser-Hochbehälter		1,10	0
Heizhaus		0,60	0
Kompostierungsanlage		2,10	0

Grünflächen gesamt / (neu)	**432,35**		**(160,15)**
naturbelassene Grünflächen		149,70	0
natürliche Sukzession		28,7	28,7
sonstige Grünflächen für Maßnahmen der Entwicklung von Landschaft und Natur		5,80	0
Schutzgrün		28,00	28,00
Golfplatz		93,60	93,60
Freibad		5,20	5,20
Sportflächen (Motocross, Tannenkamp)		13,30	0
Spiel- und Freianlagen		1,40	1,40
Wasser- und Angelsport		2,10	0
Kleingartenanlagen		65,95	0
Parkanlagen		17,40	0
Tierpark		10,20	0
Friedhof		11,00	3,25

	ha	ha	davon jeweils ha Entwicklungsflächen
Verkehrsflächen	**43,95**		**(4,35)**
Straßenverkehrsflächen		21,95	2,00
Flächen für den Ruhenden Verkehr		12,50	1,35
Flächen für Bahnanlagen		9,50	1,00
Wald	**140,5**		**(6,2)**
Flächen für die Landwirtschaft	**783,55**		**0**
Gesamtgemeinde	**1919,0**		**(343,09)**