



Project part-financed by the European Union within the BSR INTERREG III B Neighbourhood Programme

Das Projekt ist kofinanziert von der Europäischen Union im Rahmen des BSR INTERREG III B Nachbarschaftsprogramms

This brochure is published by the Ministry for Transport, Building and Regional Development Mecklenburg-Vorpommern

Die Broschüre wird herausgegeben vom Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

# Initiierung von Stadt-Umland-Allianzen zur Bündelung öffentlicher Dienstleistungen und Abstimmung der Flächennutzung

## Stadt-Umland-Kooperation



## **Gliederung**

1.	Vorbemerkungen	2
2.	Ableitung für die Notwendigkeit der Stadt-Umland-Untersuchungen in Mecklenburg-Vorpommern	2
2.1.	Ursachen für die Notwendigkeit der Ausweisung von Stadt-Umland-Räumen (SUR)	2
2.2.	Ausweisung der Stadt-Umland-Räume	3
3.	Gesetzliche Grundlagen	6
4.	Methodik und Arbeitsweise in den sechs Stadt-Umland-Räumen	6
5.	Erste Ergebnisse der Stadt-Umland-Untersuchungen	7
5.1.	Ausgewählte Themenfelder und erste Ergebnisse der Stadt-Umland-Kooperation	8
5.1.1.	Stadt-Umland-Raum Rostock	8
5.1.2.	Stadt-Umland-Raum Schwerin	9
5.1.3.	Stadt-Umland-Raum Neubrandenburg	11
5.1.4.	Stadt-Umland-Räume Stralsund und Greifswald	12
5.1.5.	Stadt-Umland-Raum Wismar	13
5.2.	Zusammenfassung zu den bisherigen Ergebnissen der Stadt-Umland-Abstimmungen	15
6.	Weiteres Vorgehen	15
7.	Schlussfolgerungen	16
7.1.	Landesintern	15
7.2.	Transnational	16

## **1. Vorbemerkungen**

Das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Raumordnung und Landesplanung (Oberste Landesplanungsbehörde), koordiniert als Lead Partner (LP) das kombinierte INTERREG-III B- und TACIS-Projekt „SEBco – City-hinterland cooperation as motor for regional development in the SE-Baltic“.

Ziel des Projektes ist es, die Mittelstädte in der überwiegend strukturschwachen, sog. „South Baltic Arc“-Makroregion entlang des südlichen Ostseebogens zu Entwicklungspolen auszubauen. Diese sollen, den Prinzipien der polyzentrischen Raumentwicklung und Nutzung endogener Potenziale folgend, auf der Basis kommunaler und internationaler Zusammenarbeit zusammen mit ihrem jeweiligen Umland in ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Dabei gibt es vier inhaltliche Schwerpunkte, denen im INTERREG-Teil des Projektes jeweils ein Arbeitspaket (WP – work package) gewidmet ist.

Die folgende Dokumentation gibt einen Überblick über das WP1: „Initiierung von Stadt-Umland-Allianzen zur Bündelung öffentlicher Dienstleistungen und Abstimmung der Flächennutzung“. Schwerpunkt der Ausführungen bilden dabei die Erfahrungen und Ergebnisse in den 6 Stadt-Umland-Allianzen/Räumen: Greifswald, Neubrandenburg, Rostock, Schwerin, Stralsund und Wismar in Mecklenburg-Vorpommern.

Die Projektlaufzeit beträgt 24 Monate (vom 01.01.2006 bis 31.12.2007). Am Projekt beteiligen sich Partner aus Deutschland, Polen, Russland, Litauen und Lettland.

## **2. Ableitung für die Notwendigkeit der Stadt-Umland-Untersuchungen in Mecklenburg-Vorpommern**

### **2.1. Ursachen für die Notwendigkeit der Ausweisung von Stadt-Umland-Räumen (SUR)**

Mit der Ausweisung der Stadt-Umland-Räume um die 6 kreisfreien Städte Greifswald, Neubrandenburg, Rostock, Schwerin, Stralsund und Wismar reagierte die Oberste Landesplanungsbehörde Mecklenburg-Vorpommern, mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten, auf Entwicklungen in diesen Räumen in den vergangenen Jahren seit 1990. Diese waren gekennzeichnet durch eine ungleiche Entwicklung in den „Kernstädten“ und den „Umlandgemeinden“. Die Kernstädte verzeichneten auf Grund umfangreicher Stadt-Umland-Wanderungen erhebliche Bevölkerungsverluste von zum Teil mehr als 22 Prozent.

Die größte Stadt des Landes Rostock verlor seit 1989 ca. 21 Prozent (54300 EW) ihrer Einwohner. In Schwerin waren es ca. 25 Prozent (32900 EW), in Neubrandenburg ca. 26 Prozent (23400 EW), in Stralsund ca. 22 Prozent (16100 EW), in Greifswald ca. 22 Prozent (15000 EW) und in Wismar ca. 21 Prozent (11900 EW).

Dem gegenüber stehen Einwohnergewinne in den 91 Nachbargemeinden der Kernstädte von ca. 80%, in einzelnen Gemeinden von bis zu 400 Prozent.

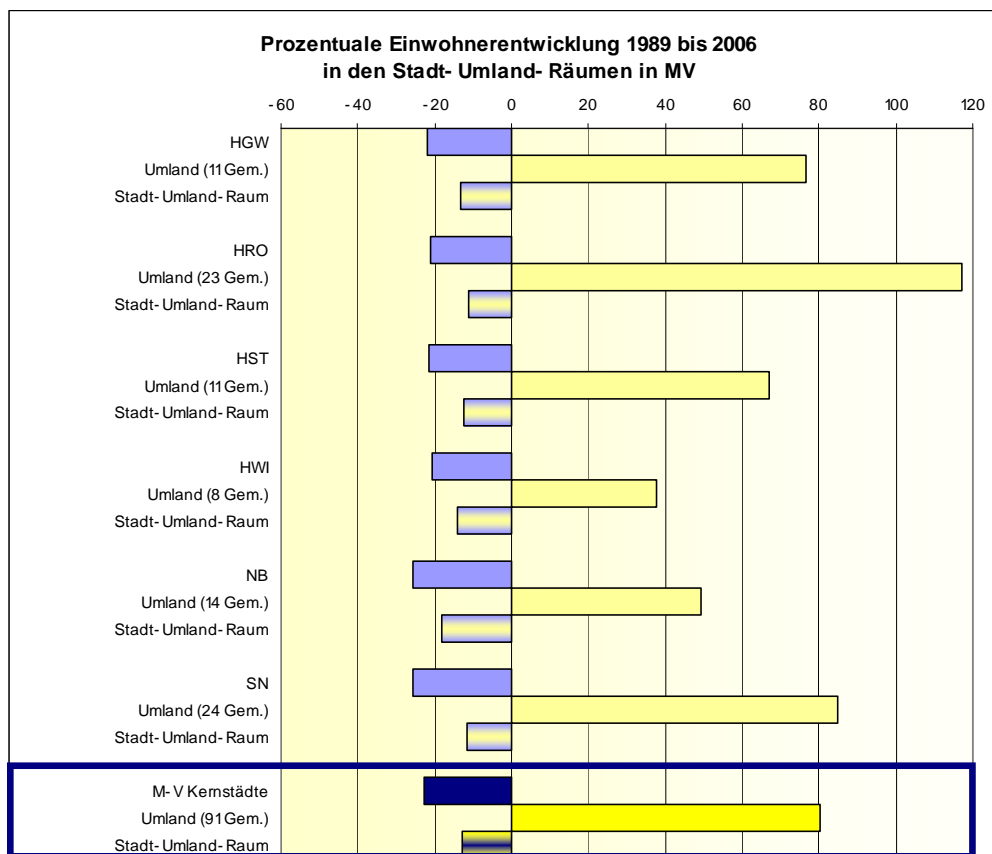


Abb. 1. Prozentuale Einwohnerentwicklung

Gründe für diese Entwicklung zu Gunsten der Umlandgemeinden waren:

1. Nach der politischen Wende 1990 stellte sich ein erheblicher Nachholbedarf nach Wohneigentum ein, verbunden mit der Verwirklichung individueller Wohnwünsche. Das betraf einerseits den Wunsch nach mehr Wohnfläche (Quantität; die Wohnfläche pro Einwohner erhöhte sich seit 1990 von 25 m<sup>2</sup> auf 31 m<sup>2</sup>), andererseits der Wunsch nach mehr Wohnqualität. Insbesondere die Plattenbaugebiete, zum Teil aber auch die Innenstädte waren von dem Wegzug betroffen.
2. Im Rahmen der 1990 neu gewonnenen kommunalen Planungshoheit<sup>1</sup> konnten die kleinen Gemeinden im Umland der Kernstädte zügiger und preiswerter Bauland bereit stellen als die großen Kernstädte. Das führte dazu, dass ein Großteil des städtischen Wohnungsbedarfs in den Umlandgemeinden abgedeckt wurde.

<sup>1</sup> Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, Artikel 28, Absatz 2:  
(2) Den Gemeinden muss das Recht gewährleistet sein, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen des Gesetzes in eigener Verantwortung zu regeln. Auch die Gemeindeverbände haben im Rahmen ihres gesetzlichen Aufgabenbereiches nach Maßgabe der Gesetze das Recht auf Selbstverwaltung. Die Gewährleistung der Selbstverwaltung umfasst auch Grundlagen der finanziellen Eigenverantwortung; zu diesen Grundlagen gehört eine den Gemeinden mit Hebesatz zustehende wirtschaftsbezogene Steuerquelle“

Neben dem Wohnungsbau wurden zunehmend auch andere städtische Funktionen im Umland angesiedelt, wie z. B. der großflächige Einzelhandel und das Gewerbe.

Diese auf die Umlandgemeinden ausgerichtete Entwicklung führte zu erheblichen finanziellen Belastungen in den Kernstädten für die vorzuhaltende Infrastruktur und gleichzeitig zu Mindereinnahmen durch die selektive Abwanderung einkommensstarker Haushalte in das Umland. Verstärkt wurde dieser Prozess durch den Kaufkraftabfluss durch die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in den Umlandgemeinden.

Freizeitangebote, wie Museen, Theater, Konzerte, Kino etc. werden in den Kernstädten vorgehalten und von den Einwohnern der Umlandgemeinden mitgenutzt. Gleiches trifft für die medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungen und für weiterführende Schulen zu (Gymnasien, Gesamtschulen, Lehrlingsausbildungen).

Ergebnis dieser beschriebenen Entwicklung war eine Intensivierung der funktionalen Verflechtungen (Arbeitspendler, Einkaufspendler, Schülerpendler etc.) zwischen den Kernstädten und den jeweiligen Umlandgemeinden.

Zusammenfassend lassen sich die Folgen der Entwicklung wie folgt beschreiben:

- Schwächung der oberzentralen Funktion der Städte durch konkurrierende Flächenausweisungen in den Umlandgemeinden;
- Verlust stadtprägender Funktionen (Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung) in den Städten, insbesondere in den Innenstädten;
- zunehmender Gebäudeleerstand in den Kernstädten, insbesondere in den Plattenbaugebieten aber auch in den Innenstädten;
- nicht ausgelastete Infrastrukturen (technische, soziale Infrastruktur);
- zunehmende soziale Segregationen zwischen Stadt und Umland;
- steigende finanzielle Belastungen der Städte (Sozialkosten, Vorhaltung von Einrichtungen) bei Rückgang der Steuereinnahmen;
- erhöhtes Verkehrsaufkommen durch zunehmende Pendlerströme;
- Bevölkerungsrückgang in den Kernstädten.

## **2.2. Ausweisung der Stadt-Umland-Räume**

Die Stärkung der Stadt-Umland-Räume in ihrer Gesamtheit ist ein Ziel der Landesentwicklung. Sie sind (schon heute) Zentren der Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung.

Das wird an folgenden Zahlen deutlich:

- 39 Prozent der Bevölkerung konzentrieren sich in den Stadt-Umland-Räumen auf lediglich 10 Prozent der Landesfläche.

- Der Anteil der Beschäftigten in den Stadt-Umland-Räumen an den Gesamtbeschäftigten in Mecklenburg-Vorpommern liegt bei 49 Prozent.
- 50 Prozent der Einzelhandelsfläche des Landes befinden sich in den Stadt-Umland-Räumen.

Vor diesem Hintergrund wurden um die kreisfreien Städte Stadt-Umland-Räume und damit klar abgegrenzte Planungs- und Kooperationsräume definiert.

Die Grundlage für die Ausweisung bilden das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP), das am 30.05.2005 durch das Kabinett beschlossen wurde, sowie das Landesplanungsgesetz.

Danach gehören zum Stadt-Umland-Raum:

1. die kreisfreien Städte Greifswald, Rostock, Neubrandenburg, Schwerin, Stralsund, Greifswald, Wismar,
2. direkte Nachbargemeinden, die eine gemeinsame Gemeindegrenze mit einer der o.g. Städte haben,
3. sonstige benachbarte Gemeinden, die
  - a) vom 01.01.1995 bis 31.12.2001 ein Bevölkerungswachstum von mehr als 30 Prozent hatten und
  - b) am 30.06.2000 einen Anteil an Auspendlern von mehr als 40 Prozent in die jeweilige Kernstadt aufweisen,
  - c) auf Grund gewichtiger planerischer Gesichtspunkte einbezogen werden,
  - d) ggf. keines der unter a bis c genannten Kriterien erfüllen, aber zur Arrondierung einbezogen werden müssen.

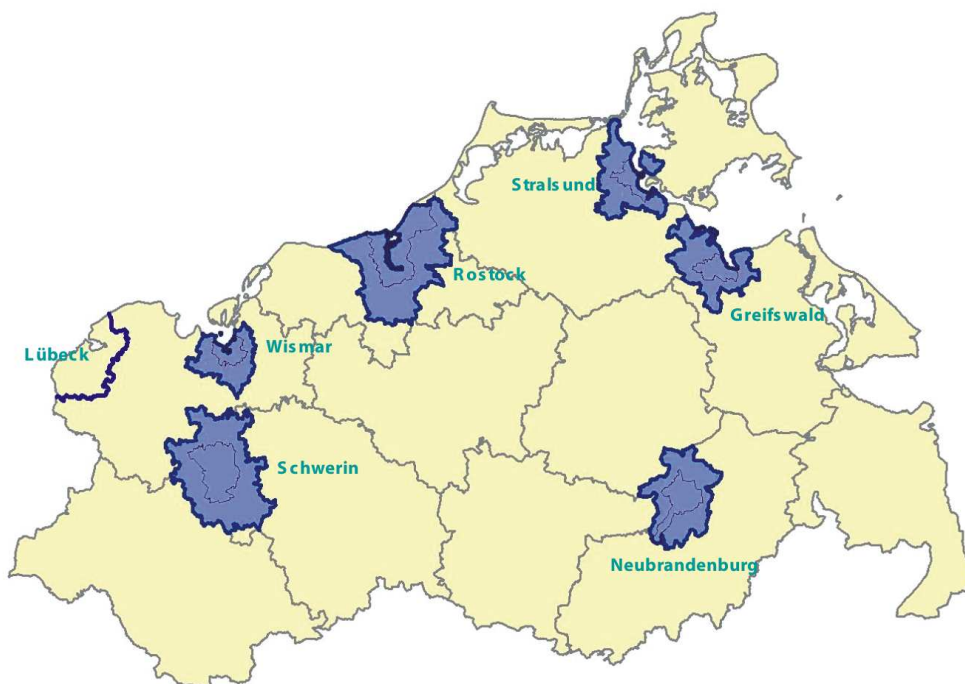


Abb. 2 Stadt-Umland-Räume in Mecklenburg-Vorpommern

In diesen Stadt-Umland-Räumen ist der Abstimmungsdialog, moderiert durch die unteren Landesplanungsbehörden, ein wichtiges Instrument, um Problemfelder zu analysieren und konzeptionelle Ansätze für die Lösung der aufgeworfenen Fragen zu erarbeiten. Diese sollen Grundlage für Entscheidungen in den Kommunalvertretungen sein. Vorrangiges Ziel dabei ist es, den Grad der Zusammenarbeit zu erhöhen, gemeinsame Kooperationschwerpunkte zu bestimmen und Strategien für die perspektivische Arbeit festzulegen. Vereinbarungen und eine kooperative Zusammenarbeit der Partner in den jeweiligen Stadt-Umland-Räumen sind Grundlage für das Gelingen.

### **3. Gesetzliche Grundlagen**

Das Gesetz über die Raumordnung und Landesplanung des Landes Mecklenburg-Vorpommern - Landesplanungsgesetz (LPIG) - bestimmt im § 16a Stadt-Umland-Räume, dass Gemeinden in diesen Räumen einem besonderen Kooperations- und Abstimmungsgebot untereinander unterliegen.

In der Landesverordnung über das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP-LVO M-V) wird unter Punkt 3.1.2 die zentrale Rolle der Stadt-Umland-Räume für die Landesentwicklung hervorgehoben. Für eine kontinuierliche Abstimmung und Kooperation für die gemeinsame Entwicklung des Raumes werden mit dem LEP klare Festlegungen getroffen.

Die Ergebnisse der Abstimmung sollen in einem verbindlichen Entwicklungsrahmen festgelegt werden und eine Grundlage für den Einsatz von Fördermitteln bilden.

Die raumbedeutsamen Ergebnisse sind als Erfordernisse der Raumordnung in die Regionalen Raumentwicklungsprogramme aufzunehmen.

### **4. Methodik und Arbeitsweise in den sechs Stadt-Umland-Räumen**

Die Verantwortung für die Koordinierung der Stadt-Umland-Prozesse liegt bei den 4 unteren Landesplanungsbehörden (4 Ämtern für Raumordnung und Landesplanung).

Zur inhaltlichen Umsetzung, der unter 3. genannten „Abstimmungs- und Kooperationspflicht“, haben sich in allen Stadt-Umland-Räumen Arbeitsgruppen konstituiert. In diesen Arbeitsgruppen treffen sich unter Leitung der unteren Landesplanungsbehörden die Verantwortlichen aus den jeweiligen Umlandgemeinden, der Kernstadt und den Landkreisen in regelmäßigen Abständen (3 - 4 mal jährlich), um die für ihren jeweiligen Stadt-Umland-Raum, relevanten Themen zu diskutieren und kooperative Lösungsansätze zu entwickeln.

Zu den Aufgabenfeldern der unteren Landesplanungsbehörden gehören u. a. die Analyse und Bewertung, der durch die Arbeitsgruppen identifizierten Stadt-Umland-Handlungsfelder, wie z. B.:

- Flächen- und Siedlungsentwicklung (Wohnflächen, Gewerbe- und Industrieflächen, Einzelhandel, Ausgleichsflächen);
- technische Infrastruktur ( Wasser, Abwasser, Trinkwasser);
- soziale Infrastruktur und Kultur, Schulen, Kindereinrichtungen, Pflege und Betreuungseinrichtungen;
- Tourismus und Verkehr (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radwegenetz, Straßen), sowie die
- Organisation von Beratungen und Veranstaltungen der Stadt-Umland-Prozesse und
- die Erarbeitung der Stadt-Umland-Konzepte und Kooperationsvereinbarungen.

In den Stadt-Umland-Räumen Schwerin, Wismar und Rostock wurden zur Unterstützung der unteren Landesplanungsbehörden und des Abstimmungsprozesses, befristet bis zum 31.10.2007, 2 Sachbearbeiterinnen eingestellt. Die Personalkosten werden dabei aus dem INTERREG- Projekt „SEBco WP1“ getragen.

#### Fristen und Dokumentationen der Stadt-Umland-Abstimmungen

Die Ergebnisse der Abstimmung sollen einem verbindlichen Entwicklungsrahmen regional festgelegt werden. Dieser bildet eine Grundlage für den Einsatz von Förderinstrumentarien.

Den Zeitplan für die Erarbeitung eines „Stadt-Umland-Planes“, der für jeden Stadt-Umland-Raum zu erarbeiten ist, wird mit dem Landesentwicklungsprogramm geregelt. Danach wird die Vorlage eines ersten Konzeptentwurfes bis Ende 2008 angestrebt. Die verbindlichen Stadt-Umland-Dokumentationen müssen spätestens zum Ende 2010 vorliegen.

Die Ergebnisse des Stadt-Umland-Dialoges sind durch die Kommunen verbindlich zu beschließen. Dabei reicht das inhaltliche Spektrum der „Verbindlichkeit“ von Vereinbarungen über die künftige Zusammenarbeit zwischen den Kooperationspartnern über Stadt-Umland-Konzepte und Pläne für ausgewählte Teilbereiche bis hin zur Berücksichtigung der Abstimmungen in den Bauleit- oder Regionalplänen.

Das können sein:

- Rahmenpläne zur Siedlungsflächenentwicklung;
- Gemeinsame Flächennutzungspläne (Stadt-Umland-Plan);
- Konfliktpläne;
- Fachpläne, z.B. Verkehrsentwicklungspläne (ÖPNV);
- Vereinbarungen über künftige Zusammenarbeit auf den Gebieten Kultur, Schulen und Tourismus.

## **5. Erste Ergebnisse der Stadt-Umland-Untersuchungen**

In allen 6 Stadt-Umland-Räumen finden seit Anfang 2006, moderiert durch die unteren Landesplanungsbehörden, fachliche Abstimmungen

statt. Inhaltliche Schwerpunkte und Intensität dieser Abstimmungen differieren dabei stark.

Die nachfolgende Bewertung für die sechs Stadt-Umland-Räume beschränkt sich auf die Themenfelder, die bisher von den Kooperationspartnern in den jeweiligen Stadt-Umland-Räumen identifiziert wurden. Da es sich bei den Stadt-Umland-Abstimmungen um einen laufenden Prozess handelt, besteht jederzeit die Möglichkeit, weitere Themen aufzunehmen.

Thema der SU-Abstimmung	Rostock	Schwerin	Neubrandenburg*	Stralsund	Greifswald	Wismar
Wohnen	x	x	x	x	x	
Gewerbe	x		x	x	x	x
Einzelhandel	x				x	x
Verkehr	x	x	x	x	x	
Bildung		x	x	x	x	x
Soziales			x			
Kultur						
Tourismus		x				

Tab. 1 Kooperationsfelder im Rahmen der Abstimmungen

## 5.1. Ausgewählte Themenfelder und erste Ergebnisse der Stadt-Umland-Kooperation

In den Stadt-Umland-Räumen haben sich die Mitglieder in den Arbeitsgruppen auf erste Themen für eine kooperative Zusammenarbeit (vergleiche Tabelle 1) verständigt.

### 5.1.1 Stadt-Umland-Raum Rostock

Im Rahmen der bisherigen Stadt-Umland-Abstimmungen erfolgten umfassende Analysen und erste Bewertungen für das Problemfeld „Siedlungsflächenentwicklungen“, hier speziell für den Bereich Wohnungsbau, Gewerbe einschließlich der Kompensations- und Ausgleichsflächen sowie Sonderbauflächen (Einzelhandel etc.). Ergebnis ist, dass im Stadt-Umland-Raum planerisch ausreichend Wohnbau- und Gewerbeflächen vorbereitet sind.

In der Kernstadt fehlen zusammenhängende großflächige Gewerbeflächen, so dass hier eine Kooperation mit den Umlandgemeinden erforderlich wird. Diesbezüglich erfolgten für die planerische Entwicklung von zwei Gewerbegroßstandorten: Poppendorf und Mönchhagen, in kooperativer Abstimmung zwischen Rostock, den betroffenen Gemeinden, sowie dem Landkreis Bad Doberan.

Auf einer Gesamtfläche von 110 ha wurde das Gewerbe- und Industriegebiet Rostock-Mönchhagen planerisch vorbereitet. Ein Drittel der Fläche liegt dabei auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock und zwei Drittel in der Umlandgemeinde Mönchhagen.

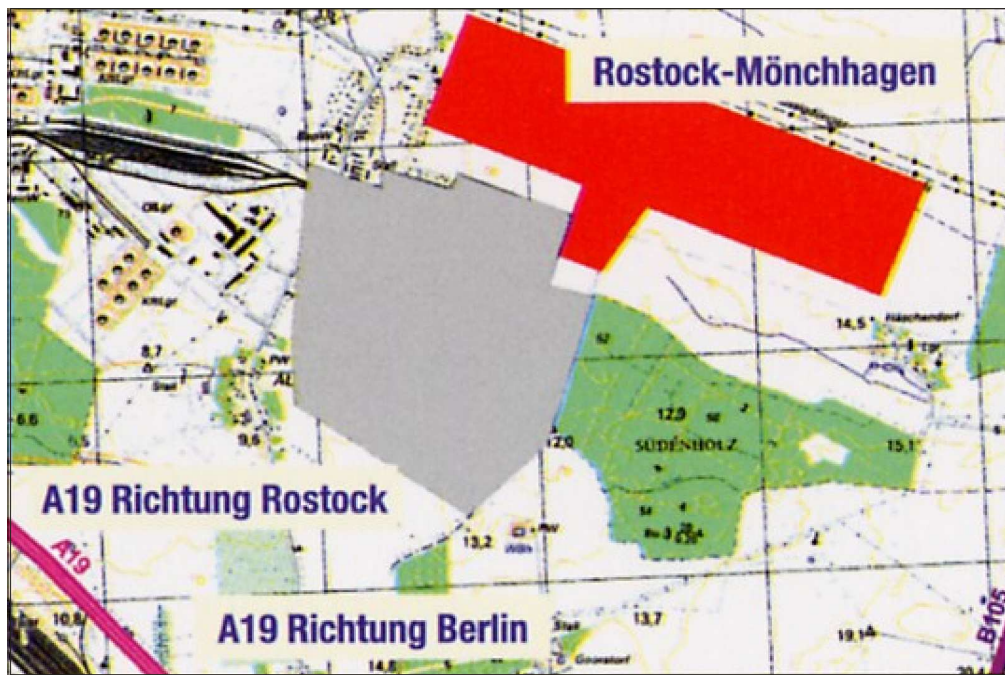


Abb.3 Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbestandortes im Stadt-Umland-Raum Rostock

Während die Kernstadt die Planungsfläche für ansiedlungswillige Investoren mit ihrem Flächennutzungsplan „gesichert“ hat, hat die Gemeinde Mönchhagen ihren Flächennutzungsplan „auf Eis gelegt“. Grund hierfür war eine Presseinformation, wonach auf dem Gewerbestandort ein Kohlekraftwerk entstehen sollte. Die Gemeinde befürchtete hierdurch unzumutbare Umweltbelastungen. Es ist davon auszugehen, dass die Gemeinde ihre Planungen zu Ende bringen wird, wenn sich ein Investor findet, der eine umweltfreundlichere Gewerbeansiedlung anbietet.

Weitere Themen der Stadt-Umland-Kooperation waren:

- analytische Abstimmungen zur Entwicklung eines gemeinsamen Radwegenetzes für den Stadt-Umland-Raum,
- Erarbeitung einer Einwohner- und Wohnungsbedarfsprognose für die Stadt Rostock und die Umlandgemeinden als wichtige Grundlage für die zukünftige Wohnungsbauentwicklung.

### 5.1.2 Stadt-Umland-Raum Schwerin

Die Abstimmungen im Stadt-Umland-Raum Schwerin konzentrierten sich bisher weitgehend auf die Bereiche „ÖPNV“ und „Radverkehr“. Die ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden an die Kernstadt ist am Tag zwar gut ausgebaut, aber in den Abend- und Nachtstunden gibt es erhebliche Defizite auf Grund unzureichender Taktzeiten. Hier besteht Einigung über die Notwendigkeit der Erarbeitung eines gemeinsamen „Regionalen Nahverkehrsplanes“, der speziell das Problem für den Stadt-Umland-Raum behandelt. An diesem wird gearbeitet.

Das bestehende Radwegenetz weist noch Angebotslücken auf. Diese sollen schrittweise, in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten, geschlossen werden. Der Teil „Verkehr“ des Stadt-Umland-Konzeptes

wird insbesondere auf die Nachfrage des Schüler- und Alltagsverkehrs zwischen den Umlandgemeinden und der Kernstadt ausgerichtet. Für den Stadt-Umland-Raum Schwerin wurde für das Thema „Verkehr“ ein erster Entwurf eines „Stadt-Umland-Konzeptes“, erarbeitet. Ziel ist dabei die Anbindung der Umlandgemeinden an die Kernstadt für den Individualverkehr, ÖPNV und Radverkehr für Pendler und Touristen zu verbessern.

Folgende Maßnahmen haben dabei Priorität:

- **Straße:**  
Lückenschluss der Autobahn mit der Anschlussstelle Schwerin, der Ausbau der Ortsumgehung Schwerin, Gemeindeverbindungsstraßen sowie Kreuzungsausbauten
- **Radwege:**  
Straßenbegleitende Radwege, Gemeindeverbindende Radwege, verbindende Radwege zu Haltestellen des ÖPNV, Lückenschließende Radwege sowie Radwege zwischen Umlandgemeinden und der Kernstadt

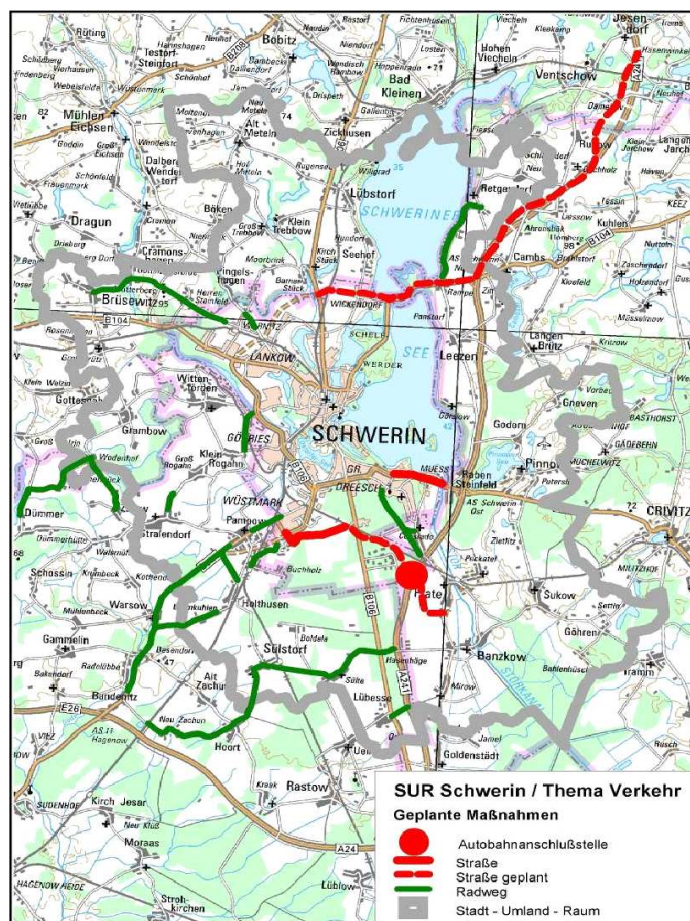


Abb.4 Abstimmung zu Verkehrsfragen im Stadt-Umland-Raum Schwerin

Im Bereich Tourismus soll eine verstärkte Abstimmung zu geplanten Tourismusprojekten bzw. Veranstaltungen erfolgen, um damit mögliche Synergien für die Region zu nutzen bzw. Parallelaktivitäten zu vermeiden.

### 5.1.3 Stadt-Umland-Raum Neubrandenburg

Für die Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte werden derzeit im Rahmen eines Modellvorhabens der Raumordnung umfassende Analysen zur Daseinsvorsorge (Soziale und Bildungseinrichtungen, Verkehr/Erreichbarkeit/ÖPNV, Siedlungsflächenentwicklung, touristische Entwicklung etc.) durchgeführt. Erste Analyseergebnisse hierzu liegen vor. Diese bilden auch die Grundlage für die konzeptionelle Entwicklung eines Stadt-Umland-Konzeptes. Ein zu lösendes Problem zwischen Neubrandenburg und den Umlandgemeinden wird dabei die Organisation der ÖPNV-Anbindung, hier speziell des Schülerverkehrs, der Schuleinzugsgebiete bei rückläufigen Schülerzahlen etc. sein. Bezüglich der Dokumentation des Stadt- Umland- Prozesses verständigten sich die Kooperationspartner auf die Erarbeitung eines „Rahmenplanes Stadt-Umland-Raum Neubrandenburg“ mit folgenden inhaltlichen Schwerpunkten:

1. Raumstruktur (Bestandsanalyse)
  - 1.1. Zentrale Orte-System und Siedlungsflächen (Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel)
  - 1.2. Verkehrsflächen (Straßen, Schiene)
  - 1.3. Grünzüge mit Bedeutung für Naherholung, Freiraumsicherung und Naturhaushalt
2. Bevölkerung
  - 2.1. Stand 2006
  - 2.2. Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2020
  - 2.3. Arbeitspendler (Pendlerbeziehungen Wohnort – Arbeitsort)
3. Siedlungsentwicklung
  - 3.1. Wohnbaulandentwicklung
  - 3.2. Gewerbeflächenentwicklung
  - 3.3. Einzelhandelsentwicklung
4. Bildung und Sport
  - 4.1. Kindertagesbetreuung (Kindergarten, Krippe, Hort)
  - 4.2. Entwicklung der Schulstandorte (Primar- und Sekundarstufe I+II)
  - 4.3. Bibliotheken
  - 4.4. Sporthallen, Schwimmhallen
5. Verkehr
  - 5.1. ÖPNV
  - 5.2. Straßen
  - 5.3. Straßenbegleitende Radwege
6. Tourismus und Naherholung
  - 6.1. Radrouten und Wanderwege
  - 6.2. Wassertouristische Angebote Tollensesee und Tollense
7. Rettungswesen/Feuerwehr
8. Maßnahmen und Projekte (Masterplan)

## 5.1.4 Stadt-Umland-Räume Stralsund und Greifswald

Da die Stadt-Umland-Abstimmungen für Greifswald und Stralsund zusammen durchgeführt werden, erfolgt hier auch eine gemeinsame Bewertung.

Schwerpunkte der bisherigen Stadt-Umland-Abstimmungen bildeten die Themenfelder Siedlungsflächenentwicklungen (Wohnungsbau, Gewerbe, Einzelhandel), Schulen und Radwegenetz.

Für den Bereich Wohn- und Gewerbeflächen hat ein im Jahr 2006 abgeschlossenes Gutachten zur Siedlungsentwicklung in den Stadt-Umland-Räumen Stralsund und Greifswald (MORO)<sup>2</sup> festgestellt, dass sowohl Wohnungsbau- als auch Gewerbeflächen in den Stadt-Umland-Räumen ausgewiesen wurden, die den Bedarf bis zum Jahr 2020 decken.

Folgende Arbeitsschritte wurden diesbezüglich durchgeführt:

- Bestandsaufnahme Stadt-Umland-Kooperation

In einem ersten Arbeitsschritt erfolgte zunächst eine Bestandsaufnahme und Analyse der bisherigen Inhalte und Ergebnisse der interkommunalen Zusammenarbeit im Stadt-Umland von Greifswald und Stralsund. Dazu gehörte auch die Ermittlung möglicher Themenfelder für eine künftige interkommunale Zusammenarbeit.

- Entwicklung von Kooperationsthemen und -projekten

Aus den Ergebnissen wurden in einem zweiten Arbeitsschritt zunächst drei mögliche Themenfelder und sieben mögliche Projekte mit jeweils unterschiedlichem Siedlungsflächenbezug entwickelt, die sich für eine interkommunale Zusammenarbeit eignen könnten. Daraus wurden die Projekte mit dem größten Flächenbezug ausgewählt.

- Ermittlung und Analyse von Siedlungsflächenreserven

In einem dritten Arbeitsschritt erfolgte, bezogen auf die ausgewählten Projekte, eine Auswertung des Regionalen Raumordnungskatasters und darauf aufbauend eine Ermittlung und Analyse vorhandener Siedlungsflächenreserven in den Stadt-Umland-Bereichen. Zunächst wurden alle freien Gewerbe-, Misch-, Sonder- und Wohnbauflächenreserven untersucht. Im weiteren Verlauf konzentrierte sich die Bearbeitung nur noch auf die Gewerbe- und Wohnbauflächenreserven.

- Entwicklungsszenarien und Flächenbedarfe Umlandgemeinden

Ausgehend von den vorhandenen Siedlungsflächenreserven (Gewerbe und Wohnen) wurden in einem vierten Arbeitsschritt alternative Entwicklungsszenarien für die Umlandgemeinden von Greifswald und Stralsund erarbeitet. Die Notwendigkeit dazu ergab sich erst im laufenden Bearbeitungsverfahren. Ursachen waren die sehr mangelhafte Datensituation, das Fehlen von Gemeindeentwicklungs- oder Umlandpla-

---

<sup>2</sup> Nachhaltige Siedlungsentwicklung im Stadt- Umland Stralsund und Greifswald, Modellvorhaben der Raumordnung, Themenschwerpunkt: Umstrukturierung statt Zuwachs, hrsg. vom Regionalen Planungsverband Vorpommern, Greifswald August 2006

nungen und fehlende Prognosen für die Bevölkerungs-, Wohnungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Umland. Die Ergebnisse der Szenarien bildeten die Grundlage für eine vereinfachte Flächenbedarfsanalyse für alle Umlandgemeinden der beiden Hansestädte bis zum Jahre 2020.

- Modelle zur Inanspruchnahme von Siedlungsflächenreserven

Um eine Vergleichbarkeit der Inanspruchnahme und Entwicklung von Gewerbe- und Wohnbauflächenreserven in den Hansestädten und den Umlandgemeinden bis zum Jahre 2020 herzustellen, wurden in einem fünften Arbeitsschritt drei, auch auf andere Stadt-Umland-Räume übertragbare Grundsatzmodelle für den Umgang mit Flächenreserven entwickelt.

- Festlegung Siedlungsflächenkonzepte

Auf Grundlage dieser Modelle wurden in 10 abschließenden Werkstattveranstaltungen schließlich einzelgemeindliche Konzepte für die Gewerbe- und Wohnbauflächenentwicklung bis 2020 erarbeitet. Diese Konzepte sind Gegenstand von Beratungen in den politischen Gremien und sollen in die Fortschreibung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms übernommen werden.

Gemeinde	Entbehrliche Flächenreserven 2020 Wohnen/WE	Entbehrliche Flächenreserven 2020 Gewerbe	Entbehrliche Flächenreserven 2020 Wohnen/Gewerbe gesamt
<b>Hansestädte:</b>	<b>~70 ha - 90 ha</b> (~3.000 WE)	entfällt	<b>~70 ha - 90 ha</b> (~3.000 WE)
<b>Umland:</b>	<b>~4,6 ha</b> (~80 - 90 WE)	<b>~35,2 ha</b>	<b>~39,8 ha</b> (~80 - 90 WE)
<b>Stadt &amp; Umland HGW/HST</b>	<b>~74 ha - 94 ha</b> (~3.100 WE)	<b>~35 ha</b>	<b>~110 ha - 130 ha</b> (~3.100 WE)

Tab.2 Übersicht über Flächenreserven im Rahmen der Untersuchungen von MORO

### 5.1.5 Stadt-Umland-Raum Wismar

Im Rahmen des Stadt-Umland-Dialoges wurden bisher folgende Themen- und Kooperationsfelder diskutiert und erste Lösungsansätze zu Einzelproblemen entwickelt: Siedlungsflächenentwicklung, hier insbesondere Gewerbe und naturschutzfachliche Ausgleichsflächen; Einzelhandelsentwicklung in und außerhalb der Kernstadt, hier speziell in den Umlandgemeinden Gägelow und Kritzow; soziale und Bildungseinrichtungen/Schulen, Verkehr, hier ÖPNV, sowie der Bereich Tourismus. Zu den Dialogfeldern „Gewerbe“, „Einzelhandel“ und „Bildungseinrichtungen“ wurden umfassende Analysearbeiten durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für die weitere konzeptionelle Arbeit bzw. für das weitere

Abstimmungsverfahren der Kooperationspartner im Stadt-Umland-Raum. Zukunftsthemen sind Soziale Einrichtungen, Tourismus und Verkehr.

### Erste Ergebnisse des Stadt-Umland-Dialoges:

1. Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbegebietes Wismar – Kritzow:  
Die Notwendigkeit der kooperativen Zusammenarbeit im Stadt-Umland-Raum im Bereich „Gewerbe“ ergibt sich aus der Tatsache, dass die Kernstadt Wismar über keine größeren zusammenhängenden Gewerbeflächen für flächenintensive Ansiedlungen verfügt.  
Vor diesem Hintergrund haben „Stadt und Nachbargemeinden“ sich auf die planerische Vorbereitung des Gewerbegroßstandortes Wismar - Kritzow verständigt. Der Großstandort umfasst 234 ha. Er liegt zu einem Viertel im Stadtgebiet von Wismar und zu Dreiviertel in der Umlandgemeinde Hornstorf.



*Abb.5 Gemeinsames Gewerbegebiet Wismar- Kritzow als ein Kooperationsfeld des Stadt-Umland-Raumes, blau: Gemeindegrenze*

2. Aufbau eines Gewerbestätten- und Gewerbeflächenmanagements als Grundlage für eine kooperative Vermarktung von Gewerbeflächen und Gewerbestätten.

3. Einigung zur Erarbeitung eines regionalen Einzelhandelskonzeptes bzw. Einrichtung eines Stadt-Umland-Abstimmungsforums für den Bereich Einzelhandel.

Im Mittelpunkt der weiteren Arbeit stehen folgende Strategien: Vernetzung bzw. gemeinsame Vermarktung von touristischen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Radwandernetz), Abstimmungen zu Neuregelungen im Bereich der Schuleinzugsbereiche und Optimierung von Schülertransporten.

## **5.2. Zusammenfassung zu den bisherigen Stadt-Umland-Abstimmungen**

Die Abstimmungen in den Stadt-Umland-Räumen werden von den Beteiligten als ein wichtiges Instrument bewertet, um anstehende Probleme zu thematisieren und konzeptionelle Lösungsansätze zu erarbeiten. Häufig handelt es sich dabei um Probleme, die zwar seit langem in den Kommunen und in der Region bekannt sind, die jedoch analytisch weder für den gesamten Kooperationsraum aufgearbeitet, noch einer gemeinsamen Lösung zugeführt wurden. Die Analysearbeit bildete deshalb in den bisherigen Abstimmungsberatungen auch den Schwerpunkt. Darüber hinaus liegen zu ausgewählten Themenschwerpunkten erste konzeptionelle Ergebnisse vor.

## **6 Weiteres Vorgehen**

In den 6 Stadt-Umland-Räumen werden gegenwärtig die Ergebnisse der analytischen Untersuchungen zu ausgewählten Kooperationsfeldern zusammengestellt.

Da der Prozess nicht abgeschlossen ist, sind in Teilbereichen weitere Untersuchungen sowie Abstimmungen innerhalb der Stadt-Umland-Räume erforderlich. Anhand der Analyseergebnisse werden für die inhaltlichen Schwerpunkte Handlungsoptionen, Strategien und Maßnahmen sowie Schlussfolgerungen erarbeitet. Diese sollen in einem Stadt-Umland-Raum-Konzept münden.

Die Entwürfe werden voraussichtlich im 1. Halbjahr 2008 vorliegen. Die Stadt-Umland-Raum-Konzepte bilden Diskussionsgrundlagen in den Gemeinde- und Stadtvertretungen, wobei die politischen Entscheidungsträger bereits im Laufe der Erarbeitung der Konzepte eingebunden wurden. Hinweise der Kommunalvertretungen zu Veränderungen, Ergänzungen des Konzepts sowie Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit werden durch die Arbeitsgruppen aufgenommen und einer erneuten Prüfung unterzogen.

Das abgestimmte Stadt-Umland-Raum-Konzept ist für jeden Stadt-Umland-Raum bis 2010 durch die Kommunen zu beschließen.

## **7. Schlussfolgerungen**

### **7.1. Landesintern**

- Die Ergebnisse der Stadt-Umland-Kooperation sollen weitergehende Impulse für interkommunale Kooperation im Land liefern und die Chancen für regionale Zusammenarbeiten erhöhen.
- Stadt-Umland-Konzepte bedürfen einer kontinuierlichen Fortschreibung. Das betrifft die Erweiterung der Kooperationsräume sowie die Überprüfung der Kooperationsthemen.
- Die Ergebnisse der Stadt-Umland-Kooperationen finden Eingang in die Arbeit der Enquete-Kommission in Mecklenburg-Vorpommern zur „Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung“.
- Es ist zu prüfen, inwieweit Kooperationen in den Stadt-Umland-Räumen der kreisfreien Städte auf die Mittelzentren bzw. andere Städte und ihr Umland übertragbar sind.
- Zur Stärkung und Stabilisierung der Zentralität der Stadt-Umland-Räume sollten auf der Grundlage belastbarer Stadt-Umland-Konzepte ein gezielter Einsatz von Fördermitteln ermöglicht werden. Damit kann die Wirtschaftskraft dieser Räume weiter erhöht werden.
- Der Aufbau eines Stadt-Umland-Monitorings ist anzustreben. Dazu sind die Analysedaten kontinuierlich fortzuschreiben. Aus den aktuellen Kenngrößen sind Schlussfolgerungen für die Stadt-Umland-Planung abzuleiten. Das Monitoring im Rahmen des Stadtumbaus Ost (ISEK) ist auf den Stadt-Umland-Raum auszudehnen.
- Die kooperative Zusammenarbeit sollte in den Stadt-Umland-Räumen kontinuierlich zu aktuellen Themen weitergeführt und die abgestimmten Ergebnisse schrittweise umgesetzt werden.

### **7.2. Transnational**

- Auf die insbesondere in den östlichen Ländern (Polen, Lettland) in Ansätzen vorhandenen und sich verstärkenden Suburbanisierungstendenzen um die größeren Städte können durch Übertragung der Erfahrungen aus Mecklenburg-Vorpommern rechtzeitig reagiert werden.
- Trotz der länderspezifischen Unterschiede der „Stadt-Umland-Problematik“ sind verallgemeinerungsfähige Konzeptansätze in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Tourismus, Gewerbe und Daseinsvorsorge erkennbar. Zu den Fragen der Stadtentwicklung und der Verflechtungsbeziehungen in das Umland könnte ein kontinuierlicher transnationaler Erfahrungsaustausch angeregt werden.

*Ministerium für Verkehr, Bau  
und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern,  
Abteilung Raumordnung und Landesplanung  
Schloßstraße 6-8, 19053 Schwerin  
Tel.: 0385 588-8041, Fax.: 0385 588-8042  
[http:// www.vm.mv-regierung.de](http://www.vm.mv-regierung.de)  
E-Mail: [cornelia.küther@vm.mv-regierung.de](mailto:cornelia.küther@vm.mv-regierung.de)*

*Schwerin im Oktober 2007*