

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung









FLÄCHENOFFENSIVE HÄFEN MECKLENBURG-VORPOMMERN 2030

Hafenerweiterungsflächen für die Hafenstandorte Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund, Vierow und Wismar





FLÄCHENOFFENSIVE HÄFEN MECKLENBURG-VORPOMMERN 2030

Hafenerweiterungsflächen für die Hafenstandorte Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund, Vierow und Wismar

Flächenoffensive Häfen M-V 2030 Anlass Methodik Ergebnisse Strukturpläne für die Hafenentwicklung 2030	S. 4
Standort Rostock Hafenstandort Rostock Flächenbedarf bis 2030 Entwicklungsschwerpunkte Effekte der Flächenoffensive	S. 8
Standort Stralsund Hafenstandort Stralsund Flächenbedarf bis 2030 Entwicklungsschwerpunkte Effekte der Flächenoffensive	S. 12
Standort Sassnitz/Mukran Hafenstandort Sassnitz/Mukran Flächenbedarf bis 2030 Entwicklungsschwerpunkte Effekte der Flächenoffensive	S. 16
Standort Wismar Hafenstandort Wismar Flächenbedarf bis 2030 Entwicklungsschwerpunkte Effekte der Flächenoffensive	S. 20
Standort Vierow Hafenstandort Vierow Flächenbedarf bis 2030 Entwicklungsschwerpunkte Effekte der Flächenoffensive	S. 24

Die Flächenoffensive Häfen Mecklenburg-Vorpommern 2030

Die Ostseehäfen Mecklenburg-Vorpommerns gehören zu den wachsenden Wirtschaftszentren des Landes.

Anlass

Die Ostseehäfen Mecklenburg-Vorpommerns sind Knotenpunkte im europäischen, nationalen und regionalen Verkehrsnetz mit differenziert ausgeprägten Alleinstellungsmerkmalen. In den zurückliegenden Jahren konnten die Hafenstandorte auf eine dynamische Entwicklung zurückblicken. Die Häfen gehören zu den wachsenden Wirtschaftszentren des Landes. Damit die Häfen auch künftig ihre Wettbewerbsfähigkeit am nationalen und internationalen Markt halten und weiter ausbauen können, benötigen sie vor allem ausreichend Entwicklungsflächen. Vor diesem Hintergrund initiierte das Land Mecklenburg-Vorpommern 2008 die "Flächenoffensive Häfen Mecklenburg-Vorpommern 2030". Gestartet wurde die Initiative mit der Erarbeitung der "Regionalen Flächenvorsorgekonzepte" für die Häfen Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund, Vierow und Wismar

Im Ergebnis der Untersuchungen wurden für die jeweiligen Häfen Entwicklungsflächen entsprechend der drei Nachfragegruppen Umschlag, Logistik und Gewerbe sowie Industrie für einen Planungshorizont bis 2030 identifiziert. Die ausgewiesenen hafenaffinen Entwicklungsflächen dokumentieren einen "ausgehandelten" Kompromiss zwischen Hafenwirtschaft, Siedlungsentwicklung sowie Natur- und Umweltschutz. Zusammengefasst wurden die Ergebnisse (Flächendarstellung und notwendige Infrastrukturmaßnahmen) in einem sogenannten "Strukturplan" für die einzelnen Häfen. Die Strukturpläne bilden die Grundlage für weitere Planungen. Sie betreffen sowohl die planerische Flächensicherung (Landesentwicklungsplan, Regionale Raumentwicklungspläne, kommunale Bauleitplanung) als auch die nachfrageorientierte Umsetzung der aufgezeigten Infrastrukturmaßnahmen. Darüber hinaus sind die Strukturpläne auch Basis für die Erarbeitung der Hafenentwicklungspläne der fünf Häfen.



Methodik

Der Flächenbedarf für den Hafenumschlag hängt entscheidend von der Gutart ab und steigt unterproportional mit wachsender Gütermenge. Bis 2030 wird eine Steigung des Güterumschlags aller Häfen des Landes von 35 Millionen Tonnen (2011, seeseitig einschließlich Bruttotonnage) auf etwa 75 Millionen Tonnen erwartet.

Die prognostizierte Umschlagsentwicklung für die einzelnen Häfen bildete die Basis für die Berechnung des langfristigen Flächen- und Liegeplatzbedarfs. Die Berechnung erfolgte unter Nutzung von Produktivitätskennziffern. Aus der Gegenüberstellung von ermitteltem Bedarf und derzeitigen Umschlagflächen- bzw. Liegeplatzangebot leitet sich der Erweiterungsbedarf ab. Eine weitere Kennziffer für die Abschätzung des Flächenbedarfs für den Untersuchungszeitraum stellt eine Analyse der angesiedelten und nachgefragten Unternehmen

der zurückliegenden 20 Jahre dar. Dabei wurden nicht realisierte Anfragen ebenso berücksichtigt wie Analogiefälle in anderen Ostseehäfen. Aus der Gegenüberstellung von aktuellem Flächenangebot und berechneter Nachfrage können Schlüsse auf die Größenordnung der Erweiterungen für den Untersuchungshorizont abgeleitet werden. Nach der gleichen Methode wurde der langfristige Bedarf an Ansiedlungsflächen für die hafenaffine Industrie abgeschätzt. Die Flächen für die Ansiedlung von Gewerbe-, Dienstleistungs- und Logistikunternehmen sollten möglichst in unmittelbarem Anschluss an die Umschlagflächen liegen. Die Lage am seeschifftiefen Wasser stellt in der Regel einen unternehmerischen Vorteil dar, ist aber nicht für jede Unternehmensansiedlung zwingend erforderlich. Eine gute barrierefreie Verkehrsanbindung an die Umschlagflächen und Schiffsliegeplätze ist jedoch unabdingbare Voraussetzung.

Ergebnis der Flächenberechnungen in den Hafenstandorten

FLÄCHENPLANUNG IN HEKTAR	HANSESTADT ROSTOCK	SASSNITZ MUKRAN	HANSESTADT STRALSUND	HANSESTADT WISMAR	VIEROW	HÄFEN M-V
FLÄCHENBESTAND 2012	830 ha	180 ha	40 ha	240 ha	10 ha	1300 ha
FLÄCHENRESERVE	180 ha	170 ha	375 ha	55 ha	35 ha	815 ha
ZUSÄTZLICHER FLÄCHENBEDARF	660 ha	90 ha	-255 ha	80 ha	55 ha	630 ha
ZU ENTWICKELNDE FLÄCHE	840 ha	260 ha	120 ha	135 ha	90 ha	1445 ha
FLÄCHENBEDARF 2030	1670 ha	440 ha	160 ha	375 ha	100 ha	2745 ha

Beschäftigungseffekte der Flächenoffensive Häfen

BESCHÄFTIGTE HAFENWIRTSCHAFT IN AK	HANSESTADT ROSTOCK	SASSNITZ MUKRAN	HANSESTADT STRALSUND	HANSESTADT WISMAR	VIEROW	HÄFEN GESAMT
BESCHÄFTIGUNGSPOTENZIAL 2030	29.636	3.750	3.467	6.581	*	43.434
BESCHÄFTIGUNGSSTAND	5.697	560	653	3.333	*	10.243
ZUSÄTZLICHE BESCHÄFTIGTE	20.946	2.925	2.618	3.248	*	29.737

^{* -} wurde nicht untersucht

Ergebnisse

Alle Hafenstandorte verfügen über potenziell nutzbare, teilweise noch zu erschließende Flächenreserven. Mit Ausnahme von Stralsund lassen jedoch alle Häfen für die Zukunft einen darüber hinausgehenden, zusätzlichen Flächenbedarf erkennen.

Bis zum Jahr 2030 müssen insgesamt etwa 1.450 Hektar entwickelt werden, um den langfristig prognostizierten Flächenbedarf der fünf Hafenstandorte von rund 2.750 Hektar zu decken. Da alle Häfen über potenziell nutzbare Reserveflächen verfügen, beträgt der zusätzliche Flächenbedarf für die fünf Standorte etwa 630 Hektar. Von den insgesamt zu entwickelnden Flächen werden circa 210 Hektar für den Umschlag, circa 290 Hektar für Gewerbeansiedlungen, Dienst-

leistungs- und Logistikunternehmen und circa **940 Hektar für hafenaffine Industrieansiedlungen** benötigt.

Die Ergebnisse der Flächenberechnung bildeten die Basis für die Entwicklung der Flächenvorsorgekonzepte, die für jeden Hafenstandort erarbeitet wurden.

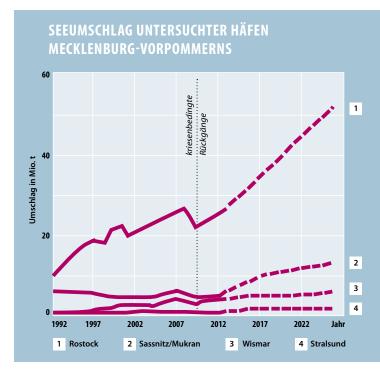
Unter Einbeziehung der differenzierten hafenwirtschaftlichen Leitbilder entstanden nachfolgend in einem mehrstufigen, breit angelegten Prozess "Strukturpläne für die Hafenentwicklung 2030". Die Projektarbeit erfolgte unter Leitung des Energieministeriums und wurde begleitet von einer Arbeitsgruppe, die sich aus den relevanten Fachbehörden der jeweiligen Kommune, des jeweiligen regionalen Planungsverbandes und der zuständigen Hafenwirtschaft zusammensetzte.



Strukturpläne für die Hafenentwicklung 2030

Die "Strukturpläne für die Hafenentwicklung 2030" führen bestehende gegensätzliche Interessen für die Häfen zusammen. Sie stellen ein Kompromissergebnis aus den Anforderungen der Hafenwirtschaft einerseits sowie den Anforderungen an Umwelt, Naturschutz, Lage und Entfernung zur Siedlungsbebauung andererseits dar.

Die Strukturpläne beinhalten beispielsweise konkrete Maßnahmen zum see- und landseitigen Ausbau der Infrastruktur einschließlich der Kostenschätzungen sowie die zu erwartenden Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte. Nach den Prognosen der Studie würde sich die Anzahl der hafenabhängig Beschäftigten bis zum Jahr 2030 auf rund 43.500 erhöhen. Durch die Hafenerweiterungen könnten somit rund 30.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.



Standort Rostock

Größter Hafenstandort in Mecklenburg - Vorpommern

GRUNDAUSRICHTUNG:	Universal- und Passagierhafen
Ø JAHRESSEEUMSCHLAG (2006-2011):	25,0 Mio. t
HAUPTGUTARTEN:	Konsumgüter im Fähr- und RoRo-Verkehr, konventionelle Stückgüter, Projektladung, trockene Massengüter, flüssige Massengüter
TERRITORIUM:	830 ha
ANZAHL DER LIEGEPLÄTZE:	67
WASSERTIEFE DER SEEZUFAHRT:	14,5 m



Hafenstandort Rostock

Die Hansestadt Rostock ist mit circa 200.000 Einwohnern die größte Stadt Mecklenburg-Vorpommerns. Der Wirtschaftsstandort liegt im Verlauf der A 19, etwa 10 km nördlich des Autobahnkreuzes A 19/A 20. In der Hafen- und Universitätsstadt haben sich wirtschaftlich erfolgreiche Unternehmen angesiedelt, moderne Bildungs- und Forschungseinrichtungen etabliert und zahlreiche Dienstleistungs- und Kulturangebote entwickelt. Eine ausgezeichnete Lebensqualität sowie hervorragende Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten zählen zu den zentralen Standortvorteilen.

Gemeinsam mit dem Landkreis Rostock bildet die Hansestadt die Regiopole Rostock, zu der die drei Mittelzentren Güstrow, Bad Doberan und Teterow gehören. Die Hansestadt Rostock an der Ostsee mit Hafen und der ältesten Universität Norddeutschlands einerseits sowie die kleinstädtisch geprägte Kulturlandschaft mit zahlreichen Seen, Flüssen und viel Natur andererseits machen die Region zu einem attraktiven Lebensraum für rund 500.000 Einwohner. Rostock ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt für die Verbindung von Skandinavien und dem Baltikum (Ost-West-Korridor) über Berlin in den Süden Europas (Ostsee-Adria-Korridor). Die Kernstädte der nächstgelegenen Metropolregionen Berlin, Hamburg und Kopenhagen sind jeweils rund 200 Kilometer entfernt.



Mit dem Überseehafen, dem Fracht- und Fischereihafen, dem Chemiehafen und dem Passagierterminal ist Rostock der größte Hafenstandort in Mecklenburg-Vorpommern. Der Überseehafen ist direkt an die A 19 angebunden. Hier gibt es eine entsprechend große Nachfrage nach hafennahen Ansiedlungsflächen. Dabei profitieren die Rostocker Häfen von den sehr guten Standortfaktoren, die beste Bedingungen für den Güter- und Reiseverkehr bieten. Das Leistungsprofil der Rostocker Häfen umfasst alle Umschlagtechnologien und Dienstleistungen für Passagier- und Reiseverkehre.

Schnelle Hafendurchläufe sowie hochfrequente Eisenbahn- und Schiffsverbindungen machen Rostock zu einem **Drehkreuz des Konsumgüterverkehrs.** Rostock ist als **maritimes Logistikzentrum Mecklenburg-Vorpommerns** Bestandteil des europäischen Netzwerkes des Kombinierten Verkehrs. Gegenwärtig bietet die Rostocker Hafenwirtschaft rund **6.000 Menschen Beschäftigung** und generiert ein **Steueraufkommen von 40 Millionen EUR pro Jahr** (2008).

STANDORTFAKTOREN ROSTOCK

EINWOHNER: 203.000

TERRITORIUM: 181,3 km

AUTOBAHNANBINDUNG:

A 19 > 1 km A 20 > 10 km

GLEISANBINDUNG:

Eisenbahnknoten mit Rangierbahnhof; vollelektrifizierte, doppelgleisige Strecken; KV-Terminal

WIRTSCHAFTSZWEIGE:

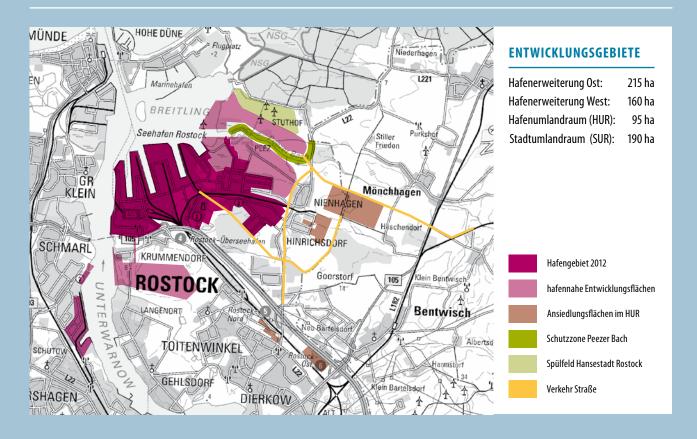
Maschinenbau

Verkehr und Logistik

Baugewerbe

Schiffbau

Offshorekomponentenbau



Flächenbedarf bis 2030

Die Flächenbedarfsprognosen ergeben für den Standort Rostock bis 2030 einen Flächenbedarf von 1.670 Hektar, um den wirtschaftlichen Erfolg der klassischen Hafenumschlagsbetriebe, der Logistikdienstleister sowie der hafenaffinen Industrie langfristig und nachhaltig zu gewährleisten. Davon werden 830 Hektar bereits genutzt, 180 Hektar stehen als zu entwickelnde Reserveflächen zur Verfügung. Daraus leitet sich ein zusätzlicher Flächenbedarf von 660 Hektar ab, der im hafennahen Umfeld des Überseehafens benötigt wird. Insgesamt sind 840 Hektar Fläche zu sichern und zu erschließen.

Entwicklungsschwerpunkte

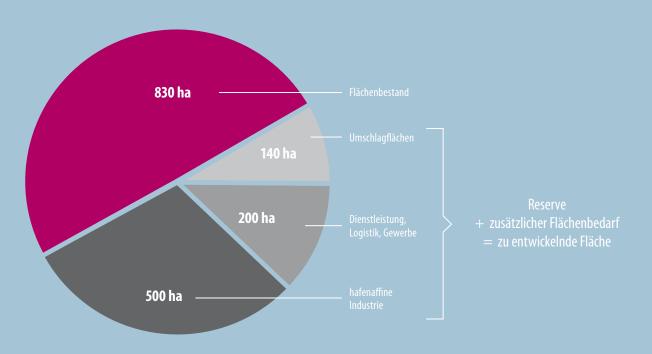
Von den 840 Hektar zu entwickelnder Fläche werden 140 Hektar in unmittelbarer Nähe zum schifftiefen Wasser benötigt, die in Form von 12 zusätzlichen Liegeplätzen mit unterschiedlichen Anforderungen an die Wassertiefe realisiert werden sollen. Sie werden im Rostocker Fracht- und Fischereihafen, auf den Reserveflächen des Überseehafens sowie in den Hafenerweiterungsgebieten Ost und West angeordnet.

Für die Gruppe der Dienstleistungs- und Logistikunternehmen müssen 200 Hektar erschlossen werden. Für die Erweiterung des Hafens als Dienstleistungs- und Gewerbestandort sind mit den Hafenerweiterungsgebieten Ost (215 Hektar) und West (160 Hektar) zwei Entwicklungsgebiete im Raumentwicklungsprogramm "Mittleres Mecklenburg/Rostock" als "Vorbehaltsgebiete" ausgewiesen worden. Sie liegen im direkten Anschluss an die bestehenden Hafenanlagen.

Der **überwiegende Teil der 840 Hekta**r wird im hafennahen Umfeld **für die hafenaffine Industrie** eingeplant. Den dezentralen hafenaffinen Ansiedlungsanfragen soll mit den in der Region Rostock ausgewiesenen Gewerbeflächen entsprochen werden. Große zusammenhängende Gewerbeflächen sind in den Gemeinden Poppendorf und Mönchhagen sowie in der Hansestadt im Güterverkehrszentrum ausgewiesen. Alle Flächen sind als "Vorranggebiete" Bestandteil des aktuellen Raumentwicklungsprogramms "Mittleres Mecklenburg/Rostock".

HAFENAFFINE ENTWICKLUNGSFLÄCHE 2030

Flächenbedarf 2025/30	Bestand	Reserve	zusätzlicher Flächenbedarf
1.670 ha	830 ha	180 ha	660 ha



Effekte der Flächenoffensive

schaffen.

Logistikstandort Rostock gestärkt, Arbeitsplätze gesichert und zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen. Diese Standortsicherung ist mit erheblichen Investitionen für den Ausbau der Seezufahrt, die Erschließung der Hafen- und Ansiedlungsflächen sowie die Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur an Land verbunden. Diese Investitionen können andererseits bis zu 21.000 zusätzliche Arbeitsplätze im gesamten

Bereich der Hafenwirtschaft und hafenverbundenen Industrie

Mit der Studie "Flächenvorsorgekonzept Rostock" werden der

Die Sicherung und Erschließung der im Strukturplan ausgewiesenen Entwicklungsflächen und Verkehrsstraßen erfordert **umfassende Planungsprozesse und Genehmigungsverfahren**. Dazu gehören Abstimmungen in der Bürgerschaft, Informationsveranstaltungen mit den Bürgern sowie eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit über die Medien. Das "Rostocker

Hafenforum" - bestehend aus 25 Vertretern aus Politik, Lan-

desregierung, Kreis- und Stadtverwaltung, Regionalplanung, Wirtschaft, Bürgerinitiativen, der Universität Rostock, Naturschutzvereinigungen sowie des Gartenverbandes – begleitet die Hafenentwicklung im konstruktiven Dialog.

Folgendes sind die zentralen Planungsprozesse, die im Rahmen der Flächenoffensive angestoßen wurden:

- **1.** Der Ausbau der Seezufahrt auf 16,5 Meter Wassertiefe.
- 2. Die weitere Verankerung der Entwicklungsflächen
- a) im Raumentwicklungsprogramm "Mittleres Mecklenburg/ Rostock" sowie auf kommunaler Ebene durch Änderung der Flächennutzungspläne der Hansestadt und der betroffenen Gemeinden
- b) durch die Aufstellung verbindlicher Bauleitplanungen.
- **3.** Die Verkehrsstraßenplanung für den Güterverkehrskorridor zwischen dem Überseehafen und den Entwicklungsflächen in Mönchhagen und Poppendorf.

Standort Stralsund

Hafen mit Zugang zum europäischen Binnenwassernetz

GRUNDAUSRICHTUNG:	Universal- und Passagierhafen
Ø JAHRESSEEUMSCHLAG (2006-2011):	0,8 Mio. t
HAUPTGUTARTEN:	konventionelle Stückgüter Projektladung (Stahl- und Stahlbetonkomponenten) trockene Massengüter
TERRITORIUM:	40 ha
ANZAHL DER LIEGEPLÄTZE:	25
WASSERTIEFE DER SEEZUFAHRT:	7,5 m



Hafenstandort Stralsund

Die Werft- und Hafenstadt Stralsund ist mit 57.000 Einwohnern die einwohnerstärkste Stadt Vorpommerns. Gemeinsam mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bildet Stralsund das kulturelle, wirtschaftliche und wissenschaftliche Zentrum der Region. Tradition, Tourismus und Technologie prägen das Stadtbild. Neben dem Schiff- und Offshorekomponentenbau bilden der Hafen und stahlveredelnde Unternehmen das industrielle Rückgrat der Hansestadt. Die Hansestadt ist über einen vierspurigen circa 30 Kilometer langen Autobahnzubringer an das Autobahnnetz (A 20) angebunden.

Als Tor zur Insel Rügen ist die Hansestadt das Handelszentrum für die nordöstliche Tourismusregion. Entsprechend sind die kulturellen und touristischen Einrichtungen, die Verkehrsinfrastruktur sowie das Angebot an Hotelbetten und Gastronomie ausgebaut. Die einmalige Lage am Strelasund und zur Insel Rügen, die vielen historischen Bauten in der gemeinsam mit der Hansestadt Wismar als UNESCO-Welterbe deklarierten Altstadt sowie das Ozeaneum und Meereskundemuseum sind die Grundlage des Städtetourismus in Stralsund. Mit der Fachhochschule Stralsund, an der zeitgleich knapp 3.000 Studenten immatrikuliert sind, bietet die alte Hansestadt beste Bedingungen für Forschung und Studium. Der Hochschule angegliederte Forschungseinrichtungen und Institute bieten eine praxisnahe, maritim ausgerichtete Ausbildung.



Die Markenzeichen des Hafenstandortes sind Universalität im Einklang mit hohen Qualitätsstandards, Flexibilität, Kundennähe und langjährige Erfahrung im Stauerei- und Lagerbetrieb. Der Seehafen Stralsund hat auf Grund seiner Lage südlich der Insel Rügen nicht die gleichen Bedingungen wie die Häfen an der offenen See. Dagegen verfügt er als einziger Seehafen Mecklenburg-Vorpommerns über einen Zugang zum europäischen Binnenwasserstraßennetz. Als Basishafen für die Flusskreuzschifffahrt laufen zahlreiche Reedereien der Branche den Hafen an. Die hafeneigenen Gleisanlagen sind direkt an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG angebunden. Die räumliche Nähe zum historischen Stadtzentrum birgt Risiken – bietet jedoch auch Chancen für die Entwicklung des Handels- und Passagierhafens. Mit der räumlichen Trennung des Handelshafens vom Stadtzentrum kann das Potenzial des Seehafens als Universal- und Transithafen ausgeschöpft werden. Der Seehafen Stralsund ist mit 1,5 Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr logistischer Dienstleister für die ostdeutsche Kraftwerksindustrie, die Bauwirtschaft und den Im- und Export von Agrargütern. Eine führende Rolle nimmt er auf dem Gebiet des Umschlags und der Verarbeitung von Metallen zur Versorgung der lokalen und überregionalen maritimem Industrie ein und kooperiert dabei mit namhaften in- und ausländischen Stahlproduzenten und Zulieferern.

STANDORTFAKTOREN STRALSUND

EINWOHNER: 58.000

TERRITORIUM: 39,1 km²

AUTOBAHNANBINDUNG:

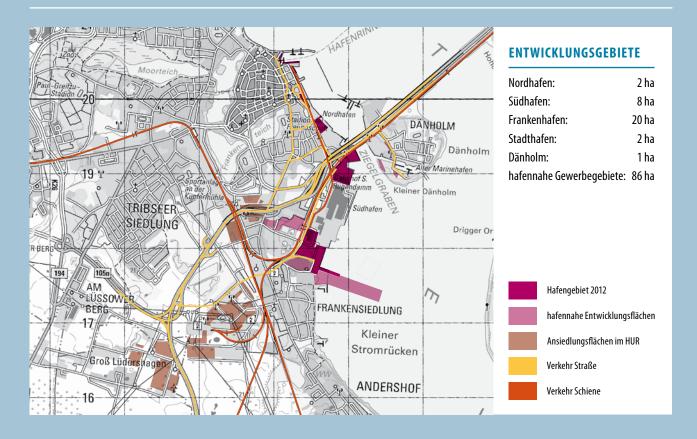
A 20 > 27 km

GLEISANBINDUNG:

ein- und doppelgleisige, vollelektrifizierte Strecken; Eisenbahnknotenpunkt; hafeneigene Gleisanlagen

WIRTSCHAFTSZWEIGE:

Verkehr und Logistik Maschinenbau <u>Schiff- und Off</u>shorekomponentenbau



Flächenbedarf

Die Flächenbedarfsprognosen ergeben für den Standort Stralsund bis 2030 einen Flächenbedarf von 160 Hektar, um den wirtschaflichen Erfolg des Hafenstandortes langfristig zu ermöglichen. Davon werden 40 Hektar bereits genutzt. Da am Standort noch 375 Hektar als zu entwickelnde Reserveflächen zur Verfügung stehen, kann die langfristig zusätzlich benötigte Fläche von 120 Hektar aus der Reserve erschlossen werden.

Entwicklungsschwerpunkte

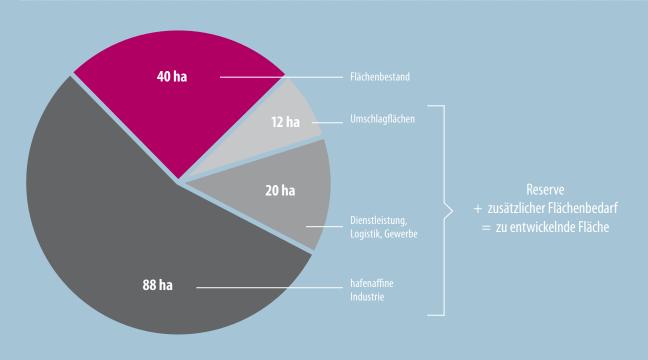
Im Mittelpunkt der Flächenplanung steht die Aufwertung des Frankenhafens zu einem funktionsfähigen Universalhafen mit leistungsfähigen Verkehrsanbindungen. Gleichzeitig wird:

- die Gleisanbindung an den Frankenhafen so gestaltet, dass im Hafen Ganzzüge für den Massengutverkehr zusammengestellt werden können und
- **2.** die Straßenanbindung zu den bestehenden Gewerbestandorten im Stadtgebiet gesichert.

Die Umschlagtätigkeiten werden aus dem stadtkernnahen Nordhafen in den Frankenhafen verlagert, dies eröffnet Möglichkeiten für die Stadtentwicklung. Als Handelshafen bietet der Frankenhafen das größte Entwicklungspotenzial der Stralsunder Häfen.

HAFENAFFINE ENTWICKLUNGSFLÄCHE 2030

riaciiciib caaii 2023, 30	Bestand	Reserve	zusätzlicher Flächenbedarf
160 ha	40 ha	120 ha	0 ha



Die überwiegend zu erschließenden Flächen dienen mit 20 Hektar der Ansiedlung von Dienstleistungs- und Logistikunternehmen sowie mit 88 Hektar der hafenaffinen Industrie. Von den 120 Hektar zu entwickelnder Fläche werden 12 Hektar in unmittelbarer Nähe zum schifftiefen Wasser benötigt, da ein Hochseekreuzfahrtliegeplatz geschaffen werden soll. Das Flusskreuzfahrtgeschäft soll weiter gestärkt und optional auch auf die Ostsee ausgedehnt werden. Der Museumsstandort auf dem Dänholm wird hierfür als Entwicklungsstandort in Betracht gezogen.

Effekte der Flächenoffensive

Die Planungen im Rahmen der Studie "Flächenvorsorgekonzept Stralsund" ermöglichen die Schaffung von 2.600 neuen Arbeitsplätzen im Bereich der hafennahen Wirtschaft. Voraussetzung ist eine engere Anbindung der vorhandenen Gewerbestandorte der Hansestadt an die Umschlagplätze. Die hierfür erforderlichen Verkehrsstraßen sind Bestandteil der Verkehrsplanungen der Stadt und ein wesentlicher Faktor der geschätzten Infrastrukturmaßnahmen von rund 110 Millionen EUR.

Die Flächenplanung umfasst mehrere Hafenbauprojekte, die planerisch und genehmigungsrechtlich untersetzt werden müssen. Der Greifswalder Bodden und der südliche Strelasund sind Gebiete, die der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie sowie der EG-Vogelschutzrichtlinie unterliegen. Diese Naturschutzrichtlinien der Europäischen Union müssen bei der Hafenentwicklung beachtet werden. In Abstimmung mit der Stadtentwicklung werden die Bürger sowie die Vertreter der Umweltverbände einbezogen.

Standort Sassnitz/Mukran

Deutschlands drittgrößter Ostseehafen

GRUNDAUSRICHTUNG:	Fährhafen
Ø JAHRESSEEUMSCHLAG (2006-2011):	4,3 Mio. t
HAUPTGUTARTEN:	Konsumgüter im Fähr- und RoRo-Verkehr, Projektladung (Anlagen und Großkomponenten), Agrarprodukte
TERRITORIUM:	350 ha
ANZAHL DER LIEGEPLÄTZE:	12
WASSERTIEFE DER SEEZUFAHRT:	10,0 m



Hafenstandort Sassnitz/Mukran

Die Region Sassnitz/Mukran liegt auf der Halbinsel Jasmund am nordöstlichen Rand der Insel Rügen. Mit circa 10.000 Einwohnern ist Sassnitz die größte Stadt Rügens, sie kann auf eine lange Tradition als Fischerei- und Fährhafenstandort zurückblicken. Mukran liegt etwa 5 Kilometer vor den Toren der Stadt und ist über die L 29 (Sassnitz-Binz) an die Stadt angebunden. Die Insel Rügen und die Region Sassnitz/Mukran sind über die Hansestadt Stralsund und den Autobahnzubringer an das Autobahnnetz angebunden. Auf der Insel Rügen verläuft die Straßenanbindung als zweispurige Bundesstraße B 96, die derzeit als dreispurige Bundesstraße ohne Ortsdurchfahrten ausgebaut wird.

Die Agrarwirtschaft und der Erholungstourismus im Einklang mit den schützenswerten Naturräumen der Insel prägen das Bild Rügens. Dies gilt gleichermaßen für die touristisch genutzten Küstenregionen wie für das Innere der Insel. In dieses naturnahe Leitbild der Insel gliedert sich der Fährhafen mit seinem Landschaftsbild und der Nutzung der Uferzone ein. Die besondere Herausforderung der Hafenentwicklung besteht für diesen Standort darin, die Hafenerweiterung im Einklang mit den Interessen der Tourismusbranche zu realisieren.

Der Fährhafen Sassnitz/Mukran ist mit einem **Güterumschlag von etwa fünf Mil- lionen Tonnen pro Jahr der drittgrößte deutsche Ostseehafen.** Mit seiner vollelektrifizierten und doppelgleisigen Strecke ist er **der größte Eisenbahnfährhafen**



Deutschlands, der zudem als einziger Hafenstandort eine Gleis- und Umspuranlage für die russische Breitspur hat. Sassnitz/Mukran weist die kürzeste geografische und nautische Distanz nach Skandinavien, Finnland, Russland und in das Baltikum auf. Heute bestehen regelmäßige Fährverbindungen nach Schweden, Dänemark, Litauen, Lettland und Russland. Wassertiefen von 10,5 Metern und moderne Kaianlagen machen den Hafen für nahezu alle im Ostseeraum agierenden Schiffsklassen zugänglich. Neben der speziellen Infrastruktur des Hafens zeigt sich der Standortvorteil durch die Ansiedlung verschiedener Logistikdienstleister mit Kompetenz im Osteuropaverkehr.

Durch die Nähe zu den geplanten Windparks in der Ostsee weist der Fährhafen Sassnitz/Mukran Vorteile als Offshorestandort auf. Dies betrifft die Produktion, die Lagerung, den Umschlag und den Betrieb von Anlagen in der südlichen Ostsee. Lager- und Produktionsstätten können projektorientiert bereitgestellt werden. Bei der Errichtung der Ostseepipeline "Nordstream" zeigte sich die Leistungsfähigkeit des Standortes. Mit dieser projektorientierten Entwicklung am Standort erweitert der Hafen schrittweise sein Leistungsprofil. Gegenwärtig bietet der Hafen 560 Menschen Beschäftigung.

STANDORTFAKTOREN SASSNITZ

EINWOHNER: 10.000

TERRITORIUM: 47,1 km²

AUTOBAHNANBINDUNG:

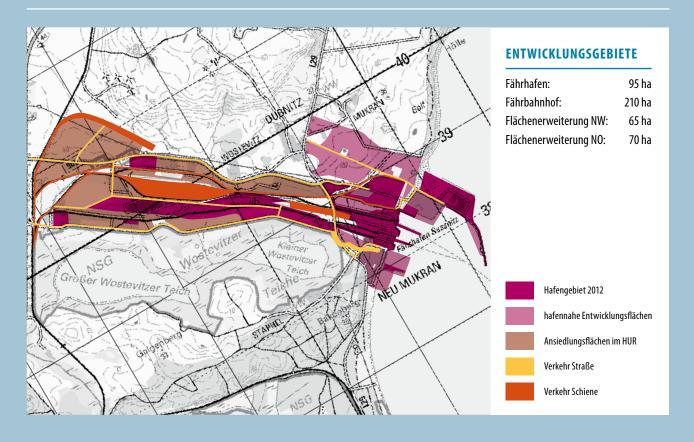
A 20 > 32 km B 96 > 44 km

GLEISANBINDUNG:

doppelgleisige, vollelektrifizierte Stecke; Rangierbahnhof; Gleis- und Umspuranlage für russische Breitspur

WIRTSCHAFTSZWEIGE:

Fischverarbeitung Verkehr und Logistik (Fährverkehr, Kreuzfahrt) Offshorekomponentenbau



Flächenbedarf

Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Nutzung sowie der sich abzeichnenden Entwicklung im Bereich Offshore ergibt sich für den Standort Sassnitz/Mukran ein Flächenbedarf von 440 Hektar, damit der Standort bis 2030 die Voraussetzungen für eine weitere positive Entwicklung erfüllt. Davon werden circa 180 Hektar genutzt, 170 Hektar stehen als Reserveentwicklungsfläche zur Verfügung. Die Studien ergeben einen zusätzlichen Bedarf an 90 Hektar Ansiedlungsfläche. Insgesamt sind 260 Hektar Fläche planerisch zu sichern und zu erschließen.

Entwicklungsschwerpunkte

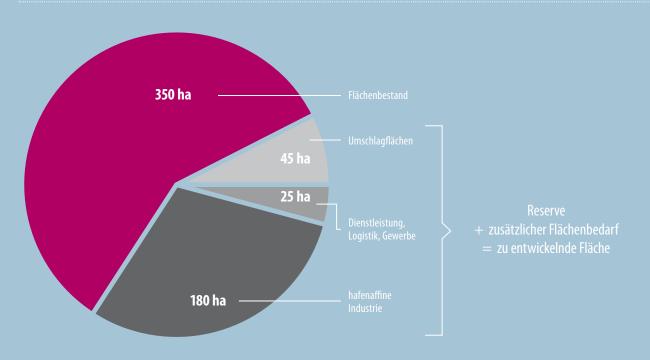
Von den 260 Hektar zu entwickelnder Fläche werden 45 Hektar in unmittelbarer Nähe zum schifftiefen Wasser benötigt, da bis zu fünf zusätzliche Liegeplätze mit unterschiedlichen Anforderungen geschaffen werden sollen. Hierfür wird die vorhandene Uferlinie neu modelliert. Die entstehenden Liegeplätze und Umschlagflächen werden für den Umschlag von schweren Komponenten hergerichtet.

Die überwiegend zu erschließenden Flächen dienen der Ansiedlung von Dienstleistungs- und Logistikunternehmen sowie der hafenaffinen Industrie. Für diese Flächen ist kein direkter Zugang zum seeschifftiefen Wasser zwingend, jedoch ist eine barrierefreie leistungsfähige Verkehrsanbindung zu den Umschlagflächen Grundvoraussetzung.

Die Potenzialflächen werden teilweise bereits durch den Hafen genutzt. Die identifizierten Reserveflächen im Bereich des Fährhafens müssen entsprechend den Nutzungsanforderungen umgewidmet werden.

HAFENAFFINE ENTWICKLUNGSFLÄCHE 2030

		Reserve	zusätzlicher Flächenbedarf
440 ha	350 ha	(davon 170 ha	90 ha



Effekte der Flächenoffensive

Die Studie "Flächenvorsorgekonzept Sassnitz Mukran" zeigt ein großes Flächenpotenzial auf, das sich projektbezogen im Fährhafen Sassnitz/Mukran erschließen lässt. Die Ausweisung von zusätzlich zu entwickelnden Flächen bietet dem Standort die Möglichkeit, Flächenangebote zu unterbreiten ohne die innere Struktur des Fährhafens grundlegend zu verändern.

Für die Hafenentwicklung sind teilweise erhebliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig, mit denen rund 3.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden können. Eine wesentliche Voraussetzung für die Standortentwicklung ist der Bau einer neuen Kläranlage. Ein entsprechender Vorzugsstandort wurde im Rahmen der Studie ausgewiesen. Die weiteren planerischen Vorbereitungen erfolgen durch den Zweckverband Abwasser Rügen.

Der Fährhafen, die Stadt Sassnitz und die umliegenden Gemeinden arbeiten bei der Aufstellung verbindlicher Bauleitpläne und den damit verbundenen Verfahren eng zusammen. Die Schaffung geeigneter Ansiedlungsflächen und die Entwicklung nachhaltiger Verkehrslösungen innerhalb der vorhandenen Entwicklungsflächen werden dabei gleichrangig verfolgt.

Zentrale Bestandteile des Strukturplans sind die Neugestaltung der inneren Verkehrswege zwischen den Liegeplätzen und den Ansiedlungsflächen sowie die Straßenanbindung des Hafens an das regionale Straßennetz. Diese ist abhängig von der Entwicklung des Gleisnetzes am Standort. Hierzu soll gemeinsam mit den Partnern in Schweden, Russland und dem Baltikum eine Strategie zur Zukunft des Eisenbahnfährverkehrs entwickelt werden.

Standort Wismar

Universalhafen mit ausgezeichneter Hinterlandanbindung

GRUNDAUSRICHTUNG:	Universalhafen
Ø JAHRESSEEUMSCHLAG (2006-2011):	3,6 Mio. t
HAUPTGUTARTEN:	konventionelle Stückgüter Projektladung (Off- und Onshorekomponenten) trockene Massengüter flüssige Massengüter
TERRITORIUM:	70 ha
ANZAHL DER LIEGEPLÄTZE:	15
WASSERTIEFE DER SEEZUFAHRT:	9,5 m



Hafenstandort Wismar

Die Hansestadt Wismar ist mit 44.800 Einwohnern ein kulturelles und wirtschaftliches Mittelzentrum an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns. Als UNESCO-Welterbestadt besitzt sie einen der am besten erhaltenen Altstadtkerne Deutschlands und Nordeuropas. Vor allem die Kirchen und reich verzierten Giebelhäuser locken jährlich zahlreiche Touristen an. Schwerpunkte in der Unternehmensansiedlung bilden Tourismus, Schiffbau, Holzindustrie, Technologie und Forschung sowie Handel und Dienstleistungen. Die zentrale Lage Wismars zwischen den Großstädten Schwerin, Rostock und Hamburg macht Wismar zu einem attraktiven Investorenstandort. Die Hansestadt ist im Osten und Westen an das Autobahnnetz (A 20) angebunden. Die Anbindungen sind zwei- bis vierspurig ausgelegt und etwa vier bis sechs Kilometer lang. Die Straßenanbindung des Seehafens und Industriegebietes verläuft separat über die Osttangente der Stadt. Der Hafenhinterlandverkehr und der Stadtumlandverkehr laufen weitgehend unbeeinflusst voneinander. Der Hafen verfügt über einen vollelektrifizierten Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG.

Als Industriestandort bietet Wismar viele Vorteile wie zum Beispiel den direkten Zugang zur Ostsee, die Entwicklungsfähigkeit des Hafens, attraktive Wohnquartiere sowie bereits produzierende Wirtschaftsstandorte. So hat sich die holzverarbeitende Industrie zunächst mit einem Sägewerk und in Folge mit weiteren holz-



verarbeitenden Unternehmen im direkten Hinterland des Hafens angesiedelt. Der Universalhafen Wismar mit einem durchschnittlichen Jahresumschlag von 4,1 Millionen Tonnen profiliert sich nun als Dienstleister der holzverarbeitenden Industrie am Standort. Neben den klassischen Umschlag- und Lagerleistungen übernimmt der Hafen heute Logistikleistungen bis zu den Produktionsstandorten. Weitere Umschlagschwerpunkte bilden umweltsensible und witterungsempfindliche Massengüter, flüssige und feste Chemieprodukte sowie Eisen, Stahl und Baustoffe als massenhafte Stückgüter. Die Hafenwirtschaft Wismar ist derzeit Arbeitgeber für rund 3.300 Beschäftigte.

Mit dem Lückenschluss der A 14 wird sich die Position des Seehafens Wismar zu den Aufkommensmärkten noch einmal deutlich verbessern. Der Hafen stellt sich mit seinen Logistikleistungen im Containerverkehr und der vorausschauenden Hafenentwicklung darauf ein. Dabei bleibt die Forstproduktelogistik am Standort das Rückgrat dieser Profilerweiterung. Sie macht den Standort für Unternehmen, die Logistikleistungen am Standort suchen, interessant.

STANDORTFAKTOREN WISMAR

EINWOHNER: 44.000

TERRITORIUM: 41,6 km²

AUTOBAHNANBINDUNG:

A 20 > 5 km

A 14 > 6 km

A 19 > 62 km

GLEISANBINDUNG:

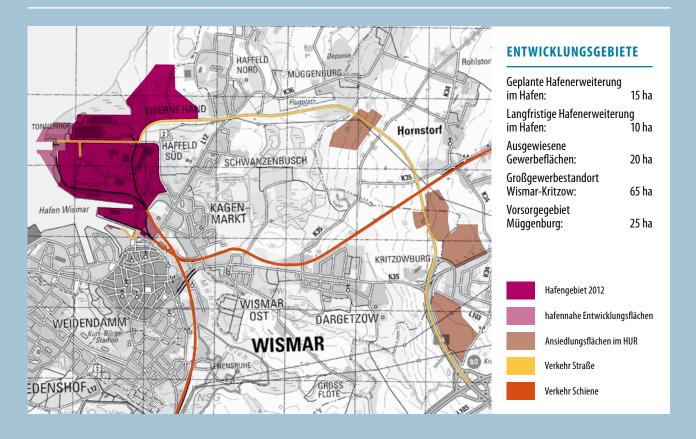
eingleisige, vollelektrifizierte Strecke; elektrifizierter Rangierbahnhof

WIRTSCHAFTSZWEIGE:

Verkehr und Logistik

Maschinenbau

Schiff- und Offshorekomponentenbau



Flächenbedarf bis 2030

Der Flächenbedarf von 375 Hektar bis zum Jahr 2030 gründet sich auf Prognosen zur Weiterentwicklung des Holzclusters sowie des Hafens als Logistikdienstleister. Davon werden derzeit bereits 240 Hektar genutzt, 55 Hektar stehen als Reserveflächen bereit. Nach den Berechnungen im Rahmen der Flächenoffensive ergeben sich für den Standort zusätzlich notwendige Flächen von 80 Hektar. Insgesamt müssen 135 Hektar Ansiedlungsfläche gesichert und erschlossen werden.

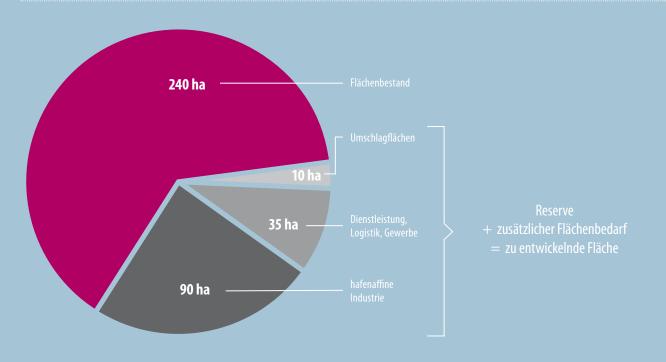
Entwicklungsschwerpunkte

Von den 135 Hektar zu entwickelnder Fläche werden 10 Hektar im unmittelbaren Hafenbereich benötigt. Weitere 15 Hektar werden derzeit für die weitere Hafenentwicklung vorbereitet. Der überwiegende Teil der Entwicklungsfläche ist mit 35 Hektar für den Dienstleistungs- und Logistiksektor sowie mit 90 Hektar für die hafenaffine Industrie vorgesehen. Für die beiden letzten Unternehmensgruppen stehen Gewerbeflächen beispielsweise im Großgewerbestandort Wismar-Kritzow zur Verfügung.

Kurz- und mittelfristige Entwicklungsschwerpunkte sind die Anpassung des Fahrwassers, die Hafenerweiterungen, die Neugestaltung der Gleisanbindung des Hafens sowie die Anbindung des Gewerbestandortes Kritzowburg an die Osttangente. Längerfristig erscheinen die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen im Verlauf der Osttangente sowie eine weitere Stufe der Hafenerweiterung erforderlich.

HAFENAFFINE ENTWICKLUNGSFLÄCHE 2030

Hadrensedan 2023, 30	Bestand	Reserve	zusätzlicher Flächenbedarf
375 ha	240 ha	55 ha	80 ha



Effekte der Flächenoffensive

Die Studie "Flächenvorsorgekonzept Wismar" zeigt, dass die Hafenwirtschaft am Standort Wismar ein hohes Potenzial aufweist, welches wiederum einen hohen Entwicklungsbedarf mit sich bringt. Dabei steht den Infrastrukturkosten von rund 115 Millionen EUR ein Beschäftigungszuwachs von 3.500 neuen Arbeitsplätzen gegenüber.

Grundlage der hafenwirtschaftlichen Entwicklung am Standort wird die Aufwertung der see- und landseitigen Verkehrsanbindungen sein. Sinnvoll ist die Ausweisung und Sicherung verkehrlich gut an den Hafen angebundener Gewerbeflächen, wie sie sich am Standort Müggenburg bieten. Dies wäre ein zusätzlich zu generierender Gewerbestandort mit guten Anschlussmöglichkeiten an den Hafen. Die Flächen werden im Rahmen der Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms M-V berücksichtigt und auf regionaler sowie kommunaler Planungsebene weiter konkretisiert. Hier werden im Strukturplan 25 Hektar hafenaffine Ansiedlungsflächen angeordnet.

Mit dem Großgewerbestandort Wismar-Kritzow stehen rund 180 Hektar Entwicklungsflächen zur Verfügung, von denen rund 30 Prozent bereits baurechtlich gesichert sind. Laut Strukturplan wird der Großgewerbestandort mit 85 Hektar ausgewiesen, weshalb weitere Flächen verbindlich gesichert werden müssen.

Standort Vierow

Zweitstärkster Umschlagplatz für Getreide und Futtermittel in Mecklenburg-Vorpommern

GRUNDAUSRICHTUNG:	Agrarhafen
Ø JAHRESSEEUMSCHLAG (2006-2011):	0,5 Mio. t
HAUPTGUTARTEN:	Agrarprodukte
TERRITORIUM:	10 ha
ANZAHL DER LIEGEPLÄTZE:	2
WASSERTIEFE DER SEEZUFAHRT:	7,5 m

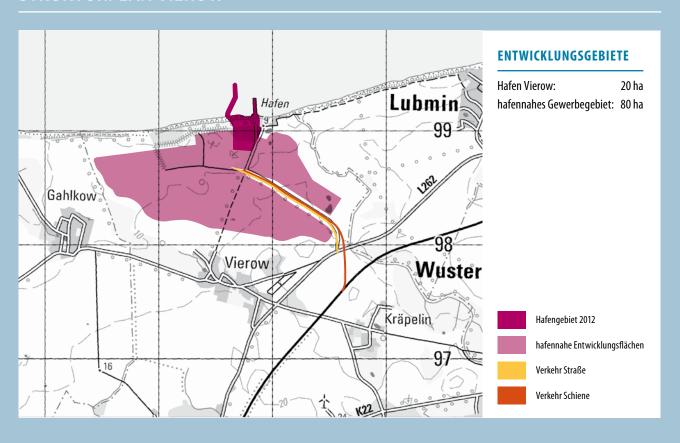


Hafenstandort Vierow

Die Gemeinde Brünzow mit ihrem Ortsteil Vierow liegt circa **14 Kilometer nordöstlich der Hansestadt Greifswald**. Die Region ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt und touristisch kaum erschlossen. Die Städte Greifswald und Wolgast sind die kulturellen Zentren. Vierow ist über die L 262 an die Hansestadt Greifswald angebunden. Die **Anbindung an das deutsche Autobahnnetz** erfolgt über diese Trasse. In Richtung Südosten führt die L 262 auf die B 9 bis Pasewalk und weiter als B 104 bis Swinoujscie. Über Greifswald und Wolgast ist Vierow an das regionale Eisenbahnnetz angebunden.

Der am Südrand des Greifswalder Boddens gelegene Hafen Vierow hat sich in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten von einem Militäranlegeplatz hin zu einem auf Massen- und Ernährungsgüter spezialisierten Handelshafen entwickelt. Sein Jahresumschlag beträgt 800.000 Tonnen. Landseitig sind Lagerhallen, Silos und Freilagerflächen für die operative Lagerhaltung sowie Wäge- und Laboreinrichtungen für die Qualitätskontrollen angeordnet. Diese leistungsfähigen Anlagen stellen die Basis für weitere Entwicklungen dar. Durch Kooperationen zu den Agrarhändlern und zu anderen Häfen sowie der Verbesserung der Verkehrsanbindungen werden gute Voraussetzungen für die Konzentration der Agrarwirtschaft in Vierow geschaffen. Für die Flächenvorsorge des Hafens liegt ein detailliertes Konzept vor, mit dem die umwelt- und naturschutzfachlichen Belange abgewogen sind. In den vorliegenden B-Plänen ist die Entwicklung des Hafens und der Gemeinde planrechtlich weitestgehend gesichert.

STRUKTURPLAN VIEROW





STANDORTFAKTOREN VIEROW

EINWOHNER: 630

TERRITORIUM: 16,1 km²

AUTOBAHNANBINDUNG:

A 20 > 30 km

GLEISANBINDUNG:

Gleisanbindung seit 2012

WIRTSCHAFTSZWEIGE:

Agrarhandel

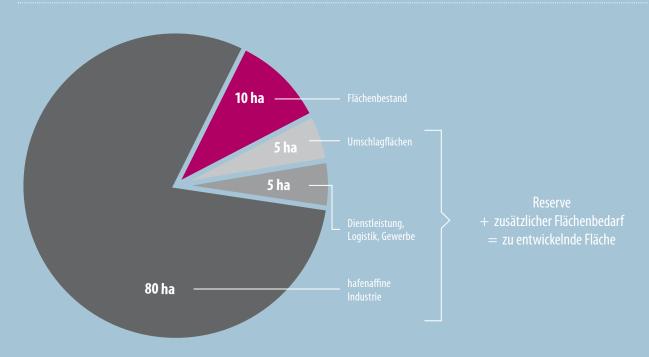
Verkehr und Logistik

(Umschlag und Lagerung von Getreide, Ölsaaten, Futtermitteln und anderen

Ernährungsgütern)

HAFENAFFINE ENTWICKLUNGSFLÄCHE 2030

Flächenbedarf 2025/30	Bestand	Reserve	zusätzlicher Flächenbedarf
100 ha	10 ha	35 ha	55 ha



Flächenbedarf bis 2030

Die Studien prognostizieren für den Standort einen langfristigen Flächenbedarf von 100 Hektar. Die derzeitige Nutzfläche des Hafens beträgt rund 10 Hektar. Bis 2030 sind 90 Hektar Fläche zu entwickeln. Davon stehen bereits 35 Hektar bauleitplanerisch verbindlich ausgewiesene Reserveflächen im Anschlussbereich des Hafens zur Verfügung. Die zusätzlich benötigten 55 Hektar befinden sich in der vorbereitenden Bauleitplanung, einschließlich bahn- und straßenseitige Verkehrserschließung.

Entwicklungsschwerpunkte

Von den 90 Hektar zu entwickelnder Fläche sind 80 Hektar für die hafenaffine Industrie vorgesehen. Die Flächenerweiterungen erfolgen im direkten Umfeld des Hafens. Dabei wird zunächst die vorhandene Hafenanlage optimiert. Durch gezielte Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur wird die Nutzung weiterer Flächen vorbereitet. Als Engpass für die weitere Entwicklung des Agrarhafens wurde die nicht bedarfsgerechte Verkehrserschließung der Umschlag- und Logistikflächen erkannt. Die Anbindung des Hafens an das Gleisnetz der Ener-

giewerke Nord und darüber hinaus an das deutsche Eisenbahnnetz wurde im Jahr 2012 realisiert. Die Planungen für die Erweiterung der Straßenanbindung des Hafens sowie für die Ortsumgehung Greifswald sind in Arbeit.

Effekte der Flächenoffensive

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur am Standort umfasst die Verbesserung der Straßenanbindung des Hafens. Die erforderliche Gleisanbindung wurde bereits realisiert. Auf der Seeseite werden die Verlängerung der vorhandenen Liegeplätze sowie längerfristig die Erhöhung der Liegeplatzanzahl erforderlich. Die Stärkung des Hafenstandortes Vierow ist ein wirksamer Beitrag zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region. Hierfür wurde und wird mit der Klärung der Eigentumsverhältnisse eine stabile Basis geschaffen. Mit der weiteren Flächenerschließung werden darüber hinausgehende Planungsprozesse und Genehmigungsverfahren einschließlich Bürgerbeteiligung erforderlich. Dies betrifft sowohl die Umsetzung bestehender Bauleitplanung als auch die Aufstellung ergänzender und begleitender Infrastrukturplanungen.



HERAUSGEBER

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Tel: 0385 588-0

E-Mail: oeffentlichkeitsarbeit@em.mv-regierung.de

LAYOU1

Kempka & Scholz I www.kempka-scholz.de

DRUCK

Stadtdruckerei Weidner GmbH Carl-Hopp-Str. 15 • 18069 Rostock

BILDNACHWEIS

- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
- Rostock Port/nordlicht
- INROS Lackner AG Rostock
- Baltic Marine Consult GmbH Rostock
- Umweltplan Stralsund
- Ingenieurplanung Ost Greifswald
- Seehafen Stralsund
- Fährhafen Sassnitz
- Seehafen Wisman

STAND

Schwerin im Dezember 2012

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsstellen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Information dem Empfänger zugegangen ist.