



IHK Neubrandenburg · PF 11 02 53 · 17042 Neubrandenburg

Ministerium für Energie, Infrastruktur und  
Landesentwicklung  
Abteilung 4 – Landesentwicklung  
Abteilungsleiter  
Herrn Lothar Säwert  
Schlossstraße 6-8  
19053 Schwerin

E-Mail  
torsten.haasch@neubrandenburg.ihk.de

Tel.  
0395 5597-100

Fax  
0395 5597-500

30. September 2015

## **Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern Stellungnahme im Rahmen der zweiten Stufe der Beteiligung**

Sehr geehrter Herr Säwert,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs zur zweiten Stufe des Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern. Gern nimmt die IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit wahr, im Zuge der zweiten Stufe des Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes (LEP) Stellung zu nehmen. Aus Sicht der IHK Neubrandenburg gibt es die nachfolgenden Anregungen, Hinweise und Kritikpunkte, um deren Berücksichtigung wir bitten, um die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung in allen Teilräumen Mecklenburg-Vorpommerns zu verbessern.

### **Allgemeine formale Anregungen**

Zur eindeutigen rechtssicheren Formulierung regen wir nochmals an, die Zielformulierungen neben der Kennzeichnung mit einem (Z) auch farbig zu unterlegen. Es ist nach wie vor oftmals nicht eindeutig festzustellen, ob sich das (Z) auf den gesamten Programmsatz, auf den jeweiligen Absatz bzw. Satz oder eine einzelne Zeile bezieht.

### **Allgemeine inhaltliche Anmerkungen**

Trotz umfangreicher Überarbeitung gegenüber der ersten Entwurfsfassung überwiegt im vorliegenden LEP-Entwurf noch immer der Zurückhaltungsaspekt. Für den überwiegenden Teil des Landes steht weiterhin nur der bloße Erhalt des Status quo im Vordergrund. Konkrete positive Entwicklungsimpulse und eine qualitative oder auch bedarfsgerechte quantitative Weiterentwicklung von Strukturen und Angeboten werden dagegen weiterhin nur für einige wenige Teilräume des Landes – im Regelfall die Region Rostock – formuliert. Selbst die übrigen Oberzentren, allen voran das Oberzentrum Neubrandenburg, fallen im Fokus des LEP-Entwurfes weiterhin deutlich ab.

Wir betonen nochmals, dass eine nachhaltige Entwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern nach unserer Auffassung nur unter Berücksichtigung aller seiner Teilräume mit ihren jeweiligen Stärken, Schwächen und Potentialen gelingen kann. Die Fokussierung auf einen oder wenige Entwicklungskerne bzw. Teilräume darf nicht Ziel sein und steht im Widerspruch zum Grundsatz der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

## **Zu 1.2 Entwicklungstendenzen**

Die auf S. 11 formulierten Entwicklungstendenzen zum Schienenverkehr greifen wesentlich zu kurz. Einer weiteren Verbesserung von Infrastruktur und Angebot bedürfen nicht nur die genannten Strecken. Insbesondere auf der internationalen Ost-West-Strecke Szczecin – Neubrandenburg – Bad Kleinen – Lübeck besteht dringender Handlungsbedarf. Eine Reisezeit von fünf Stunden für eine Strecke von 300 km Länge sind nicht mehr vermittelbar.

Vor diesem Hintergrund ist aus unserer Sicht auch fraglich ob die Strecke Kavelstorf – Seehafen Rostock als kurze und reine Güterverkehrsstrecke an so prominenter Stelle aufgeführt werden muss, wenn gleichzeitig großräumige Problemstrecken nicht berücksichtigt werden.

## **Zu 3.3.2 Ländliche GestaltungsRäume**

Mit großem Interesse haben wir die Weiterentwicklung der im ersten LEP-Entwurf vorgesehenen Raumkategorie „Ländlicher Raum mit besonderen demographischen Herausforderungen“ hin zur Raumkategorie „Ländlicher GestaltungsRaum“ (LGR) zur Kenntnis genommen.

Der Ansatz des Landes, sich den Regionen mit den größten demographischen Herausforderungen durch spezifische Maßnahmen und Förderstrategien hinzuwenden wird weiterhin befürwortet. Die Einführung und kartographische Darstellung als neue Raumkategorie „Ländlicher GestaltungsRaum“ und als Ziel der Raumordnung sehen wir jedoch weiterhin skeptisch.

Zwar gibt es mit der überarbeiteten Abgrenzungssystematik sowie der Ein- und Ausstiegsoption eine positive Qualifizierung des bisherigen Ansatzes, jedoch sind wir weiterhin der Auffassung, dass in ganz Mecklenburg-Vorpommern bezüglich der Folgen und Herausforderungen des demographischen Wandels ein großer Handlungsbedarf besteht. Deshalb ist dies ein Thema, das im Landesmaßstab bearbeitet werden muss und keiner räumlichen Abgrenzung, Darstellung und Feststellung in einem LEP bedarf. Auch der praktische Mehrwert des Ansatzes wird ohne weitere Präzisierung dessen, was mit dem Ansatz konkret verbunden sein soll, nicht gesehen. Der Ansatz bietet den betroffenen Regionen derzeit keinen klar erkennbaren Mehrwert im Vergleich zur allgemeinen Festlegung als „ländlicher Raum“. Stattdessen sehen wir für die betroffenen Regionen weiterhin die potentielle Gefahr, dass der Ansatz vorrangig dazu genutzt wird, um z. B. die Infrastruktur weiter und im Landesmaßstab prioritär auszudünnen bzw. nur mit qualitativen Abstrichen vorzuhalten. Insbesondere die Realpolitik der Landesregierung in den vergangenen Jahren, die mit ihren umfassenden Reformvorhaben, wie bspw. der Gerichtsstrukturereform, zu großen Einschnitten in die Infrastruktur – vor allem im ländlichen Raum im Ostteil des Landes – geführt hat, zeigt überdeutlich, dass sich Fachpolitik nicht zwangsläufig an landesplanerische Leit- und Zielvorstellungen hält.



Auch den neuen Programmsatz 3.3.2 (5) sehen wir skeptisch. So bleibt unklar, welchen Vorteil die Möglichkeit der Einführung Regionaler Flächennutzungspläne nach § 8 Abs. 4 ROG für die Nahbereiche in den LGR bringen soll. Bereits heute besteht für die Gemeinden die Möglichkeit einen gemeinsamen Flächennutzungsplan nach § 204 BauGB aufzustellen. Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung werden dabei im Sinne der „Anpassungspflicht“ berücksichtigt. Eine weitergehende, direkt mitgestaltende Einbindung der Regionalen Planungsverbände in die Aufstellung der Regionalen Flächennutzungspläne für Nahbereiche könnte nach unserer Auffassung dagegen einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit darstellen.

In den Fällen, in denen in der Bundesrepublik Deutschland Kommunen bisher Regionale Flächennutzungspläne aufgestellt haben (z. B. Städteregion Ruhr), wurde von den beteiligten Kommunen eine Planungsgemeinschaft gegründet. Dies müsste dann auch in den Nahbereichen der LGR erfolgen und kann nach unserer Auffassung nicht von den Regionalen Planungsverbänden übernommen werden, da sie eben nicht nur aus Vertretern der beteiligten Kommunen zusammengesetzt sind.

Auch der Umstand, dass laut Begründung (vgl. S. 32) die Rahmenbedingungen zum Einsatz Regionaler Flächennutzungspläne nach § 8 Abs. 4 ROG seitens der Obersten Landesplanungsbehörde geprüft werden, bestätigt unsere Skepsis. Nach unserer Auffassung hätte diese Prüfung vor Formulierung eines Programmsatzes abgeschlossen sein müssen.

### **Zu 3.4 Einbindung in europäische, nationale und überregionale Netzwerke**

Entsprechend den Aussagen des Programmsatzes 3.4 (2) soll die Kooperation mit der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg insbesondere im Rahmen der raumordnerischen Initiativen zur weiteren Etablierung des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors sowie im Rahmen der Verknüpfung in den Kernnetzkorridoren der Transeuropäischen Netze (TEN-V) ausgebaut werden. Dieser vorrangig verkehrs- und logistikbezogene Ansatz ist wichtig, darf nach unserer Auffassung jedoch nicht der alleinige Fokus in der Zusammenarbeit mit der Metropolregion Berlin/Brandenburg sein. Perspektivisch erwarten wir vom Land einen breiteren und intensiveren Kooperationsansatz mit Berlin/Brandenburg, insbesondere zur Stärkung der bestehenden Wirtschaftsverflechtungen, der im LEP auch deutlich zum Ausdruck gebracht werden muss.

### **Zu 4.3.1 Flächenvorsorge für Gewerbe- und Industrieansiedlungen mit landesweiter Bedeutung**

Für mehrere konkrete Großstandorte im Raum Rostock formuliert Programmsatz 4.3.1 (7) als Ziel der Raumordnung, dass sie über leistungsfähige Verkehrsstrassen an den Seehafen Rostock anzubinden sind. Mit dieser Zielformulierung durchbricht der LEP-Entwurf die vom Energieministerium bspw. auf den Regionalkonferenzen im Sommer 2015 stets betonte „Vogelflugperspektive des LEP“ zugunsten einzelner Standorte. Eine leistungsfähige Anbindung ist auch für andere Gewerbe- und Industriestandorte mit landesweiter Bedeutung wichtig und erforderlich, insbesondere für Vierow/Lubmin und Pasewalk. Die Zielformulierung für einzelne Standorte lehnen wir daher ab.



### **Zu 4.3.2 Einzelhandelsgroßprojekte**

Die mit Programmsatz 4.3.2 (6) vorgesehene Ausnahmeregelung für Einzelhandelsgroßprojekte in Umlandgemeinden der Stadt-Umland-Räume sehen wir weiterhin kritisch, da die Ausnahme auch zentrenrelevante Sortimente umfasst. Zum Schutz der Zentralen Versorgungsbereiche und im Interesse der Sicherung der Funktionalität der Kernstädte sollten Einzelhandelsgroßprojekte die zentrenrelevante Sortimente umfassen grundsätzlich nicht mehr in Umlandgemeinden der Stadt-Umland-Räume ermöglicht werden.

### **Zu 4.5 Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei**

Programmsatz 4.5 (2) sieht vor, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Flächen des Ackerbaus, der Wiesen- und Weidewirtschaft, der gartenbaulichen Erzeugung und des Erwerbsobstbaus sowie Grünland ab der Bodenwertzahl 50 nicht in andere Nutzungen umgewandelt werden darf. Um die wirtschaftliche Entwicklung in den betroffenen Teilräumen nicht einzuschränken, wurden jedoch in der Fußnote 85 Ausnahmen formuliert.

Die Flächeninanspruchnahme hochwertiger Böden muss im begründeten Ausnahmefall insbesondere bei Vorhaben zur Verbesserung der großräumigen bzw. internationalen Infrastrukturanbindung des Landes Mecklenburg-Vorpommern jedoch weiterhin möglich bleiben. Aufgrund der flächigen Ausprägung von Böden mit Bodenwertzahlen über 50 sollte der Ausnahmekatalog daher ebenfalls um „großräumige bzw. internationale Infrastrukturvorhaben“ ergänzt werden.

### **Zu 5.1.1 Erreichbarkeit**

Programmsatz 5.1.1 (2) formuliert, dass in ländlichen Räumen die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen angemessen sicherzustellen ist. Dabei bedarf es insbesondere in den LGR innovativer Lösungsansätze. Zur Untersetzung des Programmsatzes wird in der Begründung auf den Entwurf des „Integrierten Landesverkehrsplans“ (ILVP) verwiesen. Dieser Entwurf liegt derzeit nach unserem Kenntnisstand weder den beteiligten TöB noch der breiten zu beteiligenden Öffentlichkeit vor. Was mit dem Programmsatz konkret gemeint ist bleibt somit unklar.

### **Zu 5.1.2 Infrastruktur und Verkehrsträger**

Programmsatz 5.1.2 (1) formuliert als neues Ziel der Raumordnung, dass die durch Mecklenburg-Vorpommern führenden Korridorabschnitte Rostock – Berlin sowie Hamburg – Berlin der im TEN-V festgelegten Kernnetzkorridore vorrangig zu stärken und weiter zu entwickeln sind. Die mit diesem Ziel vorgesehene Priorisierung einzelner Vorhaben sehen wir sehr kritisch. In den vergangenen Jahren wurden bereits zahlreiche Maßnahmen in diesen Korridoren umgesetzt. Eine weitere Priorisierung ist aus unserer Sicht insbesondere vor dem langjährig bestehenden erheblichen Handlungsbedarf auf anderen internationalen und großräumigen Verbindungen im Land (bspw. der Ausbau der B 96 in Richtung Berlin) nicht nachzuvollziehen. Vor diesem Hintergrund lehnen wir die mit diesem Programmsatz vorgesehene Priorisierung ab.



Laut Programmsatz 5.1.2 (3) sollen die internationalen, großräumigen und überregionalen Strecken die Hauptlast des Wirtschafts-, Berufs- und Freizeitverkehrs aufnehmen. Zur Weiterentwicklung dieses Straßennetzes stehen laut LEP Entwurf Maßnahmen zum Erhalt der Substanz, zur Erhöhung der Sicherheit, zur Verkehrslenkung und zur Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs im Vordergrund. Daneben ist aber auch der Bau einer Reihe von Ergänzungsmaßnahmen erforderlich. In diesem Zusammenhang verweist Programmsatz 5.1.2 (3) auf die Abb. 26. In dieser Abbildung finden sich jedoch nur bundesverkehrswegeplanrelevante Straßenprojekte.

Insbesondere für den seit Jahrzehnten im Bundesverkehrswegeplan verankerten Ausbau der großräumigen Verkehrsachse B 96 von der A 20 in Richtung Berlin greift der Verweis auf die in Abb. 26 genannten Teilvorhaben jedoch zu kurz, da dort der Ausbau der freien Strecke keine Berücksichtigung findet. Nur mit dem gemeinsamen Ausbau der freien Strecke und dem Neubau der einzelnen Ortsumgehungen können die Schnelligkeit, die Leichtigkeit und die Sicherheit des Verkehrs auf der B 96 deutlich verbessert werden. In diesem Zusammenhang erwarten wir, dass der gesamte Ausbau der B 96 von der A 20 bis zur Landesgrenze (MV / BB) als Ziel der Raumordnung im Programmsatz aufgenommen wird. Vor dem Hintergrund, dass im LEP-Entwurf zahlreiche Einzelvorhaben mit weitaus kleinräumigerer Wirkung als Ziel der Raumordnung berücksichtigt wurden, können wir nicht erkennen, warum dieses Vorhaben, das der besseren großräumigeren Anbindung des östlichen Landesteils an die Metropolregion Berlin / Brandenburg dient, nicht im Landesinteresse liegen soll.

In Teilen des Landes Mecklenburg-Vorpommern übernimmt zudem das Landesstraßennetz wichtige überregionale Verbindungen (Verbindungsfunktionsstufe 2). Eine Entwicklungsperspektive für diese Strecken formuliert der LEP-Entwurf trotz bestehender Engpässe ebenfalls nicht. Aufgrund der prioritären Bedeutung für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überregionalen Straßennetzes im östlichen Mecklenburg-Vorpommern sowie zur Gewährleistung einer angemessenen Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Hafenstandorte muss aber auch eine Entwicklungsperspektive für das Landesstraßennetz im LEP formuliert werden. Dies schließt insbesondere die folgenden Vorhaben ein:

- L 26 / L 262 Abschnitt Greifswald – Lubmin (Schaffung einer leistungsfähigen straßenseitigen Anbindung des Industriestandortes Lubmin)
- L 28 / L 32 Abschnitt Torgelow – Ueckermünde-Berndshof

Programmsatz 5.1.2(4) bezieht sich in seinen Aussagen auf die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Mecklenburg-Vorpommern und stellt dabei auf Abb. 27 ab. Die Berücksichtigung der südlichen Eisenbahnanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke in Abb. 27 halten wir dabei weiterhin für sinnvoll. Bei dem Vorhaben handelt es sich jedoch nicht um einen „Bau“ sondern um die Reaktivierung einer Eisenbahnverbindung auf einer planrechtlich noch gewidmeten Bahnstrecke. Folgerichtig sollte das Vorhaben in Abbildung 27 auch als „Wiederaufbau Eisenbahnanbindung Insel Usedom über Karnin („Karniner Brücke““ aufgenommen werden.

Aufgrund bestehender Kapazitätsengpässe auf der Bahnstrecke Wolgast – Świnoujście sollte zudem die Erweiterung der Streckenkapazität (in Form zweier neuer Kreuzungsbahnhöfe) auf dieser für den Pendlerverkehr und touristischen Verkehr besonders bedeutenden Strecke in die Abb. 27 aufgenommen werden.



Bezüglich Programmsatz 5.1.2 (6) muss auch den weiteren bedeutsamen See- und Binnenhäfen ein bedarfsgerechter Ausbau zugestanden werden. Auch die diesbezügliche Begründung auf S. 61 ist in unseren Augen dringend überarbeitungsbedürftig. Vor allem die Aussage, dass die drei landesweit bedeutsamen Häfen mit ihrem Umfeld die Triebfedern der wirtschaftlichen Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern sind, denen in der Verkehrsplanung und in anderen Bereichen oberste Priorität eingeräumt werden muss, sehen wir sehr kritisch. Diese Aussage bestätigt erneut den von der Landesplanung eingeschlagenen Kurs, sich auf wenige Standorte zu fokussieren und entwertet gleichzeitig die übrigen Hafen- und insbesondere Wirtschaftsstandorte im Land – die ganz wesentlich für die wirtschaftliche Leistungskraft des Landes verantwortlich sind – in erheblichem Maße.

Kritisch sehen wir ebenfalls, dass Programmsatz 5.1.2 (7) nur die Hinterlandanbindungen berücksichtigt, die in Tabelle 26 und 27 enthalten sind. Insbesondere die zwei bereits oben genannten Vorhaben, die der Verbesserung der Hinterlandanbindung der Häfen Vierow, Lubmin und Ueckermünde dienen, sind somit nicht berücksichtigt. Aufgrund ihrer Bedeutung für die jeweiligen Hafen- und Wirtschaftsstandorte und ihr weiteres Umfeld müssen diese Vorhaben im LEP berücksichtigt werden. Dies umso mehr, als dass Programmsatz 5.1.2 (7) weiterhin die Schienenanbindung des Frankenhafen Stralsund an die Schienenstrecke Stralsund – Berlin als Ziel der Raumordnung formuliert.

In der Karte (Maßstab 1:250.000) werden bezüglich der Wasserstraßen sowohl Vorrang- als auch Vorbehaltsgebiete für die Seeschifffahrt sowie „wichtige Binnenwasserstraßen“ dargestellt. Insbesondere die Darstellung im Bereich des Peenestroms und Oderhaffs irritiert in diesem Zusammenhang, da hier keine Darstellung schiffahrtsrelevanter Inhalte erfolgt.

Um eine Verbindung zum Programmsatz 5.1.2 (8) herzustellen, regen wir zudem an die Bundeswasserstraßen auch als solche in der Karte darzustellen, bzw. die Begrifflichkeiten zwischen dem Programmsatz und der Karte anzugleichen.

#### **Zu 5.3 (4) Energie – Wirtschaftliche Teilhabe**

Das Bestreben des Energieministeriums Mecklenburg-Vorpommern die Akzeptanz für die Windenergienutzung durch Möglichkeiten der wirtschaftlichen Teilhabe zu verbessern sehen wir grundsätzlich positiv. Dies ist nach unserem Verständnis jedoch keine vorrangige Aufgabe der Raumordnung, da es sich hierbei nicht um einen raumordnerischen Sachverhalt handelt. Aus diesem Grund kann es kein Ziel der Raumordnung sein, betroffenen Bürgern und Gemeinden die Möglichkeit zu geben, sich wirtschaftlich an neu zu errichtenden Windparks zu beteiligen.

Der in diesem Zusammenhang zwischenzeitlich vom Energieministerium vorgelegte Entwurf eines „Gesetzes über die Beteiligung von Bürgern und Gemeinden an Windparks an Land in Mecklenburg-Vorpommern und zur Änderung weiterer Gesetze (BüGembeteilG)“ wurde im Rahmen der Verbändebeteiligung von den Wirtschaftskammern in MV u. a. aufgrund erheblicher Eingriffe in grundrechtliche Freiheiten (Art. 12 Abs. 1 GG, Gewerbefreiheit & Art. 14 GG, Eigentumsfreiheit) abgelehnt. Nach unserer Auffassung stellen weiterhin die bereits heute vielfältig praktizierten freiwilligen Beteiligungsmodelle die Vorzugslösung dar.



### **Zu 5.4.1 Bildung**

Die mit der Schulentwicklungsplanung bis 2017 bestätigten Berufsschulstandorte mit ihren Nebenstellen stellen aus Sicht der Wirtschaft eine Minimalvariante der berufsschulischen Versorgung in Mecklenburg-Vorpommern dar. Eine weitere Konzentration der Berufsschulstandorte auf die Ober- und Mittelzentren, wie im Programmsatz 5.4.1 (3) formuliert, ist für uns nichtinnehmbar. So bestehen neben den Berufsschulstandorten in Ober- und Mittelzentren gegenwärtig auch noch Standorte beruflicher Schulen in Grundzentren, bspw. in Malchin und Torgelow, die aufgrund ihrer fachlichen Spezialisierung (Landesfachklassen) bzw. engen Verbindung zur regionalen Wirtschaft für ihr Umfeld von großer Bedeutung sind. Auch diese Standorte müssen, insbesondere vor dem Hintergrund der bisherigen umfassenden Konzentrationsprozesse in der Berufsschulstruktur des östlichen Mecklenburg-Vorpommern und aufgrund der Tatsache, dass ohnehin nur noch ein Bruchteil der Ausbildungsberufe in den Berufsschulstandorten des Landes vorgehalten wird, von der Landesplanung berücksichtigt werden. Wir regen an, den Programmsatz 5.4.1 (3) entsprechend zu ergänzen.

### **Zu 7.1 (1) Unterirdische Raumordnung – Unterirdische Potenziale nutzen**

Grundsätzlich soll mit dem Programmsatz die nachhaltige Nutzung der unterirdischen Geopotenziale gewährleistet werden. Die Förderung von Erdgas und Erdöl im Küstenmeer einschließlich Stützbohrungen für Produktionsbohrungen auf dem Festland sollen jedoch mit dem Programmsatz ausgeschlossen werden.

Diesen generellen Ausschluss sehen wir kritisch, da hierdurch eine künftige nachhaltige Nutzung der unterirdischen Geopotenziale (Erdöl- und Erdgasvorkommen im Raum Vorpommern) verhindert wird. Auch die Begründung, dass derzeit keine Risikoanalyse bezüglich der Erdölförderung im Küstenmeer vorliegt bzw. diese beim derzeitigen Kenntnisstand der potenziellen Vorkommen im Bereich der südlichen Ostsee fachlich nicht abgesichert sei, überzeugt vor dem Hintergrund des generellen Ausschlusses nicht. Darüber sehen wir die Gefahr, dass diese Zielformulierung dem Bundesberggesetz widerspricht.

### **Zu 7.3 Sicherung oberflächennaher Rohstoffe**

Der Programmsatz 7.3 (1) sollte nach unserer Auffassung eindeutig als Ziel der Raumordnung an die Regionalplanung adressiert werden, zumal die Formulierung des Programmsatzes („In den RREP sind Rohstofflagerstätten als Vorranggebiete Rohstoffsicherung und Rohstoffvorkommen als Vorbehaltsgebiete Rohstoffsicherung festzulegen.“) bereits einem Ziel entspricht.

### **Zu 8.7 Rohstoffsicherung**

Vor dem Hintergrund möglicher künftiger Infrastruktur- und Wirtschaftsvorhaben in den östlichen Küstengewässern bspw. für die Rückverfüllung der Trasse weiterer Leitungsstränge der Nord-Stream-Gasleitung bitten wir um Überarbeitung der Planinhalte zur Rohstoffsicherung im Küstenmeer. Auch künftig müssen marine Kies- und Sandvorkommen für die Wirtschaft und die Entwicklung des küstennahen Bereichs zur Verfügung stehen, um kurzfristig auf Erfordernisse von Investoren eingehen zu können. Dafür benötigen die Unternehmen, welche Rohstoffe in der Ostsee gewinnen, Planungssicherheit, die sowohl über bergrechtliche



Genehmigungen als auch eine entsprechende landesplanerische Gebietskulisse im Rahmen des LEP hergestellt werden sollte. Wir schlagen daher vor, die Sicherung der marinen Rohstoffe mittels Vorranggebiets- und Vorbehaltsgebietsfestlegungen – auf Basis entsprechender fachlicher Grundlagen – vorzunehmen.

Wir hoffen, dass unsere Hinweise, Anregungen und Bedenken zur weiteren Qualifizierung des LEP-Entwurfes und damit zur Schaffung besserer Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung aller Teilräume unseres Landes beitragen. Für Rückfragen und weitere Gespräche im Rahmen des abschließenden Diskussionsprozesses zur Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Haasch

