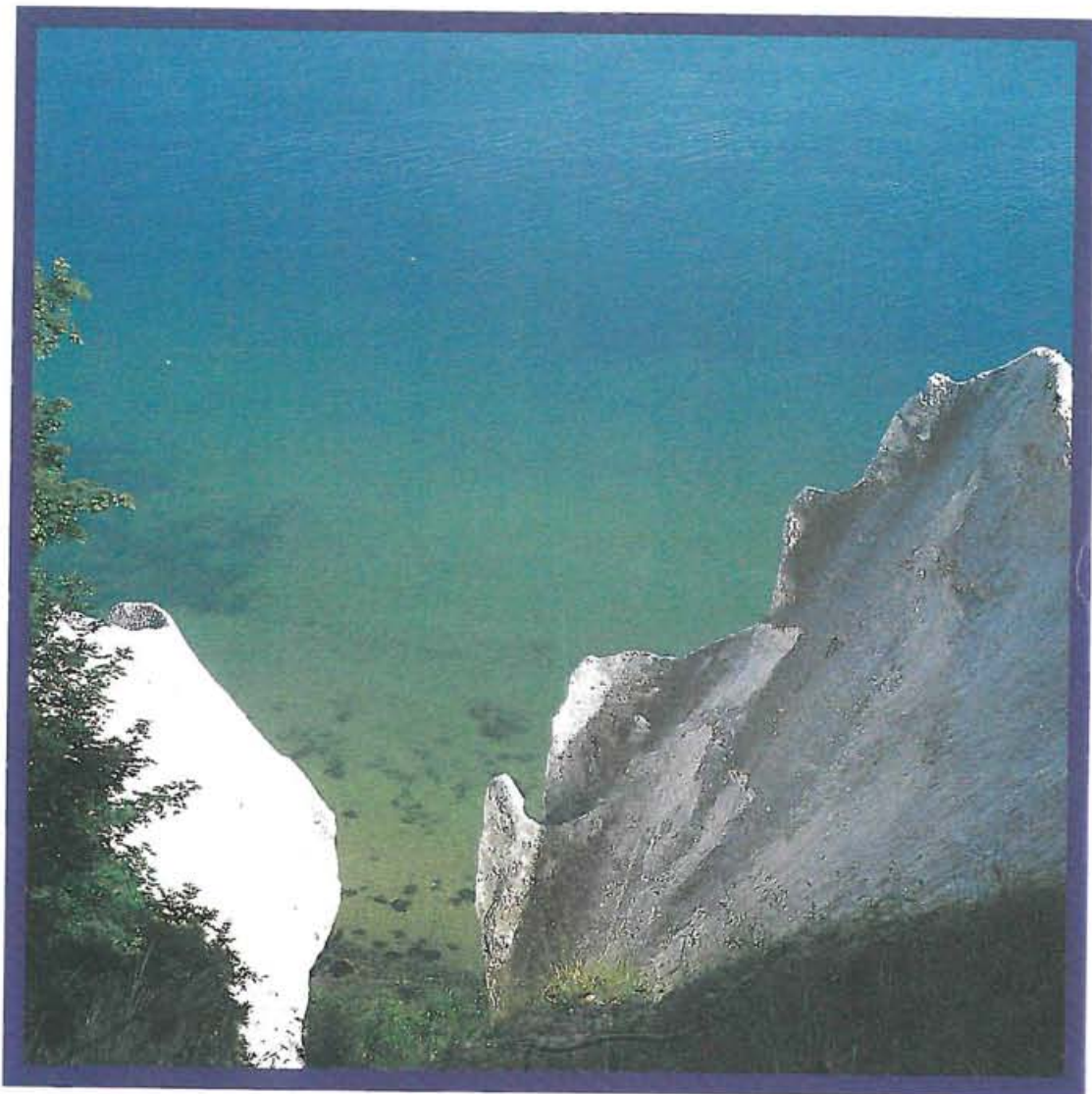


# STADT SASSNITZ

## FLÄCHENNUTZUNGSPLAN - NEUAUFSTELLUNG -

### TEIL B ERLÄUTERUNGSBERICHT



Stadt Sassnitz

Flächennutzungsplan

- Neuaufstellung -

Teil B - Erläuterungsbericht

Ergänzt und geändert durch Maßgaben, Auflagen und Hinweise gemäß Genehmigung vom  
12.02.2001

Sassnitz, den 08.08.2001

D. Holtz  
Bürgermeister



Bearbeitung:  
Dipl.-Ing. W. Bergknecht  
Architekt BDA -Stadtplaner-

- gh - gruppe hardtberg  
stadtplaner-architekten  
Rüngsdorfer Straße 17  
53173 Bonn

im März 2001

## INHALT

	Seite
<b>1. VORBEMERKUNG</b>	<b>1</b>
<b>2. VERFAHREN</b>	<b>2</b>
<b>3. ANLASS UND ZIEL DER ÄNDERUNG</b>	<b>3</b>
3.1 Veränderte Grundzüge der Planung	4
3.2 Verbindliche Bauleitplanung (Bebauungspläne)	4
<b>4. LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG</b>	<b>5</b>
4.1 Historische Entwicklung	5
4.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung	7
4.3 Stadtentwicklungsplanung	10
<b>5. FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG</b>	<b>16</b>
5.1 Bevölkerungsentwicklung	16
5.2 Flächenansprüche Wohnen	23
5.3 Natur und Landschaft	26
5.4 Konzeption	28
<b>6. DARSTELLUNGEN gem. § 5 (2) BauGB</b>	<b>33</b>
6.1 Bauflächen/Art der baulichen Nutzung	33
6.2 Flächen für Gemeinbedarf	43
6.3 Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge	47
6.4 Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen	51
6.5 Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen	53
6.6 Grünflächen	55
6.7 Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft	58
6.8 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen oder die Gewinnung von Bodenschätzen	59
6.9 Flächen für die Landwirtschaft und Wald	60
6.10 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft und sonstige Nutzungsregelungen	61
<b>7. KENNZEICHNUNG gem. § 5 (3) BauB</b>	<b>63</b>
7.1 Umgrenzung von Flächen bzw. Lage von Flächen, unter denen der Bergbau umgeht oder die für den Abbau von Mineralien bestimmt sind bzw. deren Böden erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind	63
<b>8. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN gem. § 5 (4) BauGB</b>	<b>65</b>
8.1 Umgrenzung von Schutzgebieten im Sinne des Naturschutzrechtes	65
8.2 Regelung für die Stadterhaltung und für den Denkmalschutz	66

<b>9.</b>	<b>VERMERKE gem. § 5 (4) BauGB</b>	<b>67</b>
9.1	Kreideabbau	67
9.2	Bahnanlage Strecke Lietzow-Binz	67
<b>10.</b>	<b>FLÄCHENBILANZ</b>	<b>68</b>

## **Anhang**

Tabelle 1	Natürliche Einwohnerentwicklung	70
Tabelle 2	Einwohnerentwicklung mit Wanderungen	71
Baudenkmale		72
Alleen und Baumreihen		74

## 1. VORBEMERKUNG

Bereits im Oktober 1990 - also kurz nach der Gesamteinführung des BauGB in den neuen Bundesländern aufgrund des Einigungsvertrages vom 31.08.1990 - wurde der Auftrag für die Erarbeitung des Flächennutzungsplanes der Stadt Sassnitz erteilt. Nach einer Reihe von Vorklärlungen ab November 1990 mit der Stadtverwaltung, dem Landkreis und Vertretern der Träger öffentlicher Belange zu grundsätzlichen langfristigen Stadtentwicklungsalternativen wurde ein Flächennutzungsplan-Vorentwurf erarbeitet und am 18.02.1991 von der Stadtverordnetenversammlung gebilligt sowie die Beteiligung der Bürger und Träger öffentlicher Belange beschlossen.

Für den Bereich der Kernstadt Sassnitz berücksichtigte der Vorentwurf die generellen Ziele eines bereits Mitte 1990 erarbeiteten Entwurfes. Dieser Teilplan ging jedoch unter relativ geringer Berücksichtigung der langfristig anzustrebenden Ziele stärker vom Bestand aus, ohne insbesondere die Bereiche der beiden Häfen sowie der Kur- und Erholungsgebiete und der damit verbundenen jeweils speziellen Entwicklungsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Der gegenwärtig gültige Flächennutzungsplan wurde am 29.04.1992 beschlossen und am 05.03.1993 genehmigt.

Er ist mit dem Tag der Veröffentlichung am 09.11.1993 wirksam geworden.

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf dem Erläuterungsbericht der Erstaufstellung des Flächennutzungsplanes, dessen Bearbeitung 1990 begann.

Diese unmittelbare Anknüpfung an die seinerzeitigen Erläuterungen sollen die Kontinuität bzw. auch die Brüche innerhalb der Stadtentwicklung in den mehr oder weniger „stürmischen“ Jahren nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten verdeutlichen. Sie sollen aber auch den Eindruck vermeiden, nun bereits wieder ein neues Kapitel in der räumlichen Planung aufzuschlagen und das Vorangegangene als weniger fundiert anzusehen.

In diesem Zusammenhang ist es wohl auch zu bedauern, daß die Erläuterungen zum gegenwärtig noch gültigen Flächennutzungsplan, die kurz nach der „Wende“ entstanden, nicht ausreichend die vorangegangene Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg gewürdigt haben. Umsomehr sollte es erlaubt sein, darauf hinzuweisen, daß in der Stadt Sassnitz eine Reihe Entwicklungen in dieser Zeit eingeleitet worden waren, an die in positivem Sinne angeknüpft werden konnte.

## 2. VERFAHREN

Der nunmehr vorliegende Entwurf einer 1. Änderung des Flächennutzungsplanes ist einer Neuaufstellung gleichzusetzen. Technisch und inhaltlich wäre es vollkommen unpraktikabel, insbesondere in der Planzeichnung, eine gleichsam überdeckende, korrigierende Darstellung vorzunehmen. Es erwies sich als erforderlich, die Planzeichnung so neu zu verfertigen, daß sie als Regelwerk lesbar ist und damit handhabbar wird.

Zusätzlich wurde die neue Planzeichnung im CAD-Verfahren erstellt, wobei dadurch Änderungen und Ergänzungen sowohl während des Verfahrens wie auch später auf besonders rationelle Weise durchgeführt werden können.

Gemäß § 2 (4) BauGB gelten die Vorschriften über die Aufstellung von Bauleitplänen auch für ihre Änderung. Da, wie in dem hier vorliegenden Fall, eine vollständige Ersetzung eines Bauleitplanes vorgenommen werden soll, dies auch als Änderung gilt, ist der bestehende Flächennutzungsplan Verfahrensgegenstand. Die vollständige Ersetzung muß inhaltlich und verfahrensrechtlich eindeutig und erkennbar sein. Dies wird dadurch gewährleistet, daß neben den notwendigen Beschlüssen der Stadtvertretung für die Neuaufstellung gleichzeitig auch Beschlüsse über die Aufhebung des bisherigen Planes erfolgen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> S. Bielenberg u.a., Kommentar zum BauGB März 1987, Lfg. 36 § 2, 84 ff



### 3. ANLASS UND ZIEL DER ÄNDERUNG

Die sehr frühe Festlegung der Stadt auf wichtige kommunale Entwicklungsziele hat sich bewährt. Es konnten unmittelbar anschließend Bebauungspläne inhaltlich abgestützt entwickelt werden, die wiederum durch eine heute deutlich sichtbare Anzahl von Realisierungen entscheidene Impulse für die Stadtentwicklung ausgelöst haben.

Allgemein gehen die Erfahrungen in der Stadtplanung nach Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes, später des Baugesetzbuches von der Wirksamkeit eines Flächennutzungsplanes für ein Zentrum von ca. 15 Jahren aus, bis eine grundsätzliche Überarbeitung erforderlich wird.

Die nach der sogenannten „Wende“ in allen Lebensbereichen einsetzenden und noch anhaltenden starken Veränderungen in den neuen Bundesländern machen auch für die Stadt Sassnitz eine schnellere Anpassung der Flächennutzung an sich abzeichnende Weiterentwicklungen notwendig. Dabei ist jedoch davon auszugehen, daß die bereits seit 1990 verfolgten Grundziele der Stadtentwicklung nicht infrage gestellt werden müssen.

Die Erarbeitung des Flächennutzungsplanes sollte nur auf der Grundlage einer langfristigen übergreifenden Konzeption der zukünftigen Stadtentwicklung erfolgen, in die mittel- und langfristige Zielvorstellungen eingehen. Dabei steht außer Frage und ist auch gesetzlich vorgeschrieben, daß die Bauleitpläne, mithin auch der Flächennutzungsplan, „den Zielen der (übergeordneten) Raumordnung und Landesplanung anzupassen“ sind (§ 1 (4) BauGB). Gerade diese Vorschrift findet bei der nun vorliegenden Neuaufstellung einen sicher besonders zu wertenden Niederschlag, weil bei der seinerzeitigen Erstaufstellung des Flächennutzungsplanes die raumordnerischen Ziele gar nicht und nur in Ansätzen vorliegen konnten.

Im besonderen sei auf die Regelungen des § 8 a BNatSchG bzw. des seit dem 01. Januar 1998 anzuwendenden § 1a BauGB hingewiesen, nach denen nunmehr in der Bauleitplanung über zu erwartende Eingriffe in Natur und Landschaft bei der Abwägung zu entscheiden ist.

### **3.1    Veränderte Grundzüge der Planung**

Als größere Änderungen, die die Grundzüge Planung berühren, sind zu nennen:

- Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen im Bereich Mukran in gewerbliche Bauflächen bzw. in Grünflächen bei gleichzeitiger Zurücknahme von gewerblichen Bauflächen südlich Alt-Mukran und westlich und östlich Dubnitz.
- Ausweisung eines Golfplatzes von ca. 135 ha zwischen Alt-Mukran und Dwa-sieden.
- Ergänzungen und Änderungen hinsichtlich der Natur- und Landschaftsschutzgebiete gem. § 5 (4) BauGB.

### **3.2    Verbindliche Bauleitplanung (Bebauungspläne)**

Seit Wirksamkeit des Flächennutzungsplanes sind in der Stadt Sassnitz eine Reihe von Bebauungsplänen rechtsverbindlich geworden, die in ihren Grundzügen aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, jedoch im Detail Änderungen auf dieser Planungsebene erforderlich machen.

Demgegenüber befinden sich Bebauungspläne im Verfahren, deren Ziele und Inhalte nicht bzw. nicht vollständig mit dem wirksamen Flächennutzungsplan zur Deckung gebracht werden können. Mit der hier anstehenden Änderung, die somit z.T. auch als Parallelverfahren gem. § 8 (3) BauGB zu betrachten ist, soll den bisher geltenden Sonderregelungen gem. § 246 a, die am 31.12.1997 entfallen, Rechnung getragen werden.



## 4. LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG

Aus den langfristigen Zielvorstellungen unter Einbeziehung der Vorgaben aus der Raumordnung und Landesplanung sind sowohl informelle Planungskonzepte, wie Stadtentwicklungsplan, städtebauliche Rahmenpläne etc., als auch formelle Planungen, wie der Flächennutzungsplan und die Bebauungspläne, abzuleiten.

Die langfristige Stadtentwicklung muß die generelle Zielsetzung beinhalten, die Funktionsfähigkeit der Stadt auf allen Sektoren den jeweiligen Anforderungen anzupassen und diese zu ermöglichen. Generell sind die Anforderungen an die räumliche Planung der Kommune hinreichend in § 1 BauGB niedergelegt. Hierbei sind unter Einschluß der vorangegangenen Entwicklung sowohl Fortentwicklungen der bisherigen Verhältnisse mit weitergeführter oder abgebrochener Zielrichtung als auch neue, von der Stadt nicht unmittelbar beeinflussbare Zielsetzungen einzubeziehen.

### 4.1 Historische Entwicklung

Die frühesten Funde auf Rügen, die auf Menschen hinweisen, stammen aus dem 9. Jtsd. v.Ch.. Aus dem 3 Jtsd. sind durch die Wandlung vom Jäger zum sesshaften Ackerbauern erste Siedlungen feststellbar. Eine Besiedlung durch Slawen erfolgt im 6 Jh. n.Ch..

Politisch gerät Rügen seit dem 12. Jhdt. unter dänische Oberhoheit und wird 1325 mit Pommern vereinigt. 1648 fällt Vorpommern mit Rügen an Schweden; seit 1815 gehört Rügen zum preussischen Königreich.

1844 werden das Fischerdorf Sassnitz mit 145 Einwohnern und das benachbarte Bauerndorf Crampas mit 96 Einwohnern selbständige Gemeinden. Beide Dörfer werden 1906 zu Sassnitz vereinigt.

Um 1860 beginnt in Sassnitz die Badeortentwicklung. Man zählt in dieser Zeit um 200 Badegäste jährlich in Sassnitz, ohne daß zunächst eine nennenswerte bauliche Erweiterung erfolgt. 1869 entsteht das Hotel „Zum Fahrnberg“ (abgerissen, ehemaliger Krankenhausstandort, 1995 abgerissen). Sassnitz erlebt in den folgenden Jahren eine kurze Blütezeit als Modebad des Großbürgertums; die nun stärker einsetzende Bebauung erfolgt relativ planlos. 1894 werden 8000 Bade- und Kurgäste aus dem In- und Ausland registriert. Aber bereits um die Jahrhundertwende beginnt der Niedergang als Badeort; Sassnitz wird von Binz überflügelt,

neue Badegewohnheiten verlangen flache, weite Strände. Die bauliche Entwicklung kommt ab 1902 fast zum Erliegen.

Drei bedeutsame Bauten aus dieser Zeit sind zu erwähnen: ab 1873 Schloßbau Dwasieden (Bauherr Adolf von Hanseemann, Architekt Friedrich Hitzig aus Berlin); Schloß und Park werden 1936 durch die Marine übernommen, daß Schloß 1947 gesprengt. 1880-83 Bau der St. Johannes-Kirche, 1910 Gemeindehaus (heute Rathaus) mit Warmbad im Jugendstil (Architekt Gustav Bähr, Berlin).

Ein gewisser wirtschaftlicher Aufstieg beginnt mit dem Hafenausbau 1889; in dieser Zeit gibt es im Sommer tägliche Dampfschiffverbindungen nach Swinemünde und Stettin. Eine Postdampferlinie nach Trelleborg läuft von 1897-1909.

Sassnitz erhält 1891 Eisenbahnanschluß durch die Nebenlinie Stralsund-Sassnitz, Station Crampas. Die wichtige Eisenbahnfährverbindung nach Trelleborg erfolgt ab 1909.

Zu Beginn unseres Jahrhunderts beginnt der Wandel von lange verweilenden, begüterten Gästen zu Kurzurlaubern (Aufenthalt 3 Tage); eine Entwicklung, an der sich bis heute noch wenig geändert hat.

Nach dem II. Weltkrieg bekommt Sassnitz eine erhebliche Bedeutung als Industriestandort. Der schon in der Mitte des vorigen Jh. einsetzende Kreideabbau wird nunmehr industriell betrieben, insbesondere seit 1962 im Kreidewerk Klementelvit. Fischfang-Kombinat und Fischverarbeitungswerk treiben diese Entwicklung voran. Die Fährverbindungen nach Trelleborg und ab 1986 vom neuen Hafen Mukran aus nach Klaipeda (Memel) stellen eine weitere, wichtige Existenzgrundlage dar. Die Steigerung der Arbeitsplätze führt zu einem kräftigen Anwachsen des Wohnungsbaus und damit der Einwohnerzahl; mit 15.600 Einwohnern wird 1983 eine Verdoppelung gegenüber den 40er Jahren erreicht.

Sassnitz erhält 1957 Stadtrecht.

## 4.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Stadtentwicklung muß sich wie bereits ausgeführt im Rahmen der vorgegebenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung vollziehen.

Die Stadt Saßnitz liegt nach dem **Ersten Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern** an zwei **überregionalen** Achsen, die die Teilräume des Landes untereinander sowie die Verbindung mit wichtigen Zentren außerhalb des Landes herstellen:

- a) (Lübeck) – Wismar – Rostock – Stralsund – **Sassnitz** – (Skandinavien/ Baltikum)
- f) (Skandinavien/Baltikum) – **Sassnitz** – Greifswald/Demmin – Neubrandenburg – Neustrelitz – (Berlin)

Gemäß **Regionales Raumordnungsprogramm der Planungsregion Vorpommern RROP** vom 29.09.1998 zählt Sassnitz zu den ländlichen Räumen, wobei als Oberzentrum Stralsund – Greifswald und als Mittelzentrum Bergen die zentralörtlichen Strukturen bestimmen.

Nach dem RROP liegt Sassnitz an der **Regionalen Achse** Altenkirchen – Sagard – **Sassnitz** – Binz – Sellin – Göhren, wobei diese Achse für die nötige Anbindung der an der Küste gelegenen Touristikschwerpunkträume und der dortigen Zentralorte der Nahbereichsebene dient.

Sassnitz selbst ist als **Unterzentrum** eingeordnet. Gemäß des erneuten Beteiligungsverfahrens bei der Aufstellung des RROP nimmt die Stadt Sassnitz als Unterzentrum **ausgewählte mittelzentrale Funktionen** wahr, wobei eine Einstufung als Mittelzentrum mit Teilfunktion einer späteren Überprüfung bedarf.

Die raumordnerischen Ziele hinsichtlich **Natur und Landschaft** werden in dem entsprechenden Kapitel behandelt (s. 5.3).

Die zukünftige **Siedlungsstruktur** wird zum einen durch die Einordnung der Stadt als Unterzentrum mit mittelzentraler Funktion (beantragt) und zum anderen durch Erweiterung und Neuordnung der bestehenden Siedlungsflächen innerhalb der bereits erwähnten überregionalen Achsen bestimmt.

Die Ansiedlung von Betrieben des **produzierenden Gewerbes** wird in der Stadt Sassnitz ganz überwiegend durch den Fährhafen beeinflusst (s. Kap. 4.3.1 / Industrie und Gewerbe). Nach dem RROP ist die Hafen- und Lagerwirtschaft an dafür geeigneten Standorten als regional bedeutsames Gewerbe zu sichern und zu entwickeln. Insofern liegen hier spezielle Standorterfordernisse vor. Das gleiche gilt auch für die Wirtschaftszweige **Handwerk, Handel und Dienstleistungen**, wobei die Einstufung der Stadt als Unterzentrum mit **mittelzentralen Funktionen** gerade auf diesem Sektor einen zusätzlichen Bestimmungsfaktor darstellt.

Hinsichtlich **Fremdenverkehr und Erholung** ist die Lage der Stadt Saßnitz auf der Insel **Rügen** einem Raum mit besonderer natürlicher Eignung zugeordnet und zählt nach dem RROP zu den Tourismusschwerpunkträumen. Auf der anderen Seite ist die Stadt mit dem Fährhafen und der notwendigerweise angelagerten Infrastruktur auch als ein ausgeprägter Wirtschaftsstandort, den man als gegensätzlich bezeichnen könnte, anzusehen. Die mehr feinkörnige räumliche Organisation in der Flächennutzungsplanung zeigt jedoch, daß die Bewältigung der möglichen Konflikte durch entsprechend räumliche Gliederung geleistet werden kann. Das Stadtgebiet von Sassnitz in seiner Längsausdehnung parallel zur Küste mit dem Nationalpark Jasmund und der vorgelagerten Kernstadt im Norden sowie dem Fährhafen im äußersten Süden bietet dafür die notwendigen Voraussetzungen.

Durch das in Angriff genommene Kurgebiet Sassnitz-Dwasieden knüpft die Stadt an das traditionelle **Kur- und Bäderwesen** - ehemaliges Kreidebad – an (s. Kap. 4.3.1 / Fremdenverkehr und Tourismus).

Mit der Übersiedlung des Fährverkehrs vom Stadthafen Sassnitz in den Fährhafen Sassnitz (ehem. Mukran) verlagert sich auch der fährgebundene **Schienenverkehr** auf die Strecke Stralsund - Sassnitz/Mukran - (baltische Staaten / Rußland/Skandinavien) als überregionale Hauptachse mit **Verbindungsfunktion der Region zum Ausland**.

Mit der gleichzeitigen Vorgabe, daß die Strecke Sassnitz/Binz – Stralsund – Rostock – Schwerin – (Hamburg/Köln) in das **InterCity-Netz** aufgenommen werden soll bzw. wurde stellt sich (unter zusätzlicher Berücksichtigung des Anschlusses Berlin) die Forderung der Stadt nach einem entsprechenden Bahnhof im Bereich des Fährhafens Sassnitz als InterCity-Halt . Dabei ist die Erhöhung der Streckenleitgeschwindigkeit des Streckenabschnittes Stralsund-Bergen-Lietzow -Fährhafen Sassnitz-Binz von besonderer Bedeutung.

Eine ähnliche Problematik gilt für die **InterRegio-Strecken** von Sassnitz nach Berlin und Hamburg, wobei die Anbindung der Kernstadt an das InterRegio-Netz nicht aufgegeben und zumindest mittelfristig weiter entwickelt werden soll. Gleichzeitig sollen damit **InterRegio-Halte** sowohl jeweils in der Kernstadt wie im Fährhafen Sassnitz gewährleistet werden.

Der letztgenannte Halt stellt gleichzeitig den Endpunkt einer **SNPV-Anbindung** der sich parallel zur B 96 b entwickelnden gewerblichen Bauflächen dar.

Ohne Frage ist bezüglich des **Straßenverkehrs** für Sassnitz der weitere Ausbau der **B 96** in Verbindung mit der Ost-West-Autobahn **A 20** einschließlich eines leistungsfähigen Zubringers nach Rügen von existenzieller Bedeutung, insbesondere auch wegen der dringend notwendigen **Hinterlandanbindung** des **Fährhafens**.

In diesem Zusammenhang kommt dem nunmehr abgeschlossenen Ausbau der **B 96 b** (Nordstraße) als unmittelbarem Fährhafenanbinder besondere Bedeutung zu.

Mit dem laufenden Ausbau **Fährhafen Sassnitz** (Mukran) selbst werden die raumordnerischen Ziele des Landes auf dem Sektor **Schifffahrt und Häfen** erfüllt.

## 4.3 Stadtentwicklungsplanung

### 4.3.1 Wirtschaftliche Grundlagen

Die der Stadtentwicklungsplanung zugrundeliegenden Prämissen beruhen insbesondere auf der Stärkung und dem Ausbau der ökonomischen Grundlagen der für die Stadtentwicklung Sassnitz wichtigsten Wirtschaftsbereiche:

- **Fremdenverkehr, Tourismus und Erholung**
- **Industrie und Gewerbe**

#### **Fremdenverkehr, Tourismus und Erholung**

In der Stadt Sassnitz beruht das Potential für den Wirtschaftsbereich Fremdenverkehr und Tourismus zum einen auf dem auch international bedeutsamen Erholungsgebiet der Stubnitz mit der nach Norden und Osten weisenden Seekante der **Kreidefelsen** (seit 1990 Nationalpark Jasmund), zum anderen auf den der Kernstadt vorgelagerten Hafenanlagen **Stadthafen** und auf den – allerdings in den letzten Jahrzehnten verschütteten – Ansätzen von Fremdenverkehrseinrichtungen in der Kernstadt.

Der Bereich „Fremdenverkehr und Tourismus“ setzt sich aus den Bereichen **Ferientourismus, Wochenendtourismus und Kurwesen** zusammen.

Von dem 1991 in den Raum gestellten Ziel von 3.500 Betten für den Bereich „Ferien und Kur“ sind gegenwärtig ca. 2.600 Betten vorhanden. Als zukünftige Zielzahl werden nunmehr **4000 Betten** angestrebt, wobei davon ca. 1000 Betten im Kurgebiet Dwasieden untergebracht werden sollen.

Die gegenüber Seebädern geringe Ausrichtung auf den Badeurlaub führt in Sassnitz gegenwärtig zu einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von ca. 5. Tagen. Damit spielt der eigentliche Ferientourismus mit einer Aufenthaltsdauer ab 14 Tagen nach wie vor eine untergeordnete Rolle.

Wochenend- und Tagestourismus stützen sich im allgemeinen auf die Einwohner im Umkreis von etwa 150 km. Aufgrund der dünnen Besiedlung der Region wäre hier außerhalb der Saison mit niedrigen Zahlen zu rechnen.

Demgegenüber jedoch stellt der **Nationalpark Jasmund** mit den international berühmten Kreidefelsen (**Königsstuhl**) eine derartig hohe Attraktivität dar, daß ins-



besondere der Tagestourismus ohne mehrtätigen Aufenthalt eine – vor allen Dingen in den Sommermonaten – außerordentlich hohe Frequenz erreicht.

Von besonderer Bedeutung für den Tourismus ist der **Stadthafen**. Es ist ein Entwicklungsziel, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern, die Aufenthaltsdauer der Touristen zu verlängern und als eine der Voraussetzungen hierfür einen attraktiven, funktionierenden Fischerei- und Tourismushafen, möglichst mit zusätzlichen Angeboten im kulturellen und sportlichen Bereich, zu entwickeln.

Dabei wird eine optimale Gestaltung eines seetouristischen Areals mit hohem Freizeitwert angestrebt.

Die Stadt Sassnitz hat das bei der Erstaufstellung des Flächennutzungsplanes gestellte Ziel des Aufbaus eines **Kurgebietes** und damit die Entwicklung zum **Heilbad** konsequent weiterverfolgt.

Hier sieht die städtische Entwicklung ihre Zukunftschance, die „weiße“ Industrie als einen prägenden Bestandteil aufzubauen und an die alte Badekulturepoche anzuknüpfen. Grundlage bilden das außerordentliche Naturraum-Potential in Verbindung mit den Heil- und Mineralwasserquellen durch die zwischenzeitlich durchgeführten erfolgreichen Bohrungen Nr. 1 Thermalsole und Nr. 2 Heilwasser sowie der für Heilzwecke verwendeten Kreide.

Im Bereich Fremdenverkehr und Tourismus einschließlich Kur ist die Verflechtung mit den übrigen städtischen Funktionen eine wichtige Rahmenbedingung für die Entwicklung. D.h., daß aufgrund der starken Saisonschwankungen eine attraktive Ausstattung (Stadthalle, Bad, Kurpark, Kongreßzentrum u.ä.) nur dann wirtschaftlich zu betreiben sein wird, wenn sie gleichzeitig Funktionen für die Versorgung der städtischen Bevölkerung und des Umlandes erfüllt.

### **Industrie und Gewerbe**

Der Wirtschaftsbereich Industrie und Gewerbe war in Sassnitz im wesentlichen durch die Fischindustrie, den Kreideabbau und Kleingewerbe bestimmt. In naher Zukunft werden für das produzierende und verarbeitende Gewerbe aber auch für den Sektor Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung des **Fährhafens Sassnitz** (Mukran) zusätzliche Flächen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Gemeinhin ist das Beschäftigungs- und Wertschöpfungspotential eines Hafens davon abhängig, inwieweit es gelingt, die transporttechnisch bedingte Unterbrechung der Güter- und Warenströme durch Funktionen der Warenmanipulation bzw. der Güterverarbeitung und -veredelung ökonomisch zu nutzen.

Diese Berücksichtigung der Entwicklung schließt allerdings nach vorliegenden Unterlagen nicht aus, daß „die Unternehmenskonzeption des Fährhafens Sassnitz (Hafen Mukran) von der Zielstellung geprägt sein sollte, Industrieansiedlungen zu fördern, die die Distribution und Veredelung der umgeschlagenen Güter zum Gegenstand haben bzw. auf den Seetransport angewiesen sind.“<sup>2</sup>

„Für den Fährhafen Sassnitz (Hafen Mukran) bietet sich an, Distributionszentren für Baustoffe, Holz „- und viele andere Gutarten -“ zu entwickeln.“<sup>3</sup>

Durch den bereits angesprochenen Rückgang operativer Funktionen der Seehäfen steht – als Folge der wachsenden Anforderungen an die Logistik der Transportkette und die Distribution von Waren – eine zunehmende Bedeutung von logistisch-dispositiven Funktionen gegenüber. Es ist daher ins Auge zu fassen, den Hafen vom traditionellen Umschlagplatz für Güter und einem Standort für Seehafenindustrien zu einer Drehscheibe und einem Entscheidungs- und Planungszentrum internationaler Transportströme auszubauen.

Die Chancen von Seehäfen, als logistische Schaltstellen wesentliche Bedeutung zu erlangen, hängen somit einerseits von der Qualität ihrer Transport- und Informationsinfrastrukturen – insbesondere für die Zu- und Ablaufverkehre zu den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren ihres Hinterlandes – ab; andererseits von der Möglichkeit, diese logistischen Hafenfunktionen einzubinden in eine entwickelte städtische Wirtschaft mit einem möglichst hohen und qualitativ hochwertigen Lokotransportaufkommen. Dabei bilden heute die differenzierten Produktions- und Dienstleistungsnetzwerke städtischer Wirtschaft die entscheidende Basis für eine ökonomische Perspektive von Seehäfen im Sinne eines wertschöpfungs- und beschäftigungsorientierten logistischen Dienstleistungszentrums.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> „Entwicklungskonzeption Hafen Mukran, Forschungsgruppe Verkehr 1994“

<sup>3</sup> dito

<sup>4</sup> Die Ausführungen sind tlw. übernommen aus Dieter Läpple „Hafenwirtschaft“ 1997

Bei Berücksichtigung dieser Perspektiven und Erfordernisse muß die städtebauliche Entwicklungsplanung in Sassnitz davon ausgehen, daß in den Stadtteilen Neu-Mukran, Dubnitz und Wostevitz bereits heute weit vorausschauende Planungen eingeleitet werden müssen, die auch in der Flächennutzungsplanung ihren Ausdruck zu finden haben.

Mit der nunmehr gefällten Entscheidung, einen wesentlichen Teils des Neuaufbaus der **Fischindustrie** im Bereich Mukran in unmittelbarer Verbindung mit dem Fährhafenausbau (Nordmole) vorzunehmen, ist ein wichtiges stadtentwicklungspolitisches Ziel aus der seinerzeitigen Erstaufstellung des Flächennutzungsplanes konkretisiert worden.

Hinsichtlich der **Kreidegewinnung** ist eine Sicherstellung dieses Industriezweiges mit der 1997 erfolgten Zulassung des Rahmenbetriebsplanes für die Errichtung, Führung und Wiedernutzbarmachung des Kreidetagebaus Promoisel und der Halde für die nächsten 65 Jahre gesichert. Die Betriebssätte befindet sich an der Westgrenze des Stadtgebietes Sassnitz, die eigentlichen Abbaugelände auf dem angrenzenden Gemeindegebiet Sagard im Bereich Promoisel. Innerhalb des Stadtgebietes von Sassnitz befinden sich gegenwärtig keine Abbaugelände (s. Kap. 6.8).

#### 4.3.2 Räumliche Planung

Hinweis:

Die zwischenzeitlich verfolgten Planungsziele und ihr gegenwärtiger Stand sind durch Fettdruck hervorgehoben.

Die Stadtentwicklungsplanung fand im Jahre 1990 in alternativen Modellen im Stadtentwicklungsplan M. 1:20.000 ihren Niederschlag. Als Ergebnis wurde es für sinnvoll gehalten, der langfristigen Entwicklung folgende hervorgehobenen Ziele, die auch heute noch gelten bzw. bereits erreicht sind, zugrunde zu legen:

- Der Fährhafen (Stadthafen) mit Bahn- und Bundesstraßenanschluß hat in der heutigen Lage nicht nur eine schwerwiegende Belastung der Stadt zur Folge, sondern ist auch nicht wirtschaftlich zu betreiben. Es wird davon ausgegangen, daß er mittel- bis langfristig in Neu-Mukran seinen neuen Standort findet.

Der bereits vor dem Krieg geplante Gleisanschluß des heutigen Fährhafens (Stadthafen) von Süden her kann damit einschließlich der damit unvermeidlich verbundenen Eingriffe in die empfindlichen Küstenregion entfallen.

**Die Entscheidung der beschriebenen angestrebten Entwicklung ist bereits gefallen und wird realisiert.**

- Der heutige Hafen soll sich weiter in Richtung „Freizeit und Erholung“ entwickeln, was kleinere gewerbliche Einrichtungen nicht ganz ausschließt. Er wird im wesentlichen über die „Straße der Jugend“ neu angebunden.

**Die Entscheidung ist mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 10 Stadthafen Sassnitz ebenfalls bereits gefallen. Zusätzlich soll eine Anbindung über die ehemalige Hafenbahn erfolgen.**

- Ein zukünftiger, neu zu entwickelnder Kurbereich wird im Dwasiedener Wald vorgesehen. Es wird somit davon ausgegangen, daß die bisherige militärische Nutzung möglichst kurzfristig aufgegeben wird. Das Gebiet ist für ein Kurgebiet besonders geeignet, da es Zugang zur attraktiven Küste hat, eine gute Verbindung mit dem Stadtzentrum möglich ist und es genügend Fläche bietet.

**Auch hier ist die Entscheidung durch verschiedene Maßnahmen, u.a. durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8 Kurgebiet Dwasieden, mit der angegebenen Zielrichtung gefällt und tlw. realisiert worden (u.a. Thermalbohrungen).**

- Die Fischindustrie wird vom heutigen Hafen in das Industriegebiet Mukran ausgelagert.

**Mit der in Kürze zu erwartenden Realisierung eines Fischwerkes am Fährhafen Sassnitz (Mukran/Nordmole) wird dieser Entwicklung Rechnung getragen.**

**Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 10 Stadthafen Sassnitz verbleibt ein kleiner Teil der Fischindustrie (Rügenfisch) im Bereich des Stadthafens.**

- Ein Freizeit- und Erholungsschwerpunkt wird nördlich von Lancken vorgesehen. Hier sollen Angebote für die überörtliche und örtliche Freizeitnutzung ent-

wickelt werden. Dabei sind innerhalb des Gebietes landschaftsökologisch wertvolle Bereiche zu schützen.

**Mit der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 15 „Freizeit- und Erholungsgebiet Dargast“ und Nr. 18 „Kunst- und Gewerbehof Gut Dargast“ wird das angegebene Ziel weiter verfolgt.**

- Das erforderliche Angebot an gewerblichen Bauflächen insbesondere für das ortsansässige bzw. auf die Stadt bezogene Gewerbe, reicht bei weitem nicht aus. Innerhalb der bebauten Ortslage von Sassnitz sind Neuansätze von bzw. Erweiterungen für Gewerbebetriebe im nennenswerten Umfang nicht möglich. Daher werden südwestlich von Lancken und der B 96 derartige Flächen zur Verfügung gestellt.

**Mit der bereits durchgeführten Realisierung des 1. Abschnittes des Gewerbegebietes Lancken ist das Ziel z.T. bereits erreicht; eine Fortführung der gewerblichen Entwicklung in Richtung Süden wird angestrebt.**

- Die zwischenzeitlich angedachte Entwicklung eines der Küste vorgelagerten Industriegebietes für Werftanlagen ist bereits in der Phase der Aufstellung des gegenwärtig wirksamen Flächennutzungsplanes nicht mehr verfolgt worden. Demgegenüber hat sich trotzdem das Ziel, an der nördlichen Randzone von Hafen und Bahnanlagen Mukran Industrieflächen größeren Umfangs auszuweisen, als richtig erwiesen.

**Ein Teil der gewerblichen Bauflächen ist mit dem Bebauungsplan Nr. 7 „Industriegebiet Mukran“ für die Realisierung vorbereitet worden.**

In neuester Zeit besteht die Absicht, eine Fischverarbeitungsanlage größeren Umfangs auf einem an die Nordmole des Fährhafens angelagertem Spülfeld zu ermöglichen. Entsprechende Voruntersuchungen sind angelaufen.

**Die zwischenzeitlich inkommunalisierte Spülfläche ist nunmehr in den Flächennutzungsplan übernommen worden.**

- Verstärkt wird die gewerblich-industrielle Entwicklung auch durch die Freigabe von ursprünglich für Bahnanlagen vorgesehene Flächen südlich parallel der B 96 b (Nordstraße).

## 5. FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

### 5.1 Bevölkerungsentwicklung

Die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung ist weitgehend die Grundlage aller stadtplanerischen Überlegungen. Aus ihr ergeben sich u.a. die wesentlichen Ansätze für die Ausweisung der verschiedenen Bauflächen und für die soziale Infrastruktur.

Aufgrund der besonderen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse sind Vorausschätzungen nur auf der Grundlage alternativer Annahmen sinnvoll. Sie machen damit Entwicklungsvarianten deutlich, aus denen bestimmte Auswirkungen und Notwendigkeiten für das städtische Handeln ableitbar sind. Insofern sind die folgenden Ausführungen nicht als Voraussage einer ganz bestimmten Entwicklung mißzuverstehen, sondern als die Darstellung von Möglichkeiten, die der Stadt wenigstens teilweise ein frühzeitiges Handeln - Fördern oder Gegensteuern - erlauben. Dies gilt allerdings nur soweit die Entwicklungen sich nicht überwiegend dem städtischen Handeln entziehen, wie dies insbesondere bei der überregionalen bzw. regionalen Entwicklung zu großen Teilen der Fall ist.

Die Entwicklung der Gesamteinwohnerzahl stützt sich auf zwei zu berechnende Variablen:

- natürliche Einwohnerentwicklung (Lebendgeborene, Gestorbene)
- Einwohnerentwicklung unter Zugrundelegung von Wanderungen

#### 5.1.1 Natürliche Bevölkerungsentwicklung

Die Berechnung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung geht von der theoretischen Annahme aus, daß die jetzige Bevölkerung in der Stadt verbleibt, also keine Zuwanderungen und Abwanderungen erfolgen. Veränderungen ergeben sich dann allein durch Alterung, Sterbefälle und Geburten. Die Prognose ist relativ genau möglich, da die Überlebenswahrscheinlichkeiten der einzelnen Jahrgänge im Bundesgebiet relativ gleichmäßig verteilt sind. In der vorliegenden Prognose wurden die neuesten Daten zur Sterbewahrscheinlichkeit der alten Bundesländer von 1986/87 zugrunde gelegt. In der Tendenz werden die Werte für die älteren Jahrgänge langfristig etwas zu niedrig liegen, da – wie in der Vergangenheit – auch weiterhin mit einem Anstieg der Lebenserwartung zu rechnen ist. Für die vorliegende Aufgabenstellung ist dies jedoch unbedeutend, da sich diese Erscheinung erst stärker ab 2020 – 2030 auswirkt.



Größere Ungenauigkeiten ergeben sich in der Frage, wieviele Kinder geboren werden.

Unter stabilen wirtschaftlichen-sozialen Verhältnissen lassen sich auch diese Werte relativ genau aus der Vergangenheit bestimmen.

Als Kennzeichen für die voraussichtliche Zahl der Geburten wird die sogenannte Fruchtbarkeitsziffer, d.h. die Geborenen je 1.000 Frauen im Alter von 15-45 Jahren (gebärfähiges Alter) angesehen.

Die für die zukünftigen Geburten wichtige Zahl der Frauen im Alter von 15 – 45 Jahre wird im nächsten Jahrzehnt leicht ansteigen, dann jedoch auch wie die Werte des Jahres 1996 absinken. Damit sind selbst bei einem Wiederanstieg der Fruchtbarkeitsziffer langfristig geringere Geburten und damit eine geringere Bevölkerungszahl vorprogrammiert.

Für die Prognose wurden ansteigende Fruchtbarkeitsziffern zugrunde gelegt, die sich im Laufe der Jahre an die Verhältnisse der alten Bundesrepublik angleichen. Das Ergebnis der Berechnung zeigt die Tabelle und die Grafiken zur Einwohnerfortschreibung ohne Wanderungen (s. Anhang).

Die Gesamteinwohnerzahl wird sich entsprechend dieser Annahmen wie folgt entwickeln:

#### **Einwohnerfortschreibung ohne Wanderungen**

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	12.684	12.383	12.093	11.609	10.997

Aufgrund des Altersaufbaus und des auch langfristig deutlichen Überwiegens von Sterbefällen gegenüber den Geburten wird die Bevölkerung in den nächsten 10 Jahren um rund 5 % abnehmen. Diese Abnahme würde sich in den daran anschließenden Jahren noch verstärkt fortsetzen, so daß in 20 Jahren der Rückgang weiter über 10 % läge.

Bei der weitaus optimistischeren Annahme<sup>5</sup> eines Rückganges um 8 % ergäbe sich alternativ im Jahre 2.016 ein Bevölkerungstand von ca. 11.670, was eine Differenz gegenüber der vorangegangenen Ermittlung von ca. 670 Einwohnern bedeutet.

<sup>5</sup> Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2010 MV: Landkreis Rügen – 7,6 % natürlicher Saldo

Selbst bei dem zugrundegelegten Wiederanstieg der Fruchtbarkeitsziffer und anderer Grundannahmen ist eine weitere Bevölkerungsabnahme aufgrund der natürlichen Bevölkerungsentwicklung in der Stadt eindeutig.

### **Entwicklung unterschiedlicher Altersgruppen**

Die Entwicklung der unterschiedlichen Altersgruppen ist durch äußere Ereignisse, die die Bevölkerungspyramide deutlich beeinflussen, geprägt.

In den oberen Altersgruppen spiegeln sich die Ereignisse der beiden Kriege und der Nachkriegsjahre, in den unteren die starken Geburtenrückgänge und die Abwanderungsbewegungen in der Zeit nach der Wiedervereinigung. Für die oberen Jahrgangsgruppen sind die Prognosewerte relativ stabil, für die unteren je nach Zielhorizont abhängig von den in der Bevölkerungsprognose zugrunde gelegten Annahmen.

#### **- Vorschuljahrgänge**

In den Altersgruppen 0 – 6 Jahre machen sich die Rückgänge nach der Wiedervereinigung und der angenommene Wiederanstieg der Geburtenzahlen wie folgt bemerkbar:

Die 0 – 3jährigen werden voraussichtlich wieder kontinuierlich ansteigen und im Jahre 2016 etwa den 1,5fachen Wert von 1996 erreichen. Demgegenüber werden die 3 – 6jährigen zunächst noch zurückgehen, dann aber 2016 bei etwa 30 % über den 96er Werten liegen.

#### **- Schülerjahrgänge**

Bei den 6 – 10jährigen (Grundschuljahrgänge) wird der Rückgang in den nächsten 10 Jahren auf unter die Hälfte der 1996er Werte gehen, sich dann jedoch vermutlich in etwa bei 65 % der 96er Werte längerfristig einpendeln.

### **Grundschuljahrgänge (6 – 10 Jahre)**

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	582	237	244	310	384

Die in den nächsten 10 Jahren die oberen Stufen der Schule besuchenden 10 – 19jährigen sind heute bereits geboren. Aufgrund dessen lässt sich die Entwicklung relativ sicher voraussagen.

**Sekundarstufe Jahrgänge (10 - 16 Jahre)**

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	989	808	371	366	465

Bei den 10 - 16jährigen liegt der Rückgang gegenüber den Werten vom 1996 bei 18 % im Jahre 2001 und wird anschließend, wenn sich der Geburtenrückgang der Wiedervereinigung bemerkbar macht, bis zum Jahre 2011 auf ca. 40 % zurückgehen. Danach sind jedoch leichte Anstiege zu erwarten, so daß die langfristige Zahl der 10 - 16jährigen bei 50 – 60% der 1996er Werte liegen dürfte.

Bei den 16 - 19jährigen ist ein Anstieg um 26 % zu erwarten.

- Erwerbsfähige (16 – 65 Jahre)

Ebenso sicher wie ein Anstieg der Rentner (s.u.) ist ein Rückgang in der Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (16- bis unter 65-jährige), der bis 2006 entsprechend der Gesamtbevölkerungszahl über 8 % beträgt, anschließend jedoch noch weiter abfällt.

**Erwerbsfähige**

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	9158	8929	8396	7913	7265

- Rentnerjahrgänge (über 65 Jahre)

Sicher ist in den nächsten 10 Jahren ein deutliches Ansteigen der Rentnerjahrgänge (über 65 Jahre), das auch bis etwa 2008 anhält, dann jedoch absinkt. Der Anstieg liegt bei über 50 % der Werte von 1996.

**Rentnerjahrgänge**

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	1583	2042	2615	2448	2341

In der für die Bemessung der Altenheime und Altenpflegeheime wichtigen Altersgruppe der 70 bis über 80jährigen, ist ebenfalls ein deutlicher Anstieg gegenüber den 1996er Werten festzustellen. Er kommt fast einer Verdoppelung gleich.

### 5.1.2 Wanderungen

#### Grundlagen

Sassnitz hat nach der Wiedervereinigung deutliche Wanderungsverluste zu verzeichnen, die von Jahr zu Jahr eine Schwankungsbreite von 150-250 Einwohnern ausmachen. Eine darauf aufbauende Annahme für die Prognoseerrechnung ist allerdings nicht möglich. Vielmehr wird von einer Gesamteinschätzung der Verhältnisse in Sassnitz und der Region ausgegangen. Dabei ist festzustellen, daß auch in Zukunft vermutlich ein Wanderungsverlust (mehr Abwanderungen als Zuwanderungen) zugrunde zu legen ist. Dieser wird erfahrungsgemäß im wesentlichen die Jahrgänge bis 50 Jahre betreffen, da die älteren Jahrgänge weniger wanderungsfreundlich sind bzw. sein müssen.

Um zu Einschätzungen der Auswirkungen **möglicher** Wanderungen auf die Gesamtbevölkerungsentwicklung zu gelangen, wurde angenommen, daß in den nächsten 5 Jahren noch jährlich 1 % der 0 – 50jährigen mehr abwandert als zuwandert und dieser Wanderungsverlust sich danach auf Null verringert. Dies ist im Vergleich mit den Werten der zurückliegenden Jahre eine eher optimistische Annahme.

Dabei wird ein durchaus möglicher **stärkerer Zuzug** aufgrund der in der Stadt geplanten größeren Projekte wie u.a. das Kurgebiet sowie die verstärkte Ansiedlung von Industrie und Gewerbe im Bereich des Fährhafens zunächst nicht unterstellt.

### 5.1.3 Entwicklung der Gesamteinwohnerzahl

#### Einwohnerfortschreibung mit Wanderungen

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	12.684	11.864	11.391	10.864	10.252

Die Gesamteinwohnerzahl geht unter Berücksichtigung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und des Wanderungsverlustes in den nächsten 10 Jahren danach um ca. 10 %, in den nächsten 15 Jahren um knapp 15 % und in den nächsten 20 Jahren um ca. 20 % zurück.

Bei der bereits erwähnten optimistischeren Annahme eines Rückgangs um nur

11 % ergäbe sich alternativ ein Bevölkerungsstand von 11.289, was ein Plus von ca. 1.000 Einwohnern bedeuten würde.<sup>6</sup>

### Entwicklung unterschiedlicher Altersgruppen

#### Entwicklung der Grundschuljahrgänge (6-10 Jahre)

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	582	227	228	284	351

Die Grundschuljahrgänge werden im nächsten Jahrzehnt auf ca. 40 % der 1996er Werte fallen, nach 20 Jahren auf etwa 60 % wieder ansteigen um danach wahrscheinlich wieder leicht zu sinken.

#### Sekundarstufe

Bei den 10-16jährigen verläuft die Entwicklung insofern anders, als in 10 Jahren nur noch 35 % dieser Altersgruppe vorhanden sein werden, danach werden langfristig die Werte annähernd 50 % gegenüber 1996 nicht überschreiten.

#### Entwicklung der Erwerbsfähigen

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
EW	9158	8509	7839	7341	6712

Bei der Zahl der erwerbsfähigen Personen (16 – 65 Jahre) macht sich der Wanderungsverlust stark bemerkbar. Sie werden in den nächsten 10 Jahren um knapp 15 % und in 20 Jahren um etwa 26 % zurückgehen.

#### Frauen 15 - 45 Jahre

Die Rückgänge schlagen sich auch in den Altersjahrgängen der 15 – 45jährigen Frauen<sup>7</sup> nieder; hier werden die Rückgänge jedoch in den nächsten 10 Jahren ebenfalls knapp 15 % betragen, im anschließenden Jahrzehnt noch sehr deutlich auf weit unter 70 % der 1996er Werte fallen.

<sup>6</sup> Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2010 MV: Landkreis Rügen - 10,6 % Veränderung  
<sup>7</sup> Frauen im gebärfähigen Alter maßgebend für Geburtenzahlen

## Rentner

Die Zahl der Rentner ist aufgrund der getroffenen Annahme relativ unabhängig von den Wanderungsverlusten und wird in 15 Jahren den Höchststand erreichen.

## Haushaltsentwicklung

Für die Entwicklung des Wohnungsbedarfs ist die voraussichtliche Haushaltszahl von Bedeutung. Sie hängt von der Gesamteinwohnerzahl und von der Haushaltsgröße ab. Die Haushaltsgröße zeigte in der Vergangenheit eine deutliche Verringerung, die voraussichtlich auch in Zukunft aufgrund der Zunahme von Alleinerziehenden, der Rentneranteile an der Bevölkerung und des Kinderrückganges noch anhält. Hierfür wurden in der Prognoserechnung Annahmen gemacht, die es ermöglichen, Tendenzen in bezug auf die zukünftige Haushaltszahl zu ermitteln.

### Entwicklung der Zahl der Haushalte (Schätzwerte)

Jahr	1996	2001	2006	2011	2016
Haushalte	5352	5227	5248	5204	5048

Bei der zugrundegelegten Verkleinerung der Haushalte (Einwohner je Haushalt) ist festzustellen, daß trotz einer insgesamt zurückgehenden Gesamtbevölkerung die Zahl der Haushalte nur geringfügig abnimmt. Während im Jahre 2011 die Gesamtbevölkerung bei knapp 86 % der derzeitigen Werte liegt, erreicht die Haushaltszahl 98 %, d.h. nur eine Abnahme von 2 %. Der Bevölkerungsrückgang wird in bezug auf die Zahl der Haushalte durch die Haushaltsverkleinerung weitgehend ausgeglichen.



## 5.2 Flächenansprüche Wohnen

### 5.2.1 Ausweisungen

▪ Ausgewiesene Wohnbaufläche W	175 ha	
Davon noch unbesiedelt		
Lancken, Mukraner Straße 2. BA		
Neu Mukran		
Buddenhagener Straße	<u>/.</u> 27 ha	
besiedelte Wohnbaufläche		148 ha
▪ Ausgewiesene Gemischte Bauflächen M	47 ha	
Davon noch unbesiedelt	<u>/.</u> 26 ha	
	21 ha	
davon für Wohnzwecke besiedelte Fläche, 50 %		<u>10 ha</u>
Besiedelte Wohnbaufläche und für Wohnzwecke genutzte Gemischte Baufläche insgesamt:		<b>158 ha</b>

### 5.2.2 Prognosen

▪ Gegenwärtige <b>Einwohnerdichte</b> bei 12.700 EW	81 EW/ha	
▪ Angestrebte <b>höhere Dichte</b> durch Baulücken- Schließung etc. unter Berücksichtigung höherer Wohnflächenansprüche		
+ Alternative I		
Status quo 12.700 EW bei	90 EW/ha	
ergibt eine Wohnbaufläche von		141 ha
+ Alternative II		
Status quo 12.700 EW bei	100 EW/ha	
ergibt eine Wohnbaufläche von		127 ha

- + Alternative III  
Erhöhung der Einwohnerzahl auf 14.000 EW bei 90 EW/ha  
ergibt eine Wohnbaufläche von 155 ha
- + Alternative IV  
Erhöhung der Einwohnerzahl auf 14.000 EW bei 100 EW/ha  
ergibt eine Wohnbaufläche von 140 ha
- + Alternative V  
Erhöhung der Einwohnerzahl auf 15.000 EW bei 90 EW/ha  
ergibt eine Wohnbaufläche von 166 ha
- + Alternative VI  
Erhöhung der Einwohnerzahl auf 15.000 EW bei 100 EW/ha  
ergibt eine Wohnbaufläche von 150 ha
- **Einwohnerentwicklung aufgrund von Industrie- und Gewerbeansiedlungen**
  - Ausgewiesene, noch nicht besiedelte gewerbliche Bauflächen  
in Mukran, Wostevitz, Dubnitz und Lancken 100 ha
  - Prognostizierte Besiedlung innerhalb von ca. 15 Jahren  
65 % von 10 ha 65 ha
  - Angenommene **Beschäftigten-Dichte**  
30 Besch./ha x 65 = ca. 1.950 Besch.
  - Zusätzlich Beschäftigte im eigentlichen Fährhafen-  
komplex (SO Hafen) 200 Besch.  
insgesamt: 2.150 Besch.
  - Bei der Annahme von 50 % der Beschäftigten als  
Neueinwohner einschließlich Familienangehörige  
bei einer Haushaltsgröße von 2,07 EW/HH  
ergibt sich eine zusätzliche Einwohnerzahl von ca. 2.200 EW

zuzüglich:

- Einwohnerstand aus der Bevölkerungsprognose  
im Jahre 2011 ca. 10.900 EW
- Prognostizierte Einwohnerzahl 2011 **13.100 EW**  
(vgl. Prognose Wohnbauflächen  
Alternativen III und IV)

### 5.2.3 Bedarfsermittlung

Es wird davon ausgegangen, daß zum einen eine Erhöhung der EW-Dichte auf den Wohnbauflächen wie auch die Erhöhung der Einwohnerzahl durch die Ansiedlung von Beschäftigten aufgrund der vorgesehenen Industrie- und Gewerbegebiete als städtebauliches Ziel realistisch sind. Somit ergibt sich aus den Alternativen III bis VI ein Wohnbauflächenbedarf in einer Bandbreite von 140 bis 166 ha.

Diesem Bedarf – Bandbreite von 140 bis 166 ha - stehen gem. FNP gegenüber	
Wohnbaufläche W	175 ha
Gemischte Baufläche M 46 ha	
davon mit Wohnnutzung 50 %	<u>23 ha</u>
	198 ha

Bei einem angenommenen Mittelwert des Wohnbauflächenbedarfs aus den Alternativen III bis VI von 153 ha ergibt sich ein Überhang von 45 ha = 23 %. Diese ermittelte Überhanggröße dürfte im Vergleich zu den bisher in der Ausweisungspraxis üblichen „Sicherheiten“ = Mehrausweisungen außerordentlich gering ausfallen.

Damit wird dem Ziel der **Nachhaltigkeit** in der Stadtentwicklung durch **Dichteerhöhung** und **schonendem Umgang mit Grund und Boden** in hohem Maße Rechnung getragen.

## 5.3 Natur und Landschaft

### 5.3.1 Allgemeine Ziele

Nach der naturräumlichen Gliederung der Vorpommerschen Landschaft zählt Sassnitz zu der Bodden- und Insellandschaft vom Darß bis Usedom.

Die allgemeinen Ziele hinsichtlich Natur und Landschaft sind im RROP Vorpommern u.a. dahingehend definiert, daß gerade Vorpommern eine einzigartige Ausstattung an landschaftlicher Schönheit und Vielfalt aufweist.

Das Ziel des Schutzes und der Erhaltung dieser wertvollen Vorgaben aus Natur und Landschaft kommt insbesondere durch die gesetzliche Festlegung des Nationalparks Jasmund zum Ausdruck, der mit einer Größe von über 2000 ha knapp die Hälfte des Stadtgebietes ausmacht.

Der Gutachterliche Landschaftsrahmen der Region Vorpommern aus April 1996 wurde bei der Erarbeitung des FNP mit als Grundlage beigezogen. Seine konkreten Zielsetzungen für die Entwicklung von Natur und Landschaft sind bei den weiterführenden Planungen zu berücksichtigen.

Ohne Zweifel enthält der seit bald 20 Jahren laufende Ausbau des Fährhafenkomplexes Mukran hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft erhebliche Konfliktpotentiale. Auf der anderen Seite zeigt die städtebauliche Konzeption, die der Flächennutzungsplanung der Stadt zugrunde liegt, die Möglichkeiten der Bewältigung der Konflikte deutlich auf.

Neben der klaren Gliederung des besiedelten Stadtgebietes in die beiden Bereiche Kernstadt und hafenorientiertes gewerblich-industrielles Siedlungsgebiet Dubnitz-Wostevitz-Mukran mit den dazwischen liegenden, der Freiraumnutzung zugeordneten Flächen dient die großzügige Ausweisung von Flächen für den Schutz, die Pflege und die Entwicklung von Natur und Landschaft dem angesprochenen Ziel einer möglichst optimalen Konfliktbewältigung. In diesem Zusammenhang spielen auch die Ausweisungen des Kurgebietes Dwasieden mit den angegliederten Waldflächen und des Golfplatzes eine wichtige Rolle, da sie wesentlich den Erhalt und die positive Entwicklung dieser Landschaftsteile begünstigen, insbesondere wenn man davon ausgeht, daß es sich bei dem Kurgebiet um ein ehemals intensiv militärisch genutztes Gelände handelt.

### 5.3.2 Rechtsgrundlagen

Durch den § 8a – c BNatSchG ist die Prüfung der Eingriffsregelung auf das Stadium der Bauleitplanung verlagert oder gar konzentriert worden. In der ab 1. Januar 1998 geltenden Fassung des Baugesetzbuches sind diese Regelungen unmittelbar in den § 1a BauGB überführt worden. Da bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen regelmäßig zu erwarten ist, dass Eingriffe ausgelöst werden, läuft diese Regelung auf eine Bedeutungssteigerung dieser Planungseben hinaus.

Auf der Planungsebene Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) wird darüberhinaus durch den (neuen) § 5 (2a) BauGB die Möglichkeit geboten, den Flächen, bei denen ein Eingriff zu erwarten ist, Ausgleichsflächen zuzuordnen.

Diese Vorgehensweise der Zuordnung setzt neben dem Vorhandensein eines Landschaftsplanes allerdings bereits relativ detaillierte Prüfungen und Ergebnisse über Art und Maß der Eingriffe voraus, die für Sassnitz zum gegenwärtigen Zeitpunkt insbesondere aufgrund der hohen Flächenansprüche im Zusammenhang mit der industriell-gewerblichen Entwicklung in Sassnitz-Mukran noch nicht hinreichend quantifiziert werden können.

Auf der anderen Seite werden durch die Darstellung einer großen Anzahl von Flächen für den Schutz, die Pflege und die Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft potentielle Ausgleichsflächen als sogenannte Suchflächen angeboten, die aufgrund ihrer Lage und qualitativen Beschaffenheit bei ihrer entsprechenden Inanspruchnahme in hohem Maße die Erfüllung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege erwarten lassen. Quantitativ unterstützt wird diese Aussage dadurch, daß der Neuausweisung von ca. 100 ha gewerbliche Bauflächen 315 ha potentielle Flächen für den Schutz, die Pflege und die Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gegenüber stehen.



## 5.4 Konzeption

### 5.4.1 Gesamtstadt

Anknüpfend an die langfristigen Ziele (Stadtentwicklungsplanung) geht der Flächennutzungsplan von vier Nutzungsschwerpunkten aus, die zu entwickeln sind:

- Die **Kernstadt** Sassnitz als **Wohn- und Erholungsort** mit einer **Versorgungsfunktion**, die über das Stadtgebiet hinausgeht (Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums).
- Der dem Nationalpark Jasmund vorgelagerte **Freizeit- und Erholungsbereich im Bereich Dargast** mit Funktionen sowohl für Fremdenverkehr und Tourismus wie auch für Naherholung.
- Der **Kur- und Freizeitbereich** (Golf) **Dwasieden**, der südlich an die Kernstadt anschließt.
- Das südliche Stadtgebiet mit den Ortsteilen **Mukran, Dubnitz und Wostevitz** sowie der Kernzelle des Fährhafens einschl. der großflächigen Bahnanlagen, denen die Erweiterungsgebiete für **Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen** vornehmlich im Norden angegliedert sind. Diese für die Entwicklung von ganz Rügen und darüberhinaus bedeutungsvollen Gebiete werden vermutlich nicht auf das Stadtgebiet von Sassnitz beschränkt bleiben, sondern sich im Westen auf Bereiche der Nachbargemeinde auswirken.

Das zukünftige **Straßennetz** ist auf diese Hauptfunktionen abgestimmt: Hafen und Industriebereich Mukran sind bei Borchtitz an die **B 96** über die **B 96 b** angeschlossen. Die Anbindung der Kernstadt erfolgt nach wie vor über die **B 96**, der Verkehr zur Stubbenkammer wird von Sassnitz-Lancken unter Umgehung des Stadtkerns tlw. in Richtung Buddenhagen geleitet.

Die o.a. Schwerpunkte 28.12.1999 sind großräumig einander so zugeordnet, daß Nutzungskonflikte damit bereits weitgehend ausgeschlossen sind. Das schließt bei einer Reihe von Mikrostandorten mögliche Konflikte nicht aus. Hier muß die Lösung durch die nachfolgende Bebauungsplanung bzw. die sonstige Steuerung der Nutzungen erfolgen.



#### 5.4.2 Kernstadt

Zur notwendigen Stärkung der Wirtschaftskraft bieten der Ausbau und die Ergänzung vorhandener Strukturen und Substanzen für die Entwicklung der Kernstadt wichtige Ansatzpunkte.

Neben dem Bau von Hotels, Pensionen, gastronomischen und kulturellen Einrichtungen in vorhandenen und zusätzlichen Gebäuden ist der gezielte Ausbau von Erlebnisbereichen und die Ergänzung der Versorgungsfunktion von dominierender Bedeutung.

Der Reiz von Sassnitz wird für den Touristen neben dem Erholungsbereich Strandpromenade-Molenfuß in besonderer Weise durch den unmittelbar anschließenden Stadthafen bestimmt.

Dabei ist es wichtig, überlagernde Beziehungen zwischen den einzelnen Funktionsbereichen der Stadt auszubauen.

Der zukünftigen Entwicklung der Kernstadt wird folgendes, relativ einfach ablesbares Funktionskonzept zugrundegelegt:

- Stadtkern: Überlagerung aller Funktionen:  
Wohnen, Versorgung, Gewerbe, Fremdenverkehr
- nordöstlich des Stadtkerns:  
Wohnen und Erholung
- südöstlich des Stadtkerns:  
Wohnen und Hafen
- nordwestlich des Stadtkerns:  
Wohnen und Freizeit/Erholung
- südwestlich des Stadtkerns:  
Kommunikation, Gemeinbedarf und Wohnen  
mit Übergang zum Kurgebiet

Die jeweils einander zugeordneten, sich überschneidenden o.a. Funktionsbereiche sind als Überlagerungsbereiche bevorzugte Standorte für hervorgehobene kommunikative Einzeleinrichtungen.

Die Zielsetzungen im einzelnen:

Bedingt durch die historische Entstehung sowie die küstenbegleitende topographische Situation und die damit verbundene Stadtentwicklung von Süd-West nach Nord-Ost hat die Kernstadt kein ihrer Funktion entsprechendes eigentliches Stadtzentrum.

**Der Stadtkern**, der im wesentlichen durch die entlang der Hauptstraße angelagerten Nutzungen mit seinem Besatz an Läden und Dienstleistungseinrichtungen bestimmt wird, hat eine beachtliche Längenausdehnung.

Mit dem Ausbau der „Rügen-Galerie“ als Bindeglied zwischen Bahnhof und Hauptstraße/Markt ist ein erster Schwerpunkt mit dem Ziel eines ausgeprägten Stadtzentrums geschaffen worden.

Die heute beachtliche Verkehrsbelastung der Hauptstraße stellt ein nicht zu übersehendes Konfliktpotential im Hinblick auf die Zentrumsnutzung dar. Zur Steigerung der Attraktivität des Stadtkerns wird ein Straßensystem angestrebt, bei dem die Hauptstraße vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Zur Eingrenzung der verkehrlichen Belastung der Hauptstraße ist eine Entlastungsstraße in der Führung Bahnhofstraße – Bachstraße mit Anschluß an die Stubbenkammerstraße – tlw. bereits in der Realisierung – vorgesehen.

Damit sind allerdings nicht die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fußgängerzone, eher in einem Teilabschnitt für eine verkehrsberuhigte Zone gegeben, wobei der relativ breite Straßenraum zwischen den begleitenden Hauszeilen eine umfängliche Palette der Oberflächengliederung eröffnet.

Ein weiteres Ziel der Planung ist es, neben der Entwicklung des Zentrums, die Wohnnutzung zu stärken, insbesondere durch Verdichtung und Baulückenschließung.

Eines der wichtigsten Ziele der Stadterneuerung ist der Erhalt bzw. die Revitalisierung der historisch gewachsenen **Altstadt** mit ihrem unverwechselbaren, in der Region einmaligen Stadtbild, mit ihren erhaltenswerten Gebäuden, den kleinteiligen Straßenräumen und der Geländesituation.

Hier sollen die Möglichkeiten, die sich aus der ursprünglichen Funktion der Villen an den Hängen, der ehemaligen Pensionen (Sassnitzer Hof, Centralhotel, Fürstenhof, Hotel am Meer usw.) sowie der Uferbereiche (Strandpromenade, ehemaliges Gelände Fischwirtschaft/Molenfuß) ergeben, ausgeschöpft werden.

Trotz der touristischen Schwerpunktsetzung in der Altstadt sollte im Sinne einer dauerhaften Belebung ein möglichst hoher Anteil an Wohnbevölkerung angestrebt werden.

Deswegen muß die Wohnnutzung weitgehend erhalten und unter Berücksichtigung vorhandener Baustrukturen ergänzt werden. Schwergewicht der Stadterneuerung hat die Gebäudemodernisierung.

Die hier dargestellten Ziele werden seit 1991 konsequent in dem die Altstadt abdeckenden Sanierungsgebiet verfolgt und in die Tat umgesetzt.

Im **nordöstlichen** Bereich der Kernstadt in den an den Stadtkern anschließenden Gebieten im Umfeld der Weddingstraße, wird die Wohnnutzung aufgrund der bestehenden großen Siedlungen auch weiterhin dominieren. Hier befinden sich auch eine Reihe größerer öffentlicher Einrichtungen (Schulen, Sportanlagen, Turnhallen u.a.m.).

Die unmittelbare Anbindung dieses Gebietes an den Nationalpark in Anlehnung an die Steilküste führt zu einem hohen Wohnwert.

Als **südöstlicher** Verflechtungsbereich vom Übergang der Kernstadt in Richtung Hafen stellt sich das sogenannte Oberland mit seiner beabsichtigten Ausbildung einer klaren Stadtkante zur See als visuell eindeutiges und leicht erinnerbares Bild dar.

Der Stadthafen selbst soll seine heutige stark gewerblich und verkehrlich geprägte Nutzung durch die Verlagerung oder Aufgabe bestimmter Bereiche wie Fischindustrie und Bahnanlagen größtenteils abgeben und stärker auf Freizeit- und Erholungsnutzung ausgerichtet werden. Dabei wird sich aufgrund seiner großen Länge und der unterschiedlichen Randbereiche eine gewisse Differenzierung insoweit ergeben, als im südwestlichen Gebiet stärker das gewerbliche Element, im nordöstlichen, an den Ortskern von Alt-Sassnitz anschließenden Promenadenbereich, stärker das Erholungselement dominieren. Auf jeden Fall ist die Schaffung einer neuen Hauptzufahrt zum Hafen über die „Straße der Jugend“ erforderlich, da auch bei reduzierter industriell-gewerblicher Nutzung die Anbindung über die Hafenstraße den Verkehr durch das Stadtzentrum ziehen würde und die Hafenstraße selbst nur eine geringe Leistungsfähigkeit hat. Zusätzlich soll eine Anbindung über die Trasse der ehemaligen Hafenbahn erfolgen.

Die einzelnen Teilbereiche des Stadthafens erhalten folgende Nutzungsgliederung:

- Im Südwesten soll das Vorhafengebiet als Marina entwickelt werden. Eine Darstellung im Plan erfolgt nicht, da die angedachte Fläche noch außerhalb des Gemeindegebiets liegt (Bundeswasserstraße).
- Der im Anschluß daran liegende West- und Osthafen dient in Zukunft weitgehend der See- und Kreuzfahrt-Touristik, den Schnelfähren, den Liegeplätzen für Sportboote und kulturellen (u.a. musealen) Einrichtungen.
- Der östliche Hafeneingangsbereich bleibt der Kutter- und Küstenfischerei vorbehalten.

Der in Bearbeitung befindliche Bebauungsplan Nr. 10 „Stadthafen“ basiert auf den hier dargelegten städtebaulichen Zielen.

Die den Stadtkern im **Nordwesten** begrenzenden Hangbereiche - zum Wald hin gelegen – sind landschaftlich und vom Stadtbild her besonders wertvoll und deshalb zu sichern. Gleichzeitig haben sie eine bevorzugte Eignung für die örtliche Erholung u.a. Wanderwege, Aufenthaltsplätze im Bereich der ehemaligen Kreidebrüche. Allerdings muß darauf hingewiesen werden, daß die Erholungsnutzung tlw. eingeschränkt nur unter Beachtung des Biotopschutzes möglich ist.

Der einbindenden Zuordnung der hier angrenzenden Wohngebiete kommt eine besondere Bedeutung zu.

Das **südwestlich** des Stadtkerns liegende Gebiet zwischen Stralsunder Straße, „Straße der Jugend“ und Hafen ist der wichtigste Verflechtungsbereich in exponierter städtebaulicher Lage zwischen Wohngebiet, Stadthafen und dem südwestlich angegliederten Kurgebiet Dwasieden. Es ist ein bevorzugter Standort für Einrichtungen, die mehreren Funktionen dienen, wie z.B. Stadthalle, Hallenbad, Sporthalle etc.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 9 „Kistenplatz“ wird dieser Entwicklung voll Rechnung getragen.