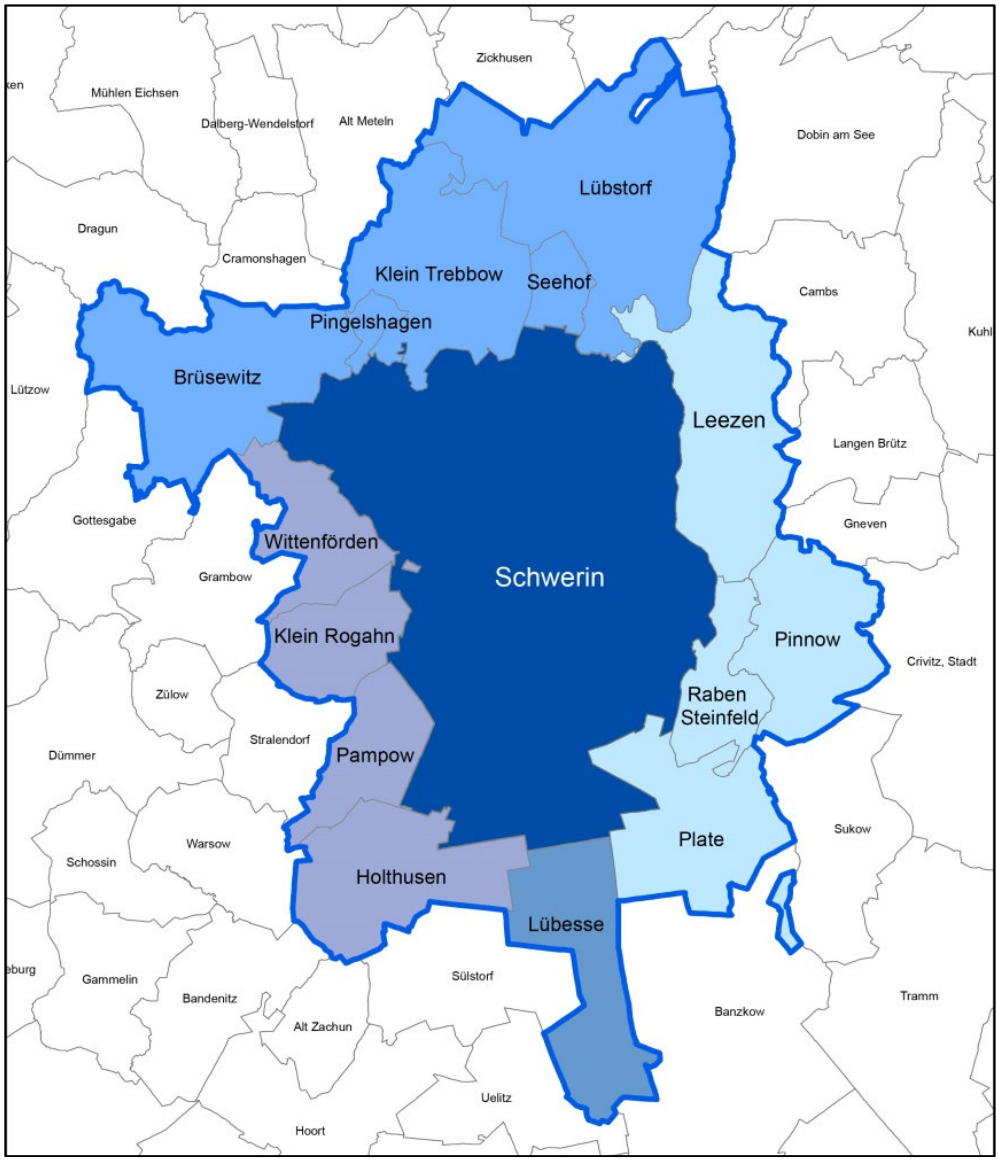
Integrierter Rahmenplan

für den

Stadt-Umland-Raum Schwerin 2030



Januar 2023

Verfasser:

Amt für Raumordnung und
Landesplanung Westmecklenburg
Wismarsche Straße 159, 19053 Schwerin
Telefon: 0385 588 89160
E-Mail: poststelle@afrlwm.mv-regierung.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5

2. Analyseergebnisse Projekt ReGerecht 6

2.1 Stadt-Land-Verflechtungsmodell für den SUR Schwerin 6

2.1.1 Bildung 6

2.1.2 Mobilität 11

2.1.3 Energie 15

2.2 Ökosystemleistungen als Bewertungsansatz 19

2.3 Digitalisierung 23

3. Bewertung der Handlungsfelder und Kooperationsthemen 26

4. Prioritäre Kooperationsthemen 2030 28

4.1 Einzelhandelsentwicklung 29

4.2 Wohnbauentwicklung 30

4.3 Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur 31

4.4 Mobilität 32

4.5 Regenerative Energieversorgung 34

4.6 Kompensationsmaßnahmen 35

5. Ausblick 36

Anlage 1: Visualisierung Basis-Modell Stadt-Land-Verflechtung 37

Anlage 2: Schulstandorte im Umlandraum des SUR Schwerin (inkl. Schulen in freier Trägerschaft) 38

Anlage 3: Ergebnisse aus dem regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 für den SUR Schwerin 39

Anlage 4: Fragestellungen zur räumlichen Gerechtigkeit im SUR Schwerin 43

Abkürzungsverzeichnis 44

Unterzeichnung 46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Pendlerverflechtungen SuS im SUR Schwerin (2021) 8
Abbildung 2: gemeindespezifische Angaben zu SuS aus den Umlandgemeinden an Schweriner Schulen (2011 - 2021) 8
Abbildung 3: Verteilung der SuS aus den Umlandgemeinden an Schulen in Schwerin, 2020/2021 nach Trägerschaft 9
Abbildung 4: Verteilung der SuS aus den Umlandgemeinden an den Schweriner Schulen 2020/2021 nach Schultyp 9
Abbildung 5: Verflechtungsmodell Region Schwerin für das Thema "Mobilität" 12
Abbildung 6: Energiebilanz Westmecklenburg (2016) 17
Abbildung 7: Gruppen von Ökosystemleistungen 19
Abbildung 8: Übersicht ÖSL Nahrungsmittelproduktion im SUR Schwerin 20
Abbildung 9: Situation ÖSL - Gemeinde Holthusen 21
Abbildung 10: Breitbandverfügbarkeit im SUR Schwerin 2021 24
Abbildung 11: Relevanz von Digitalisierung in kommunalen Themenbereichen 24
Abbildung 12: Dialogprozess zur Abstimmung weiterer Kooperationsthemen 2030 26
Abbildung 13: Bewertungsergebnis Kooperationsthemen SUR Schwerin 2030 27
Abbildung 14: Übersicht prioritäre Kooperationsthemen und Handlungsziele 2030 im SUR Schwerin 28
Abbildung 15: Vorrangrouten- und Basisroutennetze für den Alltags- und Touristischen Radverkehr (Auszug SUR Schwerin) 41
Abbildung 16: Priorisierung der Maßnahmen - Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 (Auszug SUR Schwerin) 42

1. Einleitung

Der Stadt-Umland-Raum Schwerin (SUR Schwerin) befindet sich im Zentrum der Planungsregion Westmecklenburg und zählt mit der *Landeshauptstadt Schwerin* und den 14 Umlandgemeinden: *Brüsewitz, Holthusen, Klein Trebbow, Klein Rogahn, Leezen, Lübesse, Lübstorf, Pingelshagen, Pinnow, Pampow, Plate, Raben Steinfeld, Seehof und Wittenförden*[1] zu den sechs wirtschaftlichen Kernräumen von Mecklenburg-Vorpommern (M-V). Die Landeshauptstadt Schwerin ist als Sitz der Landesregierung Dienstleistungs- und Behördenzentrum Mecklenburg-Vorpommerns. Sie übernimmt oberzentrale Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung auch weit über den Stadt-Umland-Raum hinaus.

Mit zirka 119.000 EinwohnerInnen[2] stellen die Stadt-Umland-Gemeinden mit der Kernstadt einen funktional zusammenhängenden Raum dar, der durch zahlreiche Verflechtungen und interkommunale Beziehungen geprägt ist. So besuchen die EinwohnerInnen der Nachbargemeinden u. a. städtische Kultur- und Bildungseinrichtungen. Attraktive weiche Standortfaktoren stärken sowohl die Anziehungskraft der Kernstadt selbst als auch die des gesamten Verflechtungsraumes. Das Umland hält seinerseits wichtige Funktionen wie u. a. Naherholung, Ver- und Entsorgung, Rohstoffgewinnung, Flächen- und Freiraumvorsorge für die Kernstadt vor.

Der Wettbewerb um neue EinwohnerInnen und Wirtschaftsakteure mit anderen Regionen sowie die Veränderungen globaler und regionaler Rahmenbedingungen, wie z.B. die Herausforderungen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung sowie zur Digitalisierung, verlangen nach Kooperationsformen für ein nachhaltiges Zusammenwirken von Kernstadt und Umlandgemeinden.

Nach den Grundsätzen und Zielen im Landesraumentwicklungsprogramm M-V von 2016 (LEP M-V 2016) sollen Stadt-Umland-Konzepte mindestens in den Handlungsfeldern Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturentwicklung sowie Freiraumentwicklung als Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlage für interkommunale Abstimmungen, Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung der Stadt-Umland-Räume dienen (vgl. Programmsätze 3.3.3 (3) Z und (4) LEP M-V 2016).

Mit dem integrierten Rahmenplan liegt ein strategisches Planungsinstrument für die nächsten 10 Jahre vor, welches verschiedene Problemlagen identifiziert und die Abstimmungsergebnisse der SUR-Akteure[3] bezüglich entsprechender Ziele und Maßnahmen im Rahmen der relevanten Handlungsfelder und Kooperationsthemen im SUR Schwerin zusammenfasst.

[1] vgl. PS 3.3.3 LEP M-V 2016, Abb. 14 (S. 41).
[2] vgl. Statistisches Amt M-V: Bevölkerungsstand 31.12.2020.
[3] Akteure des SUR-Dialogs Schwerin sind die BürgermeisterInnen der LH Schwerin und der vierzehn Umlandgemeinden, VertreterInnen der Landkreise NWM und LUP, der gemeindebezogenen Bauamtsverwaltungen sowie des Energieministeriums M-V (bis 11/2021 oberste Landesplanungsbehörde in MV, danach WM = Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit) und des AfRL WM.

2. Analyseergebnisse Projekt ReGerecht

Seit dem 01.09.2018 ist das AfRL WM praxisbezogener Projektpartner im vom BMBF geförderten Projekt "ReGerecht - Integrative Entwicklung eines gerechten Interessensausgleichs zwischen Stadt, städtischem Umland und ländlichem Raum“[4]. Ziel des gesamten Verbundprojektes ist es, Lösungen für einen gerechten Interessensausgleich zwischen Stadt, städtischem Umland und ländlichem Raum für ausgewählte landbasierte Nutzungsansprüche zu erarbeiten und umzusetzen.

Im Ergebnis des Praxis-Wissenschafts-Dialogs können aus den Analyseergebnissen der wissenschaftlichen ProjektpartnerInnen relevante Aussagen zu den praktischen Handlungsfeldern Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturentwicklung und Freiraumentwicklung getroffen werden, die im SUR Schwerin näher behandelt werden. Die wesentlichen Ergebnisse aus dem ReGerecht-Projekt werden im Folgenden vorgestellt. Sie dienen gleichzeitig als inhaltlicher Input für die Definition der prioritären Handlungsfelder und der darin festgelegten Umsetzungsmaßnahmen.

2.1 Stadt-Land-Verflechtungsmodell für den SUR Schwerin[5]

Ein Ziel des ReGerecht-Projektes ist es, die Verflechtungen zwischen Stadt, Umland und ländlichen Räumen zu analysieren und durch geeignete Modelle für die praktische Planung und interkommunale Zusammenarbeit nutzbar zu machen. Hierzu wurden basierend auf Literaturrecherchen und im Dialog mit den Praxispartnern verschiedene theoretische Stadt-Land-Verflechtungsmodelle identifiziert und im Hinblick auf ihre Anwendbarkeit und Relevanz im Projektkontext diskutiert.

Das Stadt-Land-Verflechtungsmodell und seine empirische Anwendung in der Region Schwerin können dazu beitragen, die räumliche Arbeitsteilung besser abzubilden und mögliche Kooperationsfelder aufzuzeigen. Darüber hinaus werden in der Region existierende Ausgleichsmechanismen transparent dargestellt. Die Visualisierung der Richtung und Intensität der Verflechtungsbeziehungen stellt ein geeignetes Informations- und Kommunikationswerkzeug dar (vgl. Anlage 1), um die Interessen gegenüber politischen Entscheidungsträgern im Rahmen des Stadt-Umland-Dialogs zur Sprache zu bringen und insgesamt mehr Bewusstsein für einen gemeinsamen Planungs- und Verantwortungsraum zu schaffen.

2.1.1 Bildung

Die Suburbanisierung im Stadt-Umland-Raum Schwerin stellt eine Herausforderung für die Bereitstellung und Anpassung der Wohnfolgeinfrastruktur im Bereich der Bildung dar. Der Schulstandort Schwerin weist dabei mit seinem breiten Angebot an öffentlichen und privaten Schulen eine hohe Zentralität für die umliegenden Gemeinden auf. Dies gilt insbesondere für Schulen der Sekundarstufe I und II, deren Standorte in der Landeshauptstadt gegenüber vergleichbaren Bildungseinrichtungen der umliegenden Landkreise u.U. für die Schülerinnen und Schüler (SuS) aus den Umlandgemeinden in deutlich kürzerer Entfernung liegen. Durch die

[4] weitere Projektpartner sind: Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung Müncheberg (ZALF) e.V., Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH – UFZ Leipzig, Technische Universität Dresden, Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung, Erkner, Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg, Landeshauptstadt Schwerin, Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH. Die Laufzeit des Projektes endet am 31.08.2023.

5 vgl. Stumpler, M. et al: Meilensteinbericht ReGerecht (2021), S. 34 ff.

Betreuung nichtortsansässiger Kinder und Jugendlicher entstehen den jeweiligen Schulträgern Kosten, die in Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen des Schullastenausgleichs ausgleichspflichtig sind.

Akteure und gesetzliche Grundlagen

Schlüsselakteure bei der Schulentwicklungsplanung sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Träger der allgemeinbildenden und beruflichen öffentlichen Schulen. Bei deren Planungen ist grundsätzlich Benehmen mit den umliegenden Schulträgern herzustellen. Verwaltungs- und Koordinierungsaufgaben, wie Fach- und Rechtsaufsicht, entfallen auf die staatlichen Schulämter, wobei das staatliche Schulamt Schwerin für ganz Westmecklenburg zuständig ist. Wichtiger Akteur auf Ebene des Landes ist das Bildungsministerium, welches u.a. Strukturreformen zur Anpassung an demographische Veränderungen initiierte und letztendlich über die Zukunft einzelner Schulstandorte entscheidet.

Gesetzliche Grundlagen sind das Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (SchulG M-V) mit Regelungen u.a. zur Trägerschaft und Fortschreibung der Schulentwicklungspläne, die Schulkapazitätsverordnung (SchulKapVO M-V) sowie die Schullastenausgleichsverordnung M-V.

Verflechtungsbeziehungen

Die Pendlerbewegungen unter den Schüler und SchülerInnen (SuS) werden in MV regelmäßig erfasst. Dies erfolgt i.R. der Schulentwicklungsplanung, einer Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung, bei der die Kreise bzw. kreisfreien Städte für die Schulen in öffentlicher Trägerschaft sowie Schulen in freier Trägerschaft („Privatschulen“) ein leistungsfähiges Schulnetz planen. Berücksichtigung dabei finden Schülerzahlprognosen, Erreichbarkeiten und Zielwerte für die Mindestklassengrößen sowie Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Schulen. Die Datengrundlage hierfür bildet das Schulinformations- und Planungssystem M-V (SiP M-V), wobei die Datenaufbereitung in den Schulentwicklungsplänen nicht gemeindespezifisch, sondern i.d.R. auf Kreisebene erfolgt. Weitere Einschränkungen bei der Auswertung der Schulentwicklungspläne stellen die unterschiedlichen Fortschreibungs- und Datenerhebungszeiträume sowie unterschiedliche Kategorisierungen und Darstellungsformen dar.

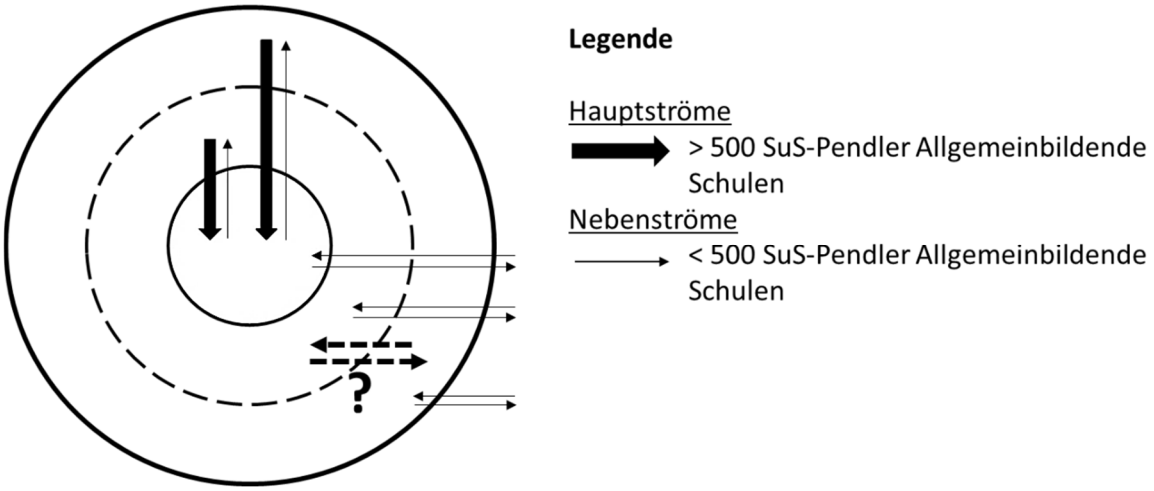
Aus der Analyse der jeweils gültigen Gesamtfortschreibungen der Schulentwicklungspläne der Landkreise Ludwigslust-Parchim (LK LUP 2015) und Nordwestmecklenburg (LK NWM 2015) sowie der Landeshauptstadt Schwerin (LH Schwerin 2020) wird ersichtlich, dass die Hauptrichtung der Schulpendler aus den umliegenden Kreisen nach Schwerin gerichtet ist.

In allen drei Schulentwicklungsplänen ist vermerkt, dass ein Großteil der nach Schwerin auspendelnden SuS aus den umliegenden Gemeinden der Landeshauptstadt stammt. Da allerdings **keine gemeindebezogene Darstellung** erfolgt, lässt sich nicht feststellen, ob es sich dabei um die raumordnerisch definierten SUR-Gemeinden handelt. Lediglich für zwei SUR-Gemeinden werden konkrete Aussagen getroffen: Demnach werden die SuS aus Pingelshagen komplett dem Einzugsgebiet der Schweriner Schulen zugeordnet. SuS der Gemeinde Seehof besitzen auch im Grundschulbereich das Wunsch- und Wahlrecht zwischen Schwerin oder Lübstorf und entscheiden sich in einem Umfang von ca. 50 Prozent für Schwerin.

Sechs Umlandgemeinden verfügen über eine eigene Grundschule (zusammen ca. 900 Plätze), die Gemeinde Lübstorf verfügt zudem über eine Regionalschule (167 Plätze) (vgl. Anlage 2). Zu beachten ist bei Betrachtung der Verflechtungen die freie Schulwahl (§ 45 Abs.1 SchulG M-V) ab Jahrgangsstufe 5 für alle SuS in MV.

Im Ergebnis der ReGerecht-Analyse auf Basis gemeindescharfer Daten aus dem SiP M-V stellt sich heraus, dass ca. **500 einpendelnde SuS aus den 14 Umlandgemeinden** des SUR Schwerin kommen, was einem Anteil von ca. 4,5% an der GesamtschülerInnenzahl in Schwerin entspricht (Stand: 2021):

Abbildung 1: Pendlerverflechtungen SuS im SUR Schwerin (2021)



Quelle: Projekt ReGerecht -Visualisierung zur Stadt-Land-Verflechtung „Mobilität“

Dabei ist eine relative Veränderung der SuS aus den 14 Umlandgemeinden an öffentlichen und Schulen in freier Trägerschaft in Schwerin zwischen 2011 – 2021 festzustellen (- 10,7%):

Abbildung 2: gemeindespezifische Angaben zu SuS aus den Umlandgemeinden an Schweriner Schulen (2011 - 2021)

	Schülerinnen und Schüler aus den Umlandgemeinden (SUR_14) an öffentlichen Schulen und Schulen in freier Trägerschaft in Schwerin, je Schuljahr 2011 – 2021										Rel. Veränderung 11/12 - 20/21
	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021	
Brüsewitz	22	23	25	25	24	23	21	19	19	19	-13,6
Holthusen	13	16	18	17	14	15	12	12	11	11	-15,4
Klein Rogahn	32	37	37	36	34	31	33	32	34	33	3,1
Klein Trebbow	13	14	20	23	22	22	22	26	26	28	115,4
Leezen	18	26	32	30	28	27	24	23	25	23	27,8
Lübesse	15	17	14	18	19	19	18	21	25	23	53,3
Lübstorf	31	34	39	42	49	41	38	35	35	29	-6,5
Pampow	57	58	59	52	51	45	44	40	40	45	-21,1
Pingelshagen	46	41	42	37	36	36	38	39	34	40	-13,0
Pinnow	58	57	58	61	61	59	55	47	47	47	-19,0
Plate	41	44	46	51	50	49	46	44	38	38	-7,3
Raben Steinfeld	60	56	54	49	52	49	48	45	47	49	-18,3
Seehof	34	37	35	33	35	30	28	26	28	23	-32,4
Wittenförden	93	88	83	76	73	77	69	65	72	68	-26,9
Gesamt	533	548	562	550	548	523	496	474	481	476	-10,7

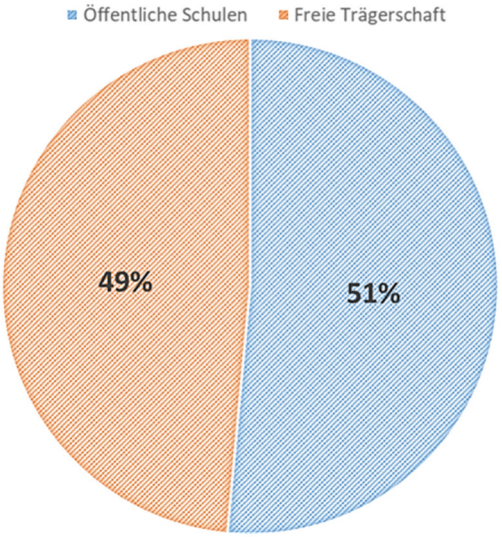
Quelle: Stumpler, M.: Stadt-Land-Verflechtung „Bildung“ (Projekt ReGerecht)

Anhand der Abbildung 2 zeigt sich ein differenziertes Bild: Während die Anzahl der SuS an Schweriner Schulen bei der Mehrheit der Umlandgemeinden zwischen 2011 – 2021 abgenommen hat, verzeichnen SuS der Umlandgemeinden Klein Rogahn (+3,1%), Klein Trebbow

(+115,4%), Leezen (+27,8%) und Lübesse (+53,3%) eine zunehmende Nutzung von Schulen in Schwerin, allerdings mit z.T. sehr geringen absoluten Zahlen.

Die folgende Abbildung 3 veranschaulicht, dass die Schulen in freier Trägerschaft zumindest für die EinpendlerInnen dieselbe Bedeutung haben wie die öffentlichen Schulen.[6]

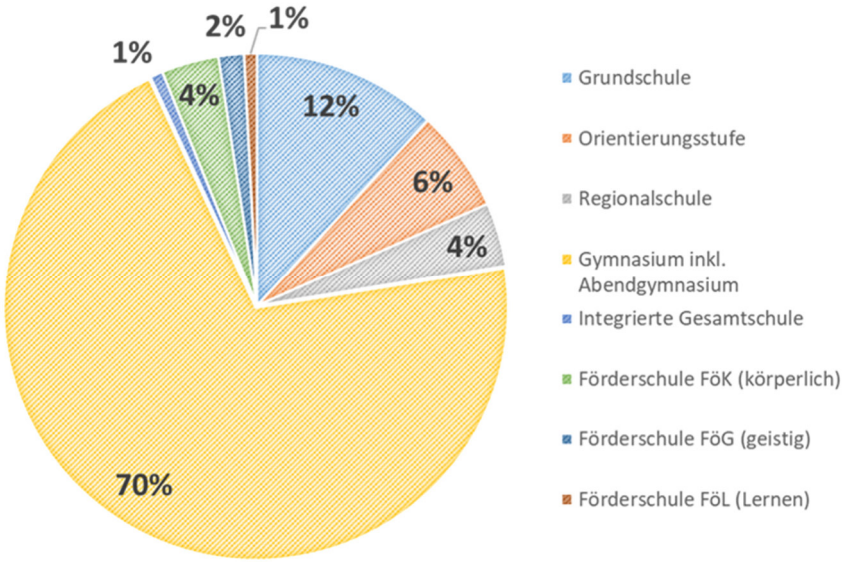
Abbildung 3: Verteilung der SuS aus den Umlandgemeinden an Schulen in Schwerin, 2020/2021 nach Trägerschaft



Quelle: Stumpler, M.: Stadt-Land-Verflechtung „Bildung“ (Projekt ReGerecht)

Bei Betrachtung der Schultypen zeigt sich, dass die Gymnasien in Schwerin den größten Anteil an der Nutzung durch SuS aus dem Umlandraum aufweisen (70%), gefolgt von den Grundschulen (12%):

Abbildung 4: Verteilung der SuS aus den Umlandgemeinden an den Schweriner Schulen 2020/2021 nach Schultyp



Quelle: Stumpler, M.: Stadt-Land-Verflechtung „Bildung“ (Projekt ReGerecht)

[6] Die LH Schwerin weist im Landesvergleich eine sehr hohe Dichte an Schulen in freier Trägerschaft auf, wobei deren Kapazitäten in den letzten Jahren nicht erhöht wurden bei parallel ansteigender Gesamtschülerinnenzahl in Schwerin.

Handlungsbedarf und Lösungsansätze

Dadurch, dass die Schulentwicklungsplanung in der Zuständigkeit der Kreise und der kreisfreien Stadt Schwerin liegt, findet nach Auffassung der Umlandgemeinden nur eine ungenügende Planungsabstimmung zwischen den Gemeinden im SUR Schwerin statt. Zudem besteht trotz intensiver Verflechtungen im Schulbereich keine gemeinsame, gemeindebezogene und „realitätsnahe“ Datengrundlage bzw. Schülervorausberechnung. Eine Intensivierung der interkommunalen Kooperation könnte somit einen Beitrag leisten, Bildungsangebote besser zu vernetzen, Angebotsplanungen besser abzustimmen und vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen.

Unter Berücksichtigung der weiteren Wohnbauentwicklung[7] wäre bspw. die Verbesserung planerischer Grundlagen, etwa durch eine gemeinsame Schulentwicklungsplanung im Stadt-Umland-Raum Schwerin vorstellbar.

Konfliktträchtig erwies sich hierbei zuletzt v.a. die Anpassung der Strukturen im Bereich der **beruflichen Bildung** in Folge des demographischen Wandels, welche in Folge einer Stabilisierung der Schülerzahl mittlerweile als weitestgehend abgeschlossen gilt. Zur zukünftigen Standortplanung der Berufsbildungsinfrastruktur wurden im MV regionale Arbeitsgemeinschaften durch das Bildungsministerium ins Leben gerufen, die über die räumliche Zuordnung einzelner Ausbildungsklassen einvernehmliche Lösungen finden sollten.

Hierbei konnte in Westmecklenburg kein Konsens zwischen drei Schulträgern (LK LUP, LK NWM und LH Schwerin) erzielt werden. Während die Kreise für den Erhalt aller bestehenden Standorte und einen gleichmäßigen Kapazitätsabbau plädierten, strebte Schwerin die Beibehaltung bestehender Lehrangebote an. Stattdessen sollte eine Schließung erst erfolgen, wenn notwendige Mindestschülerzahlen nicht mehr erreicht würden. Alternativ verfolgte Schwerin das Ziel einer stärkeren Konzentration, da man befürchtete, dass bei Beibehaltung aller regionalen Standorte in den umliegenden Kreisen ein überproportional starker Kapazitätsabbau in der Landeshauptstadt erfolgen würde.

Mit dem **Schullastenausgleich** existiert in MV darüber hinaus ein etabliertes Instrumentarium zum Lastenausgleich zwischen den unterschiedlichen Schulträgern, welches bei der Beschulung nicht-ortsansässiger SuS an Schulen in öffentlicher Trägerschaft greift. Danach sind die Wohnsitzgemeinden gegenüber dem Schulträger, der die nicht-ortansässigen SuS an Bildungseinrichtungen in seiner Trägerschaft unterrichtet, zu einem finanziellen Ausgleich verpflichtet. Gemäß § 115 des Schulgesetzes für das Land M-V wird die Höhe der Schulkostenbeiträge von den Schulträgern festgelegt. Sie bemisst sich nach den tatsächlich anfallenden Kosten der Schulträger und beinhaltet z.B. Kosten für die Errichtung, Unterhaltung und Bewirtschaftung der Schulgebäude, die Ausstattung der Schulgebäude und -anlagen sowie deren laufende Unterhaltung (Sach- und Personalkosten der äußeren Schulverwaltung). Berechnungsgrundlage bildet die Schülerzahl an dem für die jährliche Schulstatistik maßgeblichen Stichtag.

Diese Formalisierung des Ausgleichs von Schullasten auf Landesebene stellt eine Besonderheit dar und ist nicht bundeseinheitlich geregelt. Insofern verfügt M-V in diesem Handlungsfeld bereits über ein Instrumentarium, das weitgehend anerkannt ist, wenngleich aktuelle Bestrebungen zu einer Reform bestehen. Beispielsweise bemängeln die Träger privater Schulen eine strukturelle Ungleichbehandlung gegenüber öffentlichen Trägern. Im Zuge der No-

[7] vgl.: Teilkonzept Wohnbauentwicklung SUR Schwerin 2030

vellierung des Schulgesetzes M-V in Zusammenhang mit der Inklusionsthematik wurden daher zuletzt Anpassungen vorgenommen. Die Reformbemühungen zielen dabei auf die Einführung einer festgelegten Pauschale pro SuS [8].

2.1.2 Mobilität

Verflechtungsbeziehungen

Zwischen Schwerin, dem Umland und der Region Westmecklenburg bestehen intensive Verkehrsverflechtungen[9], welche auf BerufspendlerInnen und auf den Freizeit- und Versorgungsverkehr innerhalb der Region zurückzuführen sind. Mehr als jeder fünfte berichtete Weg (22 Prozent)[10] der EinwohnerInnen der umliegenden Amtsbereiche (Crivitz, Ludwigslust Land, Ludwigslust, Stralendorf und Lützow-Lübstorf) führt nach Schwerin. Sechs Prozent der Wege der SchwerinerInnen führen demgegenüber über die Grenzen der Stadt hinaus.

In der Summe werden 25 Prozent aller Wege innerhalb Schwerins von nicht-ortsansässigen Personen unternommen. Den Anlass für die Wege Auswärtiger nach Schwerin bilden hierbei zu 31 Prozent die berufliche Tätigkeit oder die Ausbildung. Für die Mehrheit der Wege (42 Prozent) bilden das Einkaufen, Erledigungen und Begleittätigkeiten den Anlass; für 27 Prozent der Wege sind Freizeitaktivitäten verantwortlich.

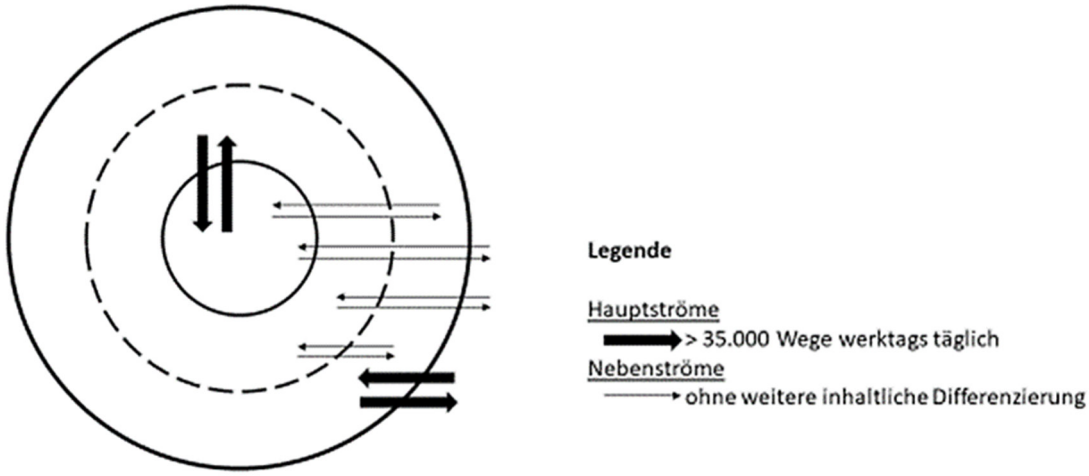
Die Identifizierung der Verflechtungsintensität erfolgt daher näherungsweise über die Pendlerverflechtungen. Wie dargestellt, bilden Arbeit und Ausbildung Anlass für ein Drittel der zurückgelegten Wege mit Ziel Schwerin. Nimmt man an, dass es sich bei der überwiegenden Anzahl von Schweriner PendlerInnen um Tagespendler handelt, sorgen allein die 25.000 Ein- und 10.000 AuspendlerInnen nach bzw. von Schwerin werktags für insgesamt 35.000 PendlerInnenbewegungen mit rückfließendem Zielverkehr. Folglich werden beide Richtungen im Verflechtungsmodell mit gleicher Stärke angegeben.

[8] vgl. Landtag M-V (2019)

[9] Im Ergebnis zweier deutschlandweiter Verkehrserhebungen: Mobilität in Städten (ursprünglich: System repräsentativer Verkehrsbefragungen - SrV) sowie Mobilität in Deutschland (MiD). Es handelt sich um regelmäßige Zeitreihenuntersuchungen mit großen Stichproben. Für die Region Westmecklenburg liegt darüber hinaus eine Sonderauswertung zum Arbeits- und Ausbildungsverkehr vor. Diese beruht auf der MiD 2017-Systematik sowie der gesonderten Befragung von 2.384 Haushalten bzw. 4.268 Personen aus der Region. Grundlage für die Analyse bilden die von den Befragten berichteten Wege, von denen insgesamt 12.351 erfasst wurden. Es liegen ausschließlich relative Angaben zum Mobilitätsverhalten aus diesen Analysen vor.

[10] Anlass: 31% Arbeit/Ausbildung, 42% Einkauf/Begleitung, 27% Freizeit. Vgl.: Alle Prozent-Angaben soweit nicht anders vermerkt: MiD 2017 – Mobilität in Westmecklenburg – Zentrale Ergebnisse zum Arbeits- und Ausbildungsverkehr, Schwerin, 29.10.2019.

Abbildung 5: Verflechtungsmodell Region Schwerin für das Thema "Mobilität"



Quelle: Projekt ReGerecht -Visualisierung zur Stadt-Land-Verflechtung „Mobilität“

Die Differenzierung zwischen innerem und äußerem Verflechtungsbereich im Modell erfolgt analog zur MiD 2017 Sonderauswertung Westmecklenburg auf Ebene der Ämter. Der innere Verflechtungsbereich umfasst dabei die Schwerin umgebenden Ämter. Der äußere Verflechtungsbereich bezieht sich auf die PendlerInnenverflechtungen zwischen der Region Westmecklenburg und dem Bereich außerhalb der Planungsregion Westmecklenburg, wie z.B. die Hansestädte Lübeck und Hamburg als Ziele der PendlerInnenmobilität für berufliche Tätigkeiten insbesondere aus dem Westteil der Planungsregion WM. Weitere überregionale Zentren wie Berlin oder Rostock spielen in der PenderInnenmobilität in Westmecklenburg dagegen eine untergeordnete Rolle.

Anteil der Verkehrsmittel

Auffällig ist der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split[11] interkommunaler Mobilität, was u.a. auf die im Bundesvergleich geringe Siedlungsdichte und Defizite in der Bedienstruktur durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), aber auch auf die guten Bedingungen für den Kfz-Verkehr (ausreichend Parkplätze, kaum Staus) zurückzuführen ist. Zu **85 Prozent** nutzen die Auswärtigen für ihre Wege nach Schwerin den motorisierten Individualverkehr, zu **10 Prozent** den ÖPNV und zu 5 Prozent das Fahrrad bzw. gehen zu Fuß. Nur unwesentlich anders verhält sich die Verkehrsmittelnutzung der SchwerinerInnen bei den Stadtgrenzen überschreitenden Wegen. Gemäß Verkehrserhebung wird im sogenannten Quell- und Zielverkehr zu **90 Prozent** auf den motorisierten Individualverkehr zurückgegriffen, während auf die Nutzung des ÖPNV ca. **8 Prozent** entfallen (SrV 2008[12]).

Das Auto ist nicht nur für die Wege zwischen den Umlandgemeinden und Schwerin, sondern in ganz Westmecklenburg das dominierende Verkehrsmittel - wenn auch weniger ausgeprägt. Es ist hier für **60 Prozent** aller Wege (Verkehrsaufkommen) und **83 Prozent** der Personenkilometer (Verkehrsleistung) verantwortlich. Lediglich im Ausbildungsverkehr dominiert der ÖPNV die Verkehrsleistung in Westmecklenburg.

[11] Der Modal Split (auch Modal Share genannt) ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (Wege, Tonnen) oder der Verkehrsleistung (Personenkilometer, Tonnenkilometer) differenziert nach den Verkehrsmitteln dar.

12 In: LH Schwerin (2012): Integriertes Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Schwerin. Endbericht.

Deutlich weniger ausgeprägt ist die Bindung an das Kfz bei Verkehren innerhalb der LH Schwerin, wo die Verkehrsmittel ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr („Umweltverbund“) immerhin 50 Prozent Anteil der zurückgelegten Wege bestreiten. Diese Unterschiede sind nicht zuletzt auf die unterschiedliche Anbindung und Bewertung des ÖPNV zurückzuführen.

Akteure und gesetzliche Grundlagen

Aufgabenträger bzw. Besteller für den Bus- und Straßenbahnverkehr sind gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern die Landkreise und kreisfreien Städte. In Westmecklenburg sind dies die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg sowie die Landeshauptstadt Schwerin. Für den schienengebundenen Nahverkehr ist das Land der Aufgabenträger, vertreten durch die Verkehrsgesellschaft M-V (VMV).

Zur regionalen Koordinierung und Sicherung eines bedarfsgerechten ÖPNV wurde federführend durch den Regionalen Planungsverband zuletzt 2009 ein Regionaler Nahverkehrsplan erarbeitet. Dieser Nahverkehrsplan bestimmt Art und Umfang des ÖPNV-Angebotes für die Region und enthält Ziele für die zukünftige Entwicklung. Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in Westmecklenburg ist zudem das Schulgesetz MV mit seinen Regelungen zur Schülerbeförderung sowie die EU-Vergaberichtlinie im ÖPNV-Bereich.

Auf der Erstellerseite bieten in Westmecklenburg die kommunalen Verkehrsgesellschaften Nahverkehr Schwerin GmbH – NVS, NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH und Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH – VLP sowie die Anbieter schienengebundener Nahverkehrsleistungen wie Deutsche Bahn (DB Regio) und ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH die entsprechenden Verkehrsleistungen an.

Konflikte und Lösungsmöglichkeiten

Erklärtes Ziel der regionalen Akteure ist die Sicherstellung eines bedarfsgerechten ÖPNVs als Bestandteil der Daseinsvorsorge. Im Folgenden werden einige Probleme skizziert.

Zum einen besteht nur eine geringe Bevölkerungsdichte, insbesondere im ländlichen Raum, der eine effiziente Anbindung aller Teilbereiche erschwert. Dies gilt nicht nur für periphere Standorte, sondern zum Teil auch für neuerschlossene Baugebiete innerhalb der Stadt-Umland-Räume bei mangelnder Koordination des Verkehrsangebotes mit der Erschließung. Der demographische Wandel sorgt zudem dafür, dass sich das Nachfrageverhalten durch die BewohnerInnen ändert und die Rentabilität sinkt. Der ÖPNV in der Region ist ferner stark auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet. Diese einseitige Fokussierung auf bestimmte Bedarfsgruppen sorgt für Defizite in den Bedienstandards, etwa in den Ferien oder an den Wochenenden. Außerdem bestehen auf Grund angespannter Haushaltssituation der öffentlichen Auftraggeber Restriktionen bezüglich notwendiger Investitionen in den ÖPNV. Die Koordination der Angebote wird schließlich durch die Vielzahl der beteiligten Verkehrsbetriebe mit jeweils eigener Infrastruktur, eigenem Tarifsystem und interner Betriebslogik erschwert[13].

Kern des Konfliktes bei der Abstimmung des Stadt-Umland-Verkehrs sind folglich unterschiedliche Interessen der beteiligten Verkehrsunternehmen, die sich vor allem im Bereich Linienführung und Tarif wiederspiegeln. Größter Streitpunkt in der Vergangenheit war dabei die Linienführung einschl. Haltepunkten der Regionalbuslinien im Schweriner Zentrum.

[13] Siehe auch: UBA (Umweltbundesamt 2018): Internet der Dienste und Dinge und Erfüllung von Umweltstandards technischer Infrastrukturen – am Beispiel der Landeshauptstadt Schwerin und Umland. Kapitel Mobilität, S. 104 ff.

Verbesserungsbedarf besteht zudem bei der **Anbindung der Umlandgemeinden an die Landeshauptstadt**. Während einige Gemeinden direkt an das Stadtnetz angebunden sind, gilt dies für andere SUR Gemeinden nicht. Zu den oben genannten Problemen, die zwangsläufig dann auftreten, wenn verschiedene Verkehrsunternehmen in einem Raum Verkehrsleistungen anbieten, tritt die unklare Einnahmenaufteilung im Stadt-Umlandverkehr.

Das Nichtvorhandensein eines regionalen Verkehrsverbundes stellt im deutschlandweiten Vergleich eher eine Ausnahme dar. Insofern verwundert es nicht, dass die vier o.g. Aufgabenträger eine deutlich engere Zusammenarbeit vereinbart haben: Verkehrsleistungen und -angebote sollen gemeinsam abgestimmt, eine tarifliche Kooperation bzw. ein gemeinsamer Tarif etabliert und eine gemeinsame Digitalisierungsstrategie zu Verkehrsplanung, Auskunftssystem und Kundenmanagement entwickelt werden. Die Grundlage hierfür bildet ein **Gutachten zum Verkehrsverbund in Westmecklenburg**[14]. Im Ergebnis des Gutachtens werden Empfehlungen zu Organisationsformen, Tarifen, Einnahmenteilung und der Digitalisierung im Rahmen eines möglichen Verkehrsverbundes Westmecklenburg gegeben, die ihrerseits als politische Entscheidungsgrundlage dienen sollen[15].

Angesichts der Konflikte und der derzeitigen Fokussierung auf die Schaffung eines Verkehrsverbundes spielen andere Themen interkommunaler Mobilitätsentwicklung in Westmecklenburg bislang eine eher untergeordnete Rolle. Dies gilt beispielsweise für das Thema **Multimodalität zur Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote**. Diese soll dazu beitragen, Pendlerströme zu minimieren und Verkehrsleistung auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Die Vorteile dieser Form der interkommunalen Kooperation liegen in der Entlastung der Gemeinden vom Durchgangsverkehr und der Erhöhung von Entwicklungschancen durch verkehrstechnische Anbindung.[16]

Für einen Systemwechsel in der Mobilität wäre der Ausbau der schienengebundenen Infrastruktur ein wichtiger Ansatz, wenn es um die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätswende im SUR Schwerin gehen soll. Die Umlandgemeinden Plate, Holthusen und Lübstorf sind mit einem Bahnhaltepunkt direkt und Pampow mit dem vom Ortseingang etwas entfernten Haltepunkt Schwerin Süd an die LH Schwerin angebunden. Inwieweit der Ausbau des Schweriner Straßenbahnnetzes zur Anbindung einiger Umlandgemeinden zu einer verbesserten Mobilitätsvernetzung beitragen könnte, bedürfte dahingehender Potenzialstudien unter Betrachtung der erforderlichen Investitionskosten, der PendlerInnenströme sowie dem Mobilitätsverhalten im Freizeitverkehr im Rahmen einer langfristigen Perspektive. Eine dahingehende Erweiterung von schienengebunden Mobilitätsangeboten würde die Bereitschaft für den Einsatz hoher Investitionskosten mit der möglichen Perspektive zu erheblichen Veränderungen in den Pkw-basierten Verkehrsströmen zwischen Kernstadt und Umland voraussetzen.

[14] vgl.: https://www.kreis-lup.de/Kurzmen%C3%BC/Startseite/Gutachten-Verkehrsverbund-Westmecklenburg-br%C3%A4chte-viele-Vorteile.php?object=tx,3378.5.1&ModID=7&FID=3378.7115.1 (Stand: 18.11.2021)
[15] Finke, R., Vortrag Mobilität in Westmecklenburg. Gutachten Verkehrsverbund. 28.10.2019; IHK zu Schwerin (https://www.ihkzuschwerin.de/blueprint/servlet/resource/blob/4578634/29f2c4d3727f7db9e8f4557049b20ba3/bericht-zusammenarbeit-data.pdf) (Stand: 25.10.2021)
[16] DIFU (2020): 44 ff..

2.1.3 Energie

Akteure und rechtliche Rahmenbedingungen

Trotz aller formalen Instrumente auf regionaler Ebene (z.B. Ausweisung von Eignungsgebieten für Windenergie im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg[17]) und auf kommunaler Ebene (z.B. Gestaltungssatzungen, die große Eingriffe in die Gebäudesubstanz erschweren) bleibt die konkrete Umsetzung der aktuellen energiepolitischen Vorgaben den Akteuren am Energiemarkt überlassen.

Flankiert wird dies durch informelle Instrumente, die in erster Linie informieren und zum Handeln anregen sollen, wie z.B. das Regionale Energiekonzept Westmecklenburg von 2013.[18]

Für die konkrete Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen spielen die **Gemeinden und Landkreise** eine wichtige Rolle. Sie erarbeiten eigene Energie- und Klimaschutzkonzepte, entscheiden über die Erschließung erneuerbarer Energien, weisen Flächen zur Energieerzeugung in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen aus, greifen über kommunale Wärmepläne und -strategien in die Energieerzeugung ein und generieren kommunale Einnahmen über Steuern und Beteiligungen bei der Ansiedlung von Energieunternehmen. Entsprechend sind Entscheidungen über ein kommunales Energiemanagement bzw. die Auslagerung an Energieversorger und Fragen der BürgerInnenbeteiligung von großer Bedeutung.

Die **BürgerInnen** wiederum sind als EnergieverbraucherInnen, FlächeneigentümerInnen, LandnutzerInnen, EnergieerzeugerInnen und AnwohnerInnen direkt von energiepolitischen Maßnahmen in ihrer Gemeinde betroffen und sollten daher möglichst frühzeitig in die Prozesse eingebunden werden.

Neben der öffentlichen Verwaltung und den BürgerInnen als wichtige Akteure und Stakeholder der Zivilgesellschaft spielen **private und kommunale Unternehmen** als Akteure der Energiewirtschaft eine zentrale Rolle.

Als Projektentwickler und Anlagenbetreiber sind sie für die Projektierung und Erschließung von Energiequellen sowie die Energieerzeugung und Einspeisung in die Netze zuständig. Als Netzbetreiber sind sie für den Netzbetrieb und den Netzausbau zuständig – wobei die „50Hertz Transmission GmbH“ die überregionalen Übertragungsnetze mit Höchstspannung in der Region betreibt, während z.B. die Stadtwerke oder die WEMAG AG regionale und lokale Verteilernetze zu den EndverbraucherInnen betreiben. Die Netzbetreiber unterliegen gemäß EnWG der Kontrolle durch die **Regulierungskammer M-V** als Landesregulierungsbehörde bzw. der **Bundesnetzagentur**, die für Netzbetreiber überregionaler Netze zuständig ist.[19]

Von unmittelbarer Bedeutung für die Akteure der Energiewirtschaft ist das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2021), in dessen Rahmen die Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz priorisiert und den Erzeugern feste Einspeisungsvergütungen garantiert werden.[20]

---

[17] Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2011): Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg unter: https://www.region-westmecklenburg.de/PDF/RREP_WM_2011.PDF?ObjSvrID=3263&ObjID=39&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1564483797 (Stand: 25.10.2021)

[18] Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2013): Regionales Energiekonzept Westmecklenburg. Kurzfassung unter https://www.region-westmecklenburg.de/PDF/Kurzfassung_Regionales_Energiekonzept_Westmecklenburg.PDF?ObjSvrID=3263&ObjID=168&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1565941830 (Stand: 25.10.2021)

[19] § 54 Abs. 1-2 ENWG unter https://www.gesetze-im-internet.de/enwg_2005/EnWG.pdf (Stand: 25.10.2021)

[20] EEG 2021 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/eeg_2014/EEG_2021.pdf (Stand: 25.10.2021)

Verflechtungsbeziehungen

Im Energiesektor bestehen sowohl **innerregionale, als auch überregionale** Verflechtungsbeziehungen der Region Westmecklenburg. Der Fokus der Betrachtung liegt dabei meist auf den erneuerbaren Energien, deren Nutzung im Zuge der Energiewende vor allem im Bereich der Windkraft stark ausgebaut wurde. Zumindest rechnerisch können die beiden Landkreise NWM und LUP ihren Strombedarf zum Großteil aus der Nutzung erneuerbarer Energien decken. Betrachtet man allerdings Strom-, Wärme- und Verkehrssektor kumuliert, stellt man fest, dass nach wie vor **eine hohe Importabhängigkeit** bezüglich fossiler Energieträger besteht, um den regionalen Energiebedarf zu decken. Dies gilt insbesondere für die LH Schwerin, deren Versorgungsinfrastruktur im Bereich Wärme v.a. auf die Nutzung von Erdgas ausgelegt ist.

Die Darstellung der Verflechtungsbeziehungen erfolgt auf Grundlage der Energiebilanz der Region Westmecklenburg 2016.[21] Die zentrale Energieerzeugung Westmecklenburgs findet hauptsächlich in den konventionellen Energieanlagen der Städte statt, die Strom und Wärme auf Erdgasbasis erzeugen. Die größten Energieanlagen der Region sind die Heizkraftwerke der Stadtwerke in Schwerin Süd und Lankow (68 MW_{el} und 70 MW_{th} 2016), die gemeinsam mit der Biogasanlage in Schwerin Süd (21 GWh Strom und 22 GWH Wärme jährlich) und mehreren kleineren Heizkraftwerken in das Fernwärmenetz der Stadtwerke Schwerin eingebunden sind.[22] Der Gesamt-Wärmebedarf der LH Schwerin wurde 2010 ca. zu 46 % mit Fernwärme der Stadtwerke Schwerin gedeckt.

Die wichtigsten Energieträger aus erneuerbaren Energien, die in Schwerin genutzt werden, sind Photovoltaik, Geothermie, die Nutzung von Biogas aus Abfallstoffen und Windkraft.[23] Das größte Potential zur Senkung der CO2 Emissionen durch den Ausbau der erneuerbaren Energien liegt in der Stromerzeugung. 2015 produzierte die LH Schwerin ca. 13 % ihres Stromverbrauchs selbst aus erneuerbaren Energien. Nach Energiequellen liegt das höchste Potential in allen Bereichen bei der Nutzung außerstädtischer Bioenergie.

Bei näherer Betrachtung wird auch deutlich, dass Verflechtungsbeziehungen zwischen Stadt und Land innerhalb der Region bislang eine **eher untergeordnete Rolle** spielen. Ausnahmen bilden der Batteriespeicher der WEMAG, die von dem regionalen Versorger betriebene Ladesäuleninfrastruktur in Schwerin sowie die Belieferung eines städtischen Biomassekraftwerks mit Rohstoffen aus dem Umland.

Im Verflechtungsmodell werden **grundlegende Ströme der Energieversorgung zwischen der LH Schwerin und dem Umland** dargestellt. Die Energieerzeugung, insbesondere erneuerbarer Energien erfolgt hauptsächlich in den Umlandgemeinden der angrenzenden Landkreise in der Region. Sie versorgen die Umlandregion sowie die Stadt Schwerin, aber auch weiter entfernte Regionen. Diese Konstellation wird sich auch in den nächsten Jahren verstetigen und intensivieren.[24]

---

[21] vgl. Regionaler Planungsverband Westmecklenburg/ Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg (Hrsg.) (2019): Aktualisierung der Energie- und Klimabilanz für Westmecklenburg. Projektbericht, vgl.: https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Klimaschutz-und-Klimawandel/Klimaschutzmanagement/ (Stand: 25.10.2021)

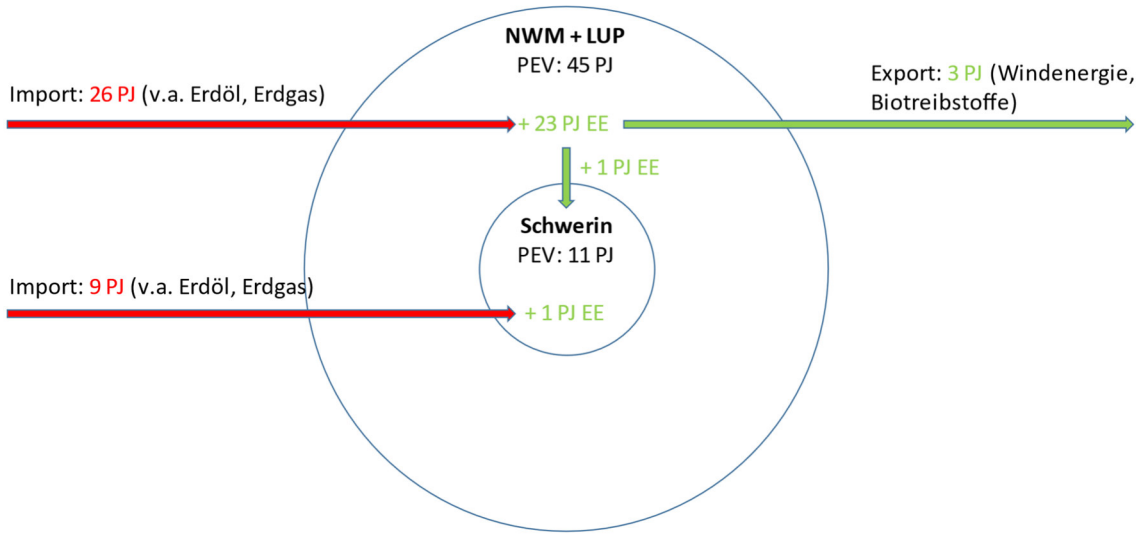
[22] ebd., S. 20 ff.

[23] LH Schwerin (2012): Integriertes Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Schwerin, S. 92 sowie EnergyMap.info 2015.

[24] u.a., LH Schwerin (2012): Integriertes Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Schwerin; Landkreis Ludwigslust-Parchim (2016): SWOT-Analyse Kreisentwicklungskonzept 2030 für den Landkreis Ludwigslust-Parchim. 9 Energie und Klima unter https://www.kreis-lup.de/export/sites/LUP/.galleries/PDF-LUP1/PDF-FD60/KEK-PDF/KEK-LUP_SWOT_Energie-und-Klima.pdf (Stand: 25.10.2021)

Insgesamt sind alle Regionen Deutschlands, insbesondere aber die LH Schwerin, von Energieimporten abhängig. Entsprechend beschreiben die **Hauptströme (roter Pfeil)** hier die Energieversorgung der gesamten Region WM aus **Energieimporten**. Der Umfang an Energieimporten 2016 in der Gesamtregion lag bei ca. 36,1 PJ. Davon wurden ca. 9,6 PJ von der LH Schwerin bezogen und ca. 26,5 PJ von den beiden umliegenden Landkreisen insgesamt bezogen. In den beiden Landkreisen betrug der Primärenergieverbrauch (PEV) insgesamt 45 PJ. Neben dem Import wurden auch 23 PJ vor Ort **vorwiegend aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt (grüner Pfeil)**. Bei der Erzeugung wurden auch Überschüsse in Höhe von 4 PJ erzeugt, die überwiegend über die Regionsgrenzen hinaus exportiert wurden. Ein Teil dieser in der Region erzeugten Energie gelangte auch nach Schwerin (geschätzt 1 PJ) und trug dort zum Schweriner Primärenergieverbrauch in Höhe von 11 PJ bei. Innerhalb der LH Schwerin wurde aus erneuerbaren Energien etwa 1 PJ zur Deckung des Eigenbedarfs produziert:

Abbildung 6: Energiebilanz Westmecklenburg (2016)



Quelle: Projekt ReGerecht - Visualisierung zur Stadt-Land-Verflechtung „Energie“

Die insgesamt ca. 119.000 VerbraucherInnen im SUR Schwerin besitzen geschätzt lediglich einen Anteil von ca. 20 Prozent bzw. 11 PJ am Gesamtenergieverbrauch der Region WM.

Konflikte und Konfliktlösungen

Im Bereich des Energiesektors sind eine Vielzahl staatlicher und privater Akteure tätig und es herrscht eine hohe Regelungsdichte. Konflikte sind dabei u.a. die überregional unterschiedlichen Netzentgelte, die Flächeninanspruchnahme für die Erzeugung von Biomasse sowie Akzeptanzprobleme für den Ausbau der Windenergie.

Auf überregionaler Ebene spielt insbesondere die **kostenmäßige Benachteiligung der Regionen mit hohem Aufkommen an erneuerbarer Energie**, wie z.B. in Westmecklenburg, eine Rolle. Auf der Grundlage des EEG werden die Netzbetreiber zur Einspeisung von erneuerbaren Energien und dem entsprechenden Netzausbau verpflichtet. Verteilernetze übernehmen auf diese Art häufiger die Einspeisung.[25] Entstandene Kosten werden auf die Verbraucherpreise umgelegt. Da stromintensive Unternehmen eine ermäßigte EEG-Umlage zahlen bzw. von der Zahlung befreit sind, tragen Kleinverbraucher hohe Kostenanteile.[26]

Einen Lösungsansatz soll das Netzentgeltmodernisierungsgesetz (NEMoG) bieten, das eine bundesweite Angleichung der Netzentgelte erreichen soll. Allerdings betrifft das Gesetz lediglich die Übertragungsnetze, nicht aber die Verteilernetze, die durch die neue Aufgabe der dezentralen Einspeisung und des damit einhergehenden Bedarfs des Netzausbaus stärker belastet sind und diese Kosten an die regionalen Endverbraucher weitergeben.[27] Entsprechend ist dieser Ansatz noch nicht adäquat, um den Konflikt zu lösen.[28]

Auf regionaler Ebene bestehen Konflikte insbesondere in Bezug auf **Akzeptanzprobleme (z.B. beim Ausbau der Windenergie) und Landnutzungskonflikte** hinsichtlich des Flächenverbrauchs erneuerbarer Energiequellen. Hinsichtlich der Akzeptanzprobleme soll v.a. das Bürger- und Gemeindebeteiligungsgesetz M-V und die im EEG geschaffene Möglichkeit zur direkten Beteiligung von Gemeinden an Windenergie-Erträgen zur Konfliktbewältigung beitragen.

Regionale Energie- und Klimaanpassungskonzepte können darüber hinaus zur Erhöhung regionaler Wertschöpfung beitragen. Ein Beispiel hierfür könnte in der Region der Ausbau der Nutzung von Photovoltaik, Bioenergie und Geothermie darstellen. Eine gründliche, neutrale Information von AnwohnerInnen, die Platzierung von Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Standortgemeinden und freiwillige Kooperationen zwischen Anlagenbetreibern und Standortgemeinden können dazu beitragen, das vorhandene Konfliktpotenzial zu entschärfen.

[25] WEMAG (2011): Die EEG-Entwicklung aus Sicht eines Netzbetreibers. Vortrag zum Energieforum am 30. November 2011, Schwerin unter https://www.wag-schwerin.de/swsr/swsr_dms/psfile/docfile/9/Vortrag_WE4ed63740b89d1.pdf (Stand: 25.10.2021)

[26] vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2020): EEG-Umlage 2021: Fakten & Hintergründe unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/zahlen-und-fakten-eeg-umlage.pdf?__blob=publicationFile&v=4

[27] Agora Energiewende (2019): Netzentgelte 2019. Zeit für Reformen unter https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2014/transparente-energiewirtschaft/Agora_Netzentgelte_2019.pdf

[28] Siehe auch Spreemann, J. (2019): Netzausbau. Bürger bleiben weiter auf hohen Stromkosten sitzen. Nordkurier vom 20.07.2019 unter https://www.nordkurier.de/mecklenburg-vorpommern-brandenburg/buerger-bleiben-weiter-auf-hohen-stromkosten-sitzen-2036174407 (Stand: 25.10.2021)

2.2 Ökosystemleistungen als Bewertungsansatz

Städtische und ländliche Räume erbringen vielfältige Ökosystemleistungen, die der Gesellschaft zu Gute kommen. Der Begriff „Ökosystemleistungen“ bezieht sich auf die gleichen ökologischen Vorgänge, die im Bundesnaturschutzgesetz als „Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts“ und als „Nutzungsfähigkeit der Naturgüter“ bezeichnet werden. Auch mit dem in der Landschaftsplanung verwendeten Konzept der „Landschaftsfunktionen“ gibt es eine Vielzahl von Übereinstimmungen.

Im Projekt ReGerecht wird das Konzept der Ökosystemleistungen (ÖSL) genutzt[29], um Angebot und Nachfrage nach bestimmten Funktionen und Leistungen des Naturhaushaltes und ihren Beitrag für das menschliche Wohlergehen im Stadt-Land-Kontext zu analysieren.[30] Annahme ist, dass Diskrepanzen zwischen (lokalem) Angebot und (lokaler) Nachfrage zu Landnutzungskonflikten bestehen und ein Sichtbarmachen dieser Diskrepanzen zu einem besseren Management der ÖSL und zu einer Reduzierung von Ziel- und Nutzungskonflikten beitragen kann.

In der Regel werden ÖSL in drei oder vier Gruppen unterteilt: versorgende, regulierende und kulturelle sowie unterstützende Leistungen:

Abbildung 7: Gruppen von Ökosystemleistungen

Versorgungsleistungen: Dies bezeichnet die Bereitstellung von Gütern und Rohstoffen wie Nahrungsmitteln, Holz, sauberem Wasser oder Fasern. Oftmals ist zur Erzeugung dieser Güter, z. B. landwirtschaftliche Anbauerträge, erhebliches menschliches Zutun notwendig.

Regulationsleistungen: Ökosysteme beeinflussen wesentlich das Klima und den Niederschlag, schützen uns vor Überschwemmungen und Bodenerosion, speichern oder bauen Schadstoffe ab. Oft sind Regulationsleistungen wichtige Vorleistungen bei der Bereitstellung von Versorgungsleistungen.

Kulturelle Leistungen: Typische (Kultur-)Landschaften, Pflanzen- und Tiergemeinschaften oder auch Naturwunder, wie z. B. die herausragenden Landschaften der Nationalparke, gehören zum kulturellen Erbe eines Landes und stiften Identität. Sie haben einen Freizeit- und Erholungswert und eine spirituelle Wirkung.

Basis- oder unterstützende Leistungen: Diese umfassen Prozesse wie Bodenbildung, Photosynthese und den Nährstoffkreislauf. Sie sind nicht direkt mit dem menschlichen Wohlbefinden verknüpft und werden daher in anderen Ökosystemleistungskonzeptionen nicht mehr explizit auf geführt, stellen aber essenzielle Grundlage für die Entstehung anderer Ökosystemleistungen dar.

Quelle: TEEB-DE Land 2016: S. 28 basierend auf MEA 2005. In: Doernberg, A. u. Klebl, F., In: ReGerecht – Anhänge Zwischenbericht 2020, S. 54.

Im Fokus von ReGerecht stehen landbasierte Ökosystemleistungen. Für den Stadt-Umland-Raum Schwerin wurden acht Ökosystemleistungen für die Analyse ausgewählt:

- drei Versorgungsleistungen:
  Nahrungsmittelproduktion, Trinkwassergewinnung und Energiegewinnung,
- drei Regulations- und Erhaltungsleistungen: Erosionsschutz, Regulation des lokalen Wasserhaushalts und des Wasserabflusses, Lebensraum/Biodiversität,

[29] Doernberg, A. u. Klebl, F.: Auszug aus dem internen Arbeitsbericht: Übersicht zu Potenzialräumen für Ökosystemleistungen und Inwertsetzungsstrategien. In: ReGerecht – Anhänge Zwischenbericht 2020.
[30] Dabei wird ein flächenbezogener Ansatz gewählt und keine ökonomische Bewertung vorgenommen.

- zwei kulturelle Leistungen: Landschaftsästhetik und -bild (naturbezogene Ästhetik) und Erholung und Tourismus (naturgebundene Erholungs- und Freizeitaktivitäten).

Teilräumliche Unterschiede im SUR Schwerin sind an den Potenzialräumen für ÖSL, also Räumen, die ein potenzielles Angebot[31] von ÖSL bereitstellen, zu sehen. Diese wurden untersucht und tabellarisch sowie kartographisch dargestellt. Potentialräume für die Nahrungsmittelproduktion beispielsweise werden vor allem über natürliche Bodeneigenschaften (z. B. Humusgehalt) und daraus ermittelte Bodenschätzwerte (natürliche Ertragsfähigkeit) sowie die konkrete landwirtschaftliche Nutzung abgebildet. Während die beiden erstgenannten Indikatoren das natürliche ÖSL-Dargebot darstellen, entspricht die landwirtschaftliche Nutzung bereits der durch menschlichen Input bereitgestellten Ökosystemleistung.

Beispielhaft zeigt die folgende Übersicht für die Versorgungleistung Nahrung die ÖSL im SUR Schwerin:

Abbildung 8: Übersicht ÖSL Nahrungsmittelproduktion im SUR Schwerin

Versorgungsleistung: Nahrungsmittelproduktion				
Indikator	**Darstellung in Karte**	**Angebot in Schwerin**	**Angebot im Umland**	**Anmerkungen**
Anteil organischer Substanz im Oberboden (Humusgehalt)	Karte Nr. 2	X	X	Böden mit sehr hohen Anteilen finden sich im südlichen Stadtgebiet und Umland (Grünland) Mittlere Anteile im südlichen Umland =>haben flächenmäßig nur geringe Bedeutung Insgesamt eher schwach humose Böden im SUR
Bodenschätzwerte[22] (Acker- und Grünlandzahl)	Karte 3	X	X	Fruchtbare und ertragsreiche Böden v. a. im nördlichen Teil der Stadt und des Umlandes Diese sollten auch innerhalb des Stadtgebiets erhalten werden, da andere Teile des SUR ein nur recht geringes Ertragspotenzial aufweisen
Reale landwirtschaftliche Nutzung	Karte 4	X	X	Schwerin: v. a. Getreide, Ölsaaten und Eiweißpflanzen Umland: v. a. Getreide, Ölsaaten und Eiweißpflanzen, vereinzelt Hackfrüchte (Kartoffeln, Rüben, Feldgemüse) Ingesamt niedriger Gemüseanteil
Stilllegungen von Acker- und Grünland sowie Nutzungsänderungen	Karte 5	(X)	X	Stilllegungen und Aufforstungen verteilen sich auf das gesamte Umland =>bedeutet Reduzierung der ÖSL Nahrungsmittelproduktion, bei gleichzeitiger Erbringung anderer ÖSL

Quelle: Doernberg, A. u. Klebl, F., In: ReGerecht – Anhänge Zwischenbericht 2020, S. 77.

Auffällig ist, dass seit 1990 relativ viel Ackerland (rd. 156 ha) aus der Lebensmittelerzeugung genommen wurde. In ähnlichem Umfang wurden Agrarumweltmaßnahmen durchgeführt und Blühflächen und Blühstreifen angelegt. Je nach Betrachtungsweise lassen sich diese Flächen als ungenutzte Potentialräume für Nahrungsmittelproduktion oder genutzte Potentialräume für

[31] Das Angebot ergibt sich aus dem natürlichen Dargebot von Natur und Landschaft sowie menschlichen Beiträgen.

andere Ökosystemleistungen wie Lebensräume (Blühstreifen, Blühflächen) oder Erosions- und Gewässerschutz interpretieren, die durch eine veränderte Flächennutzung bereitgestellt werden.

Die Inanspruchnahme von ÖSL bildet sich u. a. in der Art und Intensität der Landnutzung ab. Dies wirkt sich auf die Strukturen und Prozesse der Ökosysteme und damit auf ihre (potenzielle) Leistungsfähigkeit aus. In der Forschung zu ÖSL und Landmanagement sind auch i.R. des Projekts ReGerecht eine Reihe von Konflikten identifiziert worden, die entweder das Angebot und die Nachfrage nach ÖSL allgemein oder bestimmte Leistungen wie Trinkwassergewinnung oder Nahrungsmittelproduktion betreffen. Selbst die Lösung von Konflikten z. B. auf lokaler Ebene kann an anderer Stelle Konflikte auslösen oder verschärfen.[32]

Die Situation der Ökosystemleistungen ist jeweils regional differenziert zu analysieren und zu bewerten. Hierbei prägen auch die jeweiligen akteursbezogenen Sichtweisen die Einschätzung. Die Bedeutung und Situation der ÖSL stellt sich z.B. von Seiten der Kommune Holthusen wie folgt dar:

Abbildung 9: Situation ÖSL - Gemeinde Holthusen

Ökosystem-dienstleistung	Gemeinde Holthusen
Nahrungsmittel-produktion	Lebensmittelproduktion, vom Feld direkt zum Verbraucher, lässt die Bodenbeschaffenheit (Bodenpunkte zwischen 18 und 30, max. 40) nur bedingt zu; Tierproduktion ist nahezu zum Erliegen gekommen; Düngemittelreduzierung nach EU-Agrarrecht erschweren Erträge
Energiegewinnung	Maisanbau für die Biogasanlage Schwerin führt zu Änderungen der Nutzungsarten zugunsten der erneuerbaren Energien
Lebensraum/Biodiversität	Auswirkungen durch Industriegebiet Schwerin-Süd; Abwasserableitung aus dem Klärwerk Schwerin-Süd über das Gemeindegebiet Holthusen, teils verrohrt, teils offen;
Landschaftsästhetik und –bild; Erholung und Tourismus	Haupttrassen der Deutschen Bahn Richtung Hamburg, Rostock und Berlin und Flächen für die Energiegewinnung prägen die Gemeinde; einigermaßen funktionierende Kulturlandschaft; kein touristisches Potenzial

Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM im Ergebnis der Zuarbeit und Telefoninterview mit der Bürgermeisterin der Gemeinde Holthusen (AfRL WM) v. 12.01.2022.

Das Beispiel Holthusen zeigt, dass aufgrund verschiedener Naturräume und Anteile an gewerblich und industriell geprägten Ansiedlungen die ÖSL in den SUR-Teilräumen spezifisch bewertet werden müssen.

Der Wettbewerb um Land für Wohnen, Verkehr, Energiegewinnung, Grün- und Freiraum in Städten endet oft in neuen Flächenausweisungen (Städtewachstum ins Umland) und mit Auswirkungen auf Strukturen und Prozesse von Ökosystemen und deren Leistungsfähigkeit. Inwertsetzung zielt darauf ab, diese Wechselbeziehungen sichtbar zu machen, damit sie bei privaten und öffentlichen Entscheidungen berücksichtigt werden können und ihre Erbringung und Nutzung gesteuert werden können.

[32] z.B. Agrarflächen stellen verschiedene Ökosystemleistungen bereit (Nahrung, Wasserhaushalt etc.). Wenn Kompensationsmaßnahmen auf Landwirtschaftsflächen erfolgen und Flächen für die Landwirtschaft verloren gehen, dann gehen diese ÖSL verloren oder werden eingeschränkt (z. B. Umwandlung von Ackerland in Wald)

Inwertsetzungsstrategien umfassen ein Bündel von Maßnahmen, um den Nutzen der Erhaltung von biologischer Vielfalt und der Bereitstellung gesellschaftlich ausgewogener Ökosystemleistungsbündel in Entscheidungen über Art, Umfang und Intensität der Nutzung der natürlichen Ressourcen zu integrieren. Einige Vorstellungen und Festlegungen zur Nutzung des ÖSL-Ansatzes sind allerdings für die Gemeinden mit Kosten verbunden, so auch z.B. für die Gemeinde Holthusen, die i.R. ihrer Bauleit- und Flächennutzungsplanung dafür erhebliche Finanzmittel aufgewendet hat.[33]

Auf lokaler Ebene ist die interkommunale Zusammenarbeit u. a. für eine gemeinsame Flächenpolitik nötig, um den Flächenverbrauch zu reduzieren und die Bereitstellung bodenbezogener Ökosystemleistungen zu sichern. Mit Blick auf die gemeindlichen Vorhaben zur Siedlungsentwicklung (Wohn-, Einzelhandels- und Gewerbeflächenentwicklung) könnten beispielsweise die gemeindebezogenen Planungsabsichten mit den aufgezeigten Potenzialräumen für Nahrungsmittelproduktion kartographisch über einander gelegt werden, um zu erkennen, welcher Indikator (z.B. org. Substanz, Bodenschätzwert, landwirtschaftliche Nutzung) z.B. bei einer Wohnbebauung im Zuge der kommunalen Bauleitplanung betroffen wäre.

Im Rahmen des Handlungsfeldes „Freiraumentwicklung“ könnte die Anwendung des ÖSL-Ansatzes bei der Entwicklung regionaler Lösungen für Kompensationsmaßnahmen geprüft werden. Ansätze, wie die *produktionsintegrierte Kompensation,* bieten Möglichkeiten, bestimmte Ökosystemleistungen gezielt in der Landwirtschaft bereitzustellen bzw. Landwirtschaftsflächen ökologisch aufzuwerten.

Abschließend lässt sich festhalten, dass es mit dem Ökosystemleistungsansatz grundsätzlich möglich ist, einen besseren Interessensausgleich zwischen Stadt und Land herzustellen. Zugleich kann er auf bestehende Informationen u. a. der Landschafts- und Forstplanung (z. B. zu Biotoptypen, Habitatqualitäten, Erholungseignung) aufbauen.

Wichtig ist, den komplexen Ansatz verständlich und anschlussfähig an die Praxis zu gestalten. Konkrete Ansatzpunkte für die Nutzbarmachung des ÖSL-Ansatzes im SUR Schwerin könnten bestehen, indem Verknüpfungen zu lokalen Nachhaltigkeits-, Klima- oder Biodiversitätszielen hergestellt werden oder die Flächeninanspruchnahme in Relation zu Veränderungen des ÖSL-Angebots zu setzen.

Die Anwendung des ÖSL-Ansatzes könnte in den folgenden Planungsprozessen der Kommunal- und Regionalplanung geprüft werden:

[33] Quelle: Zuarbeit und Telefoninterview mit Bürgermeisterin der Gemeinde Holthusen (AfRL WM) v. 12.01.2022

1) Kommunale Bauleitplanung der SUR-Gemeinden

- Nutzung des ÖSL-Ansatzes bei gemeindlichen Vorhaben zur Siedlungsentwicklung (Wohn-, Einzelhandels- und Gewerbeflächenentwicklung) mit dem Ziel, bestehende ÖSL im Gemeindegebiet zu erhalten, einer nachhaltigen Flächenhaushaltspolitik sowie Berücksichtigung des regionalen Wasserhaushaltes und Umgang mit Starkregenereignissen,

2) Kompensationsmaßnahmenkonzept für den SUR Schwerin

- Nutzung des ÖSL-Ansatzes als Bewertungsgrundlage für eine naturschutzfachliche Potenzialermittlung und ökologische Aufwertung von Flächen,

3) Landschaftsrahmenplan und Regionalplanung der Region Westmecklenburg

- Nutzung des ÖSL-Ansatzes bei der Fortschreibung des Gutachterlichen Landschaftsrahmenplanes (GLRP von 2008) durch die Fachbehörde Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG), welcher als fachliche Grundlage für die Fortschreibung des RREP WM 2011 in Zusammenhang mit der Ausweisung von Vorbehaltsgebieten Natur und Landschaft genutzt werden kann.

2.3 Digitalisierung

Im Frühjahr 2021 wurde von der TU Dresden eine Umfrage zum Thema Digitalisierung mit Kommunen in Westmecklenburg durchgeführt.[34] Ziel war es u.a. herauszufinden, (1) über welche digitalen Infrastrukturen die Kommunen verfügen, (2) welche Themenbereiche und Akteure die Kommunen als bedeutsam im Zusammenhang mit Digitalisierung sehen und (3) inwieweit Digitalisierungsstrategien für die Planung zur Bündelung von Ressourcen und Kompetenzen für die Region bereits genutzt werden.

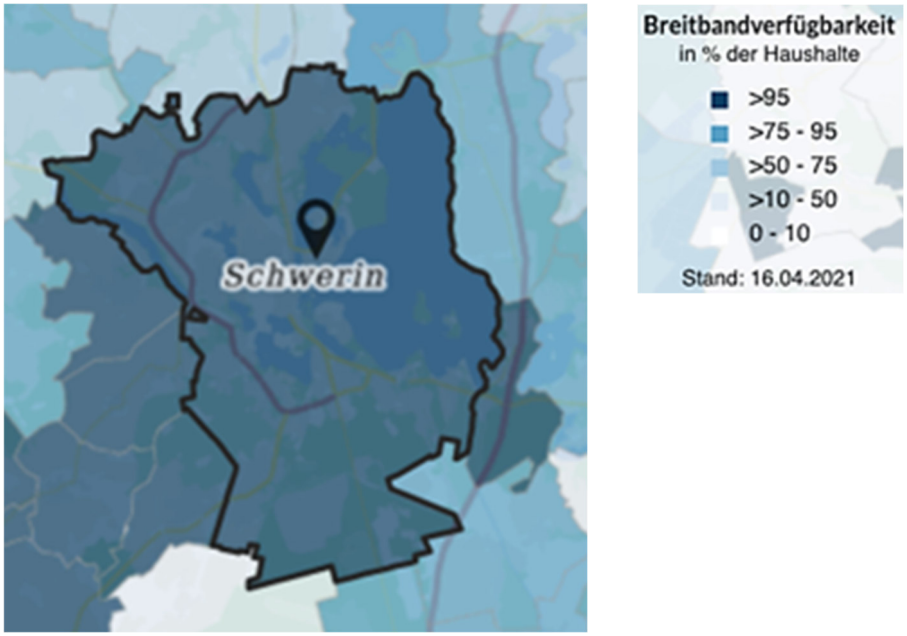
1) Ausbau digitaler Infrastrukturen

Unterschiede in der Breitbandverfügbarkeit bestehen in der Region Westmecklenburg noch immer. Der SUR Schwerin hat zwar im Rahmen der Bundesförderung Breitbandausbau[35] große Fortschritte bei der Verfügbarkeit von schnellen Internetverbindungen gemacht. Dennoch sind die Umlandgemeinden im Norden, Osten und Süden noch nicht in dem Maße mit Breitbandinfrastruktur ausgestattet wie die Umlandgemeinden im Westen des SUR Schwerin:

[34] Von 137 kontaktierten Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der Kommunen in der Region haben 46 den Onlinefragebogen beantwortet. Darunter 7 Städte und 34 ländliche Gemeinden. Von den ländlichen Gemeinden waren 12 Teil der beiden Stadt-Umland-Räume Schwerin und Wismar.

[35] Der Ausbau der Glasfasernetze in ländlichen Gemeinden in Westmecklenburg wird seit 2017 durch die WEMACOM GmbH durchgeführt und durch die ateneKOM begleitet https://www.wemacom-breitband.de/projektbeschreibung. (Stand: 12.10.2021)

Abbildung 10: Breitbandverfügbarkeit im SUR Schwerin 2021

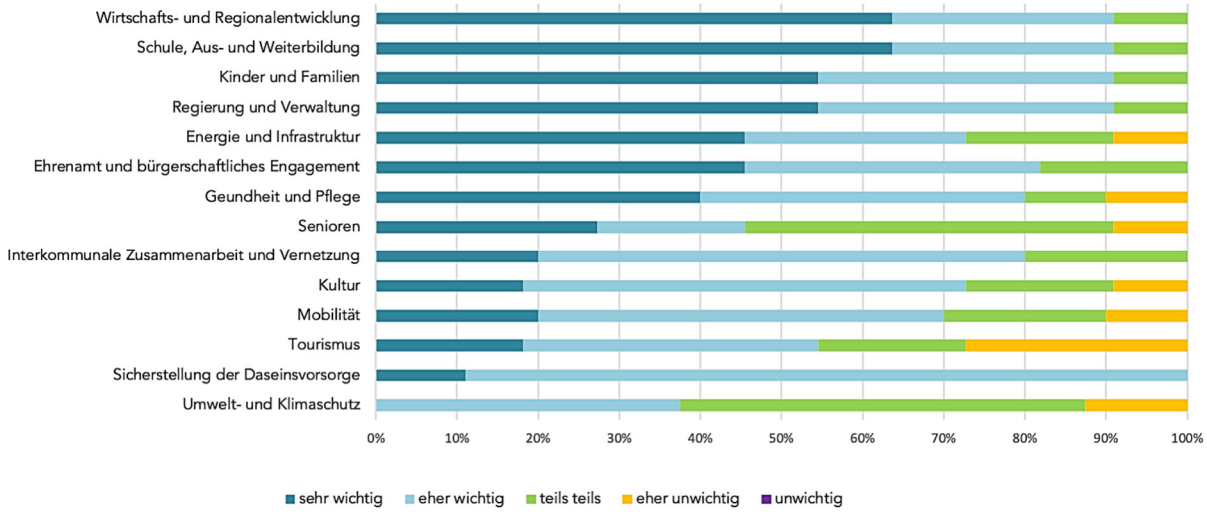


Quelle: BMVI Breitbandatlas (Stand 14.10.2021)

2) Digitalisierung in der regionalen Daseinsvorsorge

Die Themenbereiche der Daseinsvorsorge, wie z.B. **Wirtschaftsentwicklung, Bildung, Verwaltung, Gesundheit und Pflege, sowie Energieversorgung oder Mobilität**, werden von den befragten SUR-Umlandgemeinden als besonders wichtig im Zusammenhang mit Digitalisierung betrachtet:

Abbildung 11: Relevanz von Digitalisierung in kommunalen Themenbereichen



Quelle: S. Barthold i.E. der Online-Befragung 2021 (Projekt ReGerecht, n = 12 SUR-Umlandgemeinden)

3) Digitalisierungsstrategien

Grundlage für langfristige Planungen ist eine Digitalisierungsstrategie, um Ressourcen und Kompetenzen durch gemeinsam genutzte Infrastrukturen zu bündeln. Eine **vernetzte Verwaltung** dient hier der Förderung des interkommunalen Austauschs und Kooperation. Vernetzte Kommunen können in Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge mithilfe digitaler Technologien Ungleichheiten abbauen, indem z.B. digital unterstützte Mobilitätslösungen (Bürgerbusse und Pflegetransporte), Telemedizin oder digitale Bildungsangebote neue Lösungen bieten.[36]

Die Handlungsfelder:

- Ausbau und Pflege digitaler Infrastrukturen,
- Schaffung eines digitalen Rechts- und Organisationsrahmens,
- Förderung digitaler Teilhabe und
- Stärkung digitaler Kompetenzen,

sind bei der Erarbeitung einer gemeinsamen Digitalisierungsstrategie zentral.

Während die Mehrheit der befragten Städte in Westmecklenburg angab, eine Digitalisierungsstrategie zu haben, bejahten diese Frage **nur ein Drittel** der Umlandgemeinden.

Auf die Frage nach den derzeitigen *Rahmenbedingungen*, den Erfolgsfaktoren und Hemmnissen für Digitalisierung wurden vor allem eine bessere Ausstattung mit Breitbandverfügbarkeit, finanziellen und personellen Ressourcen und eine einheitliche Strategie mit gemeinsamen Infrastrukturen und Standards genannt. Als begünstigende Rahmenbedingungen dagegen wurden die Unterstützung durch die Landespolitik, die technische Ausstattung der Kommune sowie digitale Kompetenzen und Interesse der BürgerInnen genannt. Befragte äußerten unter anderem die Hoffnung, „dass die Digitalisierung mehr zentral koordiniert wird“ und wünschen sich „ausreichend finanzielle Mittel“, um eine Strategie im gesamten Stadt-Umland-Raum zu entwickeln.

Fazit

- Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für Digitalisierung bestehen in der teilweise noch unzureichenden Breitbandverfügbarkeit sowie in mangelnden finanziellen und personellen Ressourcen im SUR Schwerin.
- Die Relevanz von Digitalisierung in vielen Bereichen der Daseinsvorsorge wird von den SUR-Gemeinden als besonders wichtig eingeschätzt.
- Dennoch verfügt die Mehrheit der SUR-Gemeinden noch nicht über eine eigenständige bzw. interkommunal vernetzte Digitalisierungsstrategie.

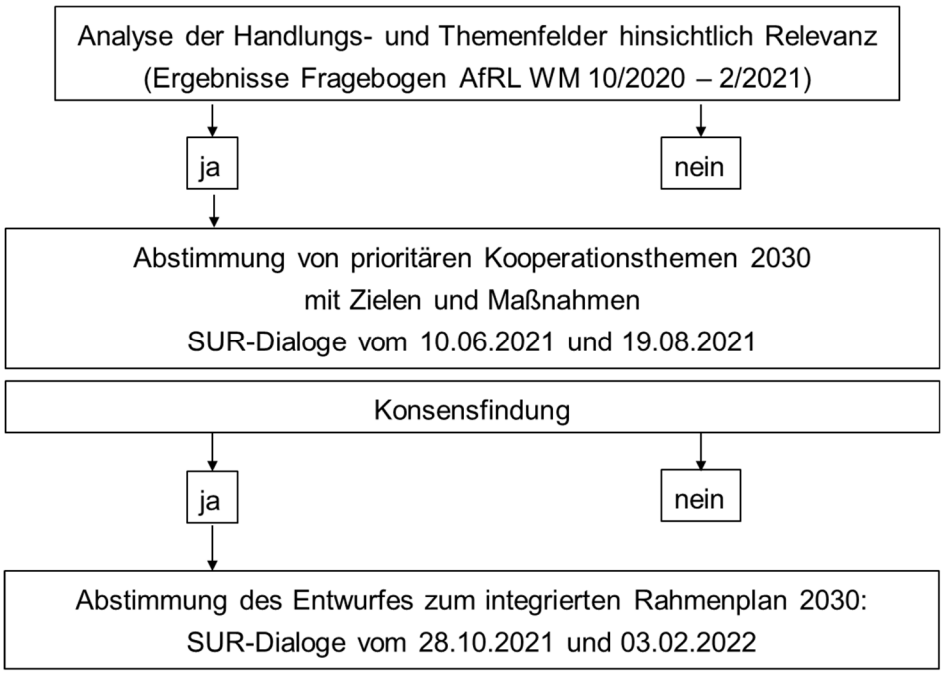
Im Rahmen des SUR-Dialoges Schwerin könnten Möglichkeiten thematisiert werden, um die Entwicklung von digitalen (interkommunalen) Strategien im Bereich Verwaltung und kommunaler Daseinsvorsorge zu unterstützen, z.B. im Rahmen eines interkommunalen Erfahrungsaustausches.

[36] vgl. Lobeck, M. (2017). Digitale Zukunft auf dem Land—Wie ländliche Regionen durch die Digitalisierung profitieren können. Bertelsmann Stiftung. https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/180423_Endfassung_Digitale_Zukunft_korrigiert__ergaenzt.pdf (Stand: 12.10.2021)

3. Bewertung der Handlungsfelder und Kooperationsthemen

Mit dem Regionalen Einzelhandelsentwicklungskonzept (REHK - Stand: 2018) und dem Teilkonzept Wohnbauentwicklung 2030 (Stand: 2021) konnten bereits interkommunal abgestimmte Grundlagen für die Steuerung der Wohnbauentwicklung und des Einzelhandels im Stadt-Umland-Raum Schwerin erarbeitet werden (vgl. Handlungsfeld Siedlungsentwicklung). Die folgende Abbildung veranschaulicht das Vorgehen zur Abstimmung weiterer Kooperationsthemen für den SUR Schwerin bis 2030:

Abbildung 12: Dialogprozess zur Abstimmung weiterer Kooperationsthemen 2030



Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021.

Im Ergebnis einer Befragung der SUR-Akteure mittels eines Fragebogens zur Abstimmung weiterer Kooperationsthemen im SUR Schwerin vom Oktober 2020 und der Abstimmungen im Ergebnis der SUR-Dialoge in 2021 haben die BürgermeisterInnen folgende Handlungsfelder und Kooperationsthemen als prioritär bewertet bzw. festgelegt (vgl. Abbildung 13):

Abbildung 13: Bewertungsergebnis Kooperationsthemen SUR Schwerin 2030

Handlungsfeld	**Kooperationsthema**	**Priorität** *(Stand: 2021)*
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung		
Regionales Einzelhandelskonzept 2017	Einzelhandelsentwicklung	sehr relevant
Teilkonzept Wohnbauentwicklung 2030	Wohnbauentwicklung	sehr relevant
	Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung	*aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf*
	Tourismus und Naherholung	*aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf*
Infrastrukturentwicklung		
Soziale Infrastruktur	Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur	sehr relevant
	Seniorenbetreuung / Rettungswesen	*aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf*
	kulturelle Infrastruktur	*aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf*
Technische Infrastruktur	Mobilität (ÖPNV, Radverkehr)	sehr relevant
	Regenerative Energieversorgung	sehr relevant
	Trink- und Abwasserinfrastruktur	*aktuell niedrig, ggf. künftige Abstimmung bei Bedarf*
	digitale Infrastruktur	*Querschnittsthema*
Freiraumentwicklung		
	Kompensationsmaßnahmen	sehr relevant

Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021.

Analyseergebnisse des Projekts ReGerecht, wie z.B. zum Stadt-Land-Verflechtungsmodell für den SUR Schwerin (vgl. Kap. 2.1), wurden im Rahmen des SUR-Dialoges vorgestellt und dienten als Grundlage für die interkommunale Abstimmung zu den weiteren Kooperationsthemen durch die BürgermeisterInnen.

4. Prioritäre Kooperationsthemen 2030

Die Gemeinden im Stadt-Umland-Raum Schwerin vereinbaren, dass die als prioritär eingestuften Handlungsfelder und Kooperationsthemen Gegenstand für die weitere interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit sind. Die in der folgenden Übersicht veranschaulichten prioritären Kooperationsthemen und Handlungsziele werden durch jeweilige Projektpässe konkretisiert (vgl. Kap. 4.1 – 4.6).

Abbildung 14: Übersicht prioritäre Kooperationsthemen und Handlungsziele 2030 im SUR Schwerin

Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung		**Infrastrukturentwicklung**			**Freiraumentwicklung**
Einzelhandels-entwicklung	Wohnbau-entwicklung	Bildungs- und Betreuungsinfra-struktur	Mobilität	Regenerative Energieversorgung	Kompensations-maßnahmen
Handlungsziele					
Stärkung der Schweriner Innenstadt und der wohnortnahen Grundversorgung; Ausnahmerege-lung für großflächi-gen EH außerhalb des Oberzentrums	qualitative Wohnrau-mangebote entspre-chend der demogra-phisch bedingten Nachfrage; Ausnahme hinsicht-lich Eigenbedarfsre-gelung für nicht-zentrale Orte	Sicherstellung einer bedarfsgerechten Versorgung mit Bildungs- und Betreuungsinfra-struktur im SUR Schwerin	Reduzierung von Pkw-basierten Pendlerströmen; Verbesserung der Bedienstruktur durch den ÖPNV; Förderung umwelt-freundlicherer Ver-kehrsarten	Stabilisierung und Verbesserung von (nachhaltigen) Ver-sorgungsstrukturen; Aufbau kommunaler Allianzen zur Steige-rung regionaler Wertschöpfung im SUR	Sicherung des Flächenbedarfs für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Naturraum des SUR Schwerin auf Basis eines integrier-ten naturschutzfachlichen Ansatzes
Maßnahmen					
Umsetzung des REHK von 2018 durch die kommunale Bauleitplanung, Bewertungsgrund-lage für AfRL WM	Umsetzung des Teil-konzeptes Wohn-bauentwicklung bis 2030 durch die kommunale Bauleitplanung, Bewertungsgrund-lage für das AfRL	Abstimmung zu Vorgehen bei der Kitabedarfs- und Schulentwicklungs-planung	Verbesserungen im ÖPNV (Bus und ggf. Straßenbahn), Information zur Um-setzung des regionalen Radwegekonzeptes WM 2021 sowie zu Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Schwerin 2030	Abstimmung mit der Steuerungsgruppe „klimagerechtes Schwerin“; Erfahrungsaus-tausch zur Energiewende auf Gemeindeebene	Prüfung der Entwicklung eines alternativen Lösungsansatzes für die Umsetzung von Kompensations-maßnahmen

Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021.

4.1 Einzelhandelsentwicklung

Handlungsbedarf
- die Konkurrenzsituation zwischen zentralen und integrierten Einzelhandelsstandorten und peripher gelegenen Standorten in städtebaulich nicht integrierten Lagen ist teilweise problematisch, - damit Vorhaben an stadtentwicklungspolitisch gewünschten Standorten zu einem besseren Angebot speziell in den Zentren führen, ist die Steuerung einer qualitativen wie räumlichen Einzelhandelsentwicklung notwendig, - Erfordernis der Zulässigkeit von Einzelhandelsgroßprojekten in ausgewählten nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden) als Ausnahme (vgl. 4.3.2 (6) Z LEP)
Ziel / Ergebnis
- Erhaltung und Stärkung der landesplanerischen Versorgungsfunktion der LH Schwerin als Oberzentrum für die Region, - Erhaltung und Stärkung der Einzelhandelszentralität sowie der Funktionsvielfalt der Schweriner Innenstadt als der regional bedeutsame Hauptgeschäftsbereich, - Sicherung eines attraktiven Einzelhandelsangebotes sowie einer attraktiven Versorgungsstruktur im gesamten SUR, - Entwicklung von Einzelhandelsgroßprojekten in nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden) als Ausnahme, - Sicherung und Stärkung einer möglichst flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung im gesamten SUR durch funktionsfähige Grundversorgungszentren, ergänzende Nahversorgungsstandorte und alternative Angebotsformen
Maßnahmen
Umsetzung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für den SUR Schwerin bis 2030:[37] ▪ Verwirklichung der kommunalen Bauleitplanung entsprechend den konzeptionell vereinbarten Festlegungen, ▪ Bewertungsgrundlage des AfRL für gemeindliche Planvorhaben, ▪ frühzeitige Einschätzung möglicher Auswirkungen einzelner Standortentscheidungen auf die Versorgungsstrukturen im Stadt-Umland-Raum, ▪ Prüfung der Durchführung einer Evaluation des REHK SUR Schwerin (v. 06.04.2018) in 2025[38]
Zuständigkeiten
AfRL WM in Kooperation mit dem zuständigen Ministerium, Amtsverwaltungen und SUR-BürgermeisterInnen

[37] Das REHK SUR Schwerin bis 2030 wurde am 06.04.2018 von allen SUR-BürgermeisterInnen durch Unterzeichnung zur Verbindlichkeit gebracht.
[38] Ergänzte Maßnahme i.E. des SUR-Dialoges vom 03.02.2022 (vgl. Protokoll: Festlegung 6).

4.2 Wohnbauentwicklung

Handlungsbedarf
- nach einer kurzen Phase der Reurbanisierung mit Wanderungsgewinnen gegenüber dem Umlandraum (2007 – 2013) ist infolge der Wanderungsverluste seit dem Jahr 2014 wieder eine Phase der Suburbanisierung im SUR eingetreten, - der zunehmende Anteil älterer Bevölkerungsgruppen verweist auf eine tendenziell steigende Nachfrage nach seniorengerechtem Wohnraum bis 2030, - nachteilige Folgen der Wohnsuburbanisierung und Verschiebungen in der Altersstruktur erfordern eine Steuerung der wohnbaulichen Entwicklung im SUR Schwerin, - Erfordernis der Zulässigkeit von Wohnungsbau über den Eigenbedarf hinaus in nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden) vgl. 4.2 (3) Z LEP
Ziel / Ergebnis
- Schaffung von Wohnraum entsprechend der demographisch bedingten Nachfrage im SUR Schwerin unter Beachtung des Zentrale-Orte-Prinzips und Begrenzung von Suburbanisierungsfolgen, - nachhaltiger Umgang mit Flächen (Flächenhaushaltspolitik), - Zulässigkeit der Wohnungsbauentwicklung in nicht zentralen Orten (Umlandgemeinden) über den Eigenbedarf hinaus
Maßnahmen
Umsetzung des Wohnbauentwicklungskonzeptes für den SUR Schwerin bis 2030[39]: ▪ Verwirklichung der kommunalen Bauleitplanung entsprechend dem vereinbarten Entwicklungsrahmen und weiterer Sonderregelungen, ▪ Monitoringtreffen bei Bedarf, Durchführung einer Evaluation in 2025: - Aktualisierung der Stadt-Umland-Wanderungsstatistiken für den Zeitraum ab 2020, - Überprüfung, ob der zentrale Ort durch den Wohnungsbau in den Nachbargemeinden in seiner Entwicklung gefährdet ist, - Überprüfung des Umsetzungsstandes der gemeindlichen Planungsabsichten seit Unterzeichnung der Vereinbarung, - Überprüfung bzw. Aktualisierung der Bewertung der Infrastrukturausstattung der Umlandgemeinden, - Überprüfung der Sonderregelungen 1) und 2) ggf. unter Heranziehung von Fachexperten, - Überprüfung der Vereinbarung zur Höhe des Entwicklungsrahmens bis 2030 in den Umlandgemeinden
Zuständigkeiten
AfRL WM, Amtsverwaltungen und SUR-BürgermeisterInnen

[39] Das Teilkonzept Wohnbauentwicklung SUR Schwerin bis 2030 wurde am 19.08.2021 von allen SUR-BürgermeisterInnen durch Unterzeichnung zur Verbindlichkeit gebracht.

4.3 Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur

Handlungsbedarf
- enge Verflechtungen in der Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur zwischen der LH Schwerin und Umlandgemeinden (vgl. Kap. 2.1.1), - Kapazitätsprobleme bei Kita- und Schulplätzen in einigen Umlandgemeinden, - Datengrundlagen aus dem Schulinformationssystem des Landes M-V bei der Fortschreibung der Kitabedarfs- und Schulentwicklungspläne nicht kompatibel mit den realen Entwicklungen (Zuzug junger Familien) in den Umlandgemeinden, - Nachweise für langfristige Auslastung bei Kapazitätserweiterungen im Schul- und Kitabereich für einige Umlandgemeinden schwer leistbar, - Fortschreibungszeiträume von Prognosen nicht kompatibel mit dynamischen Bedarfsentwicklungen infolge von Zuzug junger Familien mit 2-3 Kindern in einigen Umlandgemeinden, - Bedarfe im gymnasialen Bereich schwer planbar, - Bereitstellung von bedarfsgerechten Kapazitäten in der Bildung- und Betreuungsinfrastruktur erfordert steuerndes Handeln
Ziel / Ergebnis
- Sicherstellung einer bedarfsgerechten Versorgung mit Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur im SUR Schwerin
Maßnahmen
▪ jährliche Abstimmung zu Vorgehen und Datengrundlagen bei der Kitabedarfs- und Schulentwicklungsplanung sowie zu Lösungsansätzen für eine vorausschauende Planung, ▪ kontinuierliche und verbesserte Abstimmung zwischen den Trägern der Kitabedarfs- und Schulentwicklungsplanung sowohl untereinander, als auch bilateral zwischen Umlandgemeinden und der LH Schwerin sowie Umlandgemeinden und Landkreisen, ▪ Übermittlung der aktualisierten Ergebnisse zur Entwicklung der SchülerInnenzahlen sowie zu SchülerInnenprognosen an die jeweiligen Fachdienste der LH Schwerin und der beiden Landkreise NWM und LUP durch das Staatliche Schulamt Schwerin, ▪ fachlicher Austausch und Diskussion zum Schullastenausgleich (SLA)
Zuständigkeiten
SUR-Gemeinden und Träger der Jugendhilfeplanung und der Schulentwicklungsplanung (LH Schwerin und Landkreise NWM und LUP), AfRL WM im Rahmen von ReGerecht (bis 08/2023)

4.4 Mobilität

Handlungsbedarf	
- intensive Verkehrsverflechtungen zwischen Schwerin und Umland mit einem hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs und weitere Wohnsuburbanisierung (vgl. Kap. 2.1.2) führen zu einer steigenden Verkehrsbelastung in Schwerin, - Defizite in der Bedienstruktur durch den ÖPNV bzw. starke Orientierung auf die Belange des Schülerverkehrs sowie eine unterschiedlich gute ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden an die Kernstadt, - wachsende Bedeutung von umweltfreundlicher Mobilität im Alltags- und im touristischen Verkehr	
Ziel / Ergebnis	
- Reduzierung von Pkw-basierten Pendlerströmen zwischen Umlandgemeinden und Kernstadt durch Verlagerung des Straßenverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsarten, - Verbesserung der Bedienstruktur durch den ÖPNV zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden sowie der Radwegeinfrastruktur als Voraussetzung für die Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten, Arbeitsplätzen und touristischen Zielen	
Maßnahmen	**Zuständigkeiten**
▪ Positionierung der SUR-Gemeinden gegenüber den Aufgabenträgern ÖPNV zu konkreten Verbesserungsvorschlägen im Bus-Linienverkehr: **Lupenbetrachtung** des SUR Schwerin im Rahmen der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans durch die drei Aufgabenträger des ÖPNV und der Verkehrsgesellschaften,	Koordinierung der Abstimmungen zwischen SUR-Gemeinden und Aufgabenträgern ÖPNV durch das AfRL WM
▪ Prüfung der Erweiterung des Straßenbahnnetzes Richtung Pampow / Schwerin Süd / Industriepark Göhrener Tannen (z.B. Kosten- und Nutzenanalyse),	Koordinierung der Abstimmungen zwischen SUR-Gemeinden und Aufgabenträgern ÖPNV durch das AfRL WM
▪ integrierte Betrachtung zu Bedarfen und Umsetzungsmöglichkeiten von neuen **E-Ladestationen** (für PkWs und Zweiräder) mit P+R Anlagen an Hauptpunkten des ÖPNV und SPNV im Umlandraum durch die WEMAG	Stromversorgungsunternehmen WEMAG in Abstimmung mit dem AfRL WM, ggf. Fördermittel über LEKA

Radwegeinfrastruktur: ▪ Information zu Ergebnissen und zur Umsetzung der Radwegekonzeption Westmecklenburg 2021 des RPV WM (vgl. Anlage 3) sowie zu verbindenden Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept der LH Schwerin 2030; dazu teilräumliche Arbeitstreffen im SUR Schwerin, ▪ Unterstützung der Baulastträger bzgl. der Umsetzung von Maßnahmen	RPV WM (AG Radverkehr), LH Schwerin und Baulastträger Amtsverwaltungen, BürgermeisterInnen der Umlandgemeinden und RPV WM

4.5 Regenerative Energieversorgung

Handlungsbedarf
- regenerative Energieversorgung gewinnt wegen den Herausforderungen zum Klimaschutz und begrenzter (und teurer) fossiler Energiequellen zunehmend an Bedeutung, - geringe Verflechtungen im Energiebereich zwischen Stadt und Umlandraum (vgl. Kap. 2.1.3), - Importabhängigkeit fossiler Ressourcen vor allem im Wärme- und Verkehrssektor der LH Schwerin (vgl. Kap. 2.1.3)
Ziel / Ergebnis
- Nutzung eigener Energieressourcen (teure Importe vermeiden…), - Stabilisierung und Verbesserung von (nachhaltigen) Versorgungsstrukturen, - durch Erfahrungsaustausch Entwicklung von Versorgungsstrukturen auf Basis erneuerbarer Energien anstoßen, - Ausgleich des „Missverhältnisses“ zu EE-Potenzial zwischen Kernstadt und Umland bspw. durch regionale strategische Energieallianzen, - Aufbau kommunaler Allianzen zur Steigerung regionaler Wertschöpfung und regionaler Identifikation im SUR
Maßnahmen
▪ Abstimmung mit der Steuerungsgruppe „klimagerechtes Schwerin“ zur Prüfung möglicher Stadt-Umland-Kooperationen, ▪ Erfahrungsaustausch zur Energiewende auf Gemeindeebene, ggf. in Kombination mit Beratung durch Fachexperten, z.B. LEKA, ▪ Nutzung des gemeindescharfen EE-Potenzialrechners (digital) im Ergebnis der Energie- und Klimabilanz Westmecklenburg (Herr Dr. Grüttner, 2020) für SUR-Gemeinden
Zuständigkeiten
Akteure des Energiemarktes (v.a. Energieversorger), Steuerungsgruppe „klimagerechtes Schwerin“, SUR-Gemeinden; AfRL WM bis 08/2023 im Projekt ReGerecht

4.6 Kompensationsmaßnahmen

Handlungsbedarf
- begrenzte Flächenreserven der LH Schwerin und Umlandgemeinden sowie eingeschränktes Angebot des Ökokontos M-V für die Umsetzung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen in regionalräumlicher Nähe, - erhebliche finanzielle Mittel für Kompensationsmaßnahmen aus dem Ökokonto M-V kommen anderen Regionen zugute, - Gefahr der Einschränkung der wohnbaulichen, gewerblichen und industriellen Entwicklungsmöglichkeiten im SUR Schwerin
Ziel / Ergebnis
- Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen auf der Grundlage eines integrierten naturschutzfachlichen Ansatzes zu Kompensationsmaßnahmen im Landschaftsraum des SUR Schwerin, - Reduzierung des finanziellen Aufwandes
Maßnahmen
▪ Prüfung der Erarbeitung und Umsetzung eines alternativen Lösungsansatzes für Kompensationsmaßnahmen für den SUR Schwerin, ▪ interkommunaler Austausch der SUR-Gemeinden zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen im Geltungsbereich anderer B-Pläne gemäß § 9 (1a) BauGB
Zuständigkeiten
Untere Naturschutzbehörden NWM, SN und LUP, Bauleitplanung Kernstadt und Umlandgemeinden, Projektpartner ReGerecht, staatlich anerkannte Flächenagenturen; AfRL WM bis 08/2023 im Projekt ReGerecht

5. Ausblick

Mit dem integrierten Rahmenplan haben sich die BürgermeisterInnen des SUR Schwerin auf eine interkommunale Zusammenarbeit zu den gemeinsamen Kooperationsthemen der Handlungsfelder Siedlungsentwicklung, Infrastrukturentwicklung und Freiraumentwicklung für die nächsten 10 Jahre verständigt.

Die mit dem vorliegenden handlungsbezogenen Rahmenplan vereinbarten Ziele und Maßnahmen in den jeweiligen Kooperationsthemen erhalten durch die Unterzeichnung der BürgermeisterInnen Verbindlichkeit und dienen somit als Handlungsgrundlage, um den SUR Schwerin als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum weiter zu entwickeln und für die Herausforderungen der Zukunft zu stärken.

Alle Beteiligten wirken darauf hin, die durch Selbstbindung getroffenen Beschlüsse im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation in die gemeindliche Planung zu überführen bzw. mit dieser abzustimmen. Das AfRL WM wird im Rahmen seiner Möglichkeiten den Umsetzungsprozess weiter begleiten und unterstützen.

Im Rahmen einer **Evaluation des integrierten Rahmenplans nach fünf Jahren** erfolgt eine Überprüfung der prioritären Kooperationsthemen mit Blick auf die bis dahin umgesetzten Maßnahmen und Ergebnisse.

Exkurs: Räumliche Gerechtigkeit im SUR Schwerin

Im Rahmen der Evaluation und Fortschreibung nach 10 Jahren könnte betrachtet und diskutiert werden, wie sich die *räumliche Gerechtigkeit* im SUR Schwerin durch die Umsetzung des integrierten Rahmenplans und durch externe Faktoren entwickelt hat. In Stadt-Umland-Räumen spielt die Balance von räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten und auftretenden Belastungen eine essentielle Rolle. *Räumliche Gerechtigkeit* kann hier als Maßstab dienen, auch um die Aussagen zu gleichwertigen Lebensbedingungen besser zu fundieren.

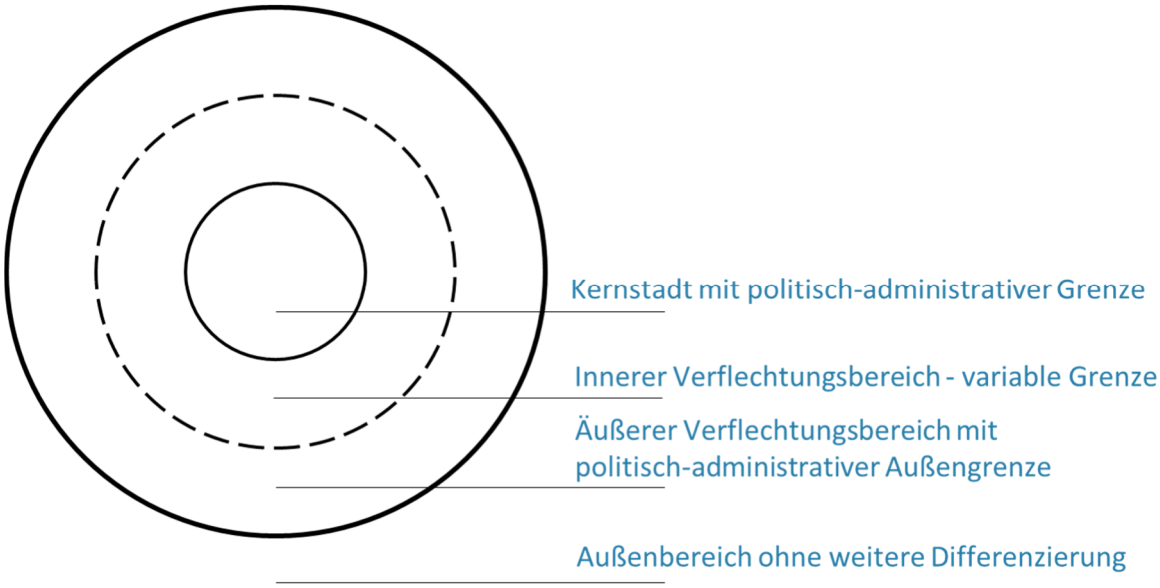
Im Rahmen des BMBF-ReGerecht-Projektes 2018-2023 wird diese Auseinandersetzung intensiv geführt. Die daraus stammenden Anregungen werden im Folgenden hier als Ausblick präsentiert.

Grundlegend unterschieden werden allgemeine Gerechtigkeitsdimensionen, wie *Verteilungsgerechtigkeit*, *Tauschgerechtigkeit* und *institutionelle Gerechtigkeit*. In den letzten Jahren werden auch verstärkt *Anerkennungsgerechtigkeit* und das Offenhalten von Entwicklungsmöglichkeiten für zukünftige Generationen im Sinne *intergenerationeller Gerechtigkeit* benannt.

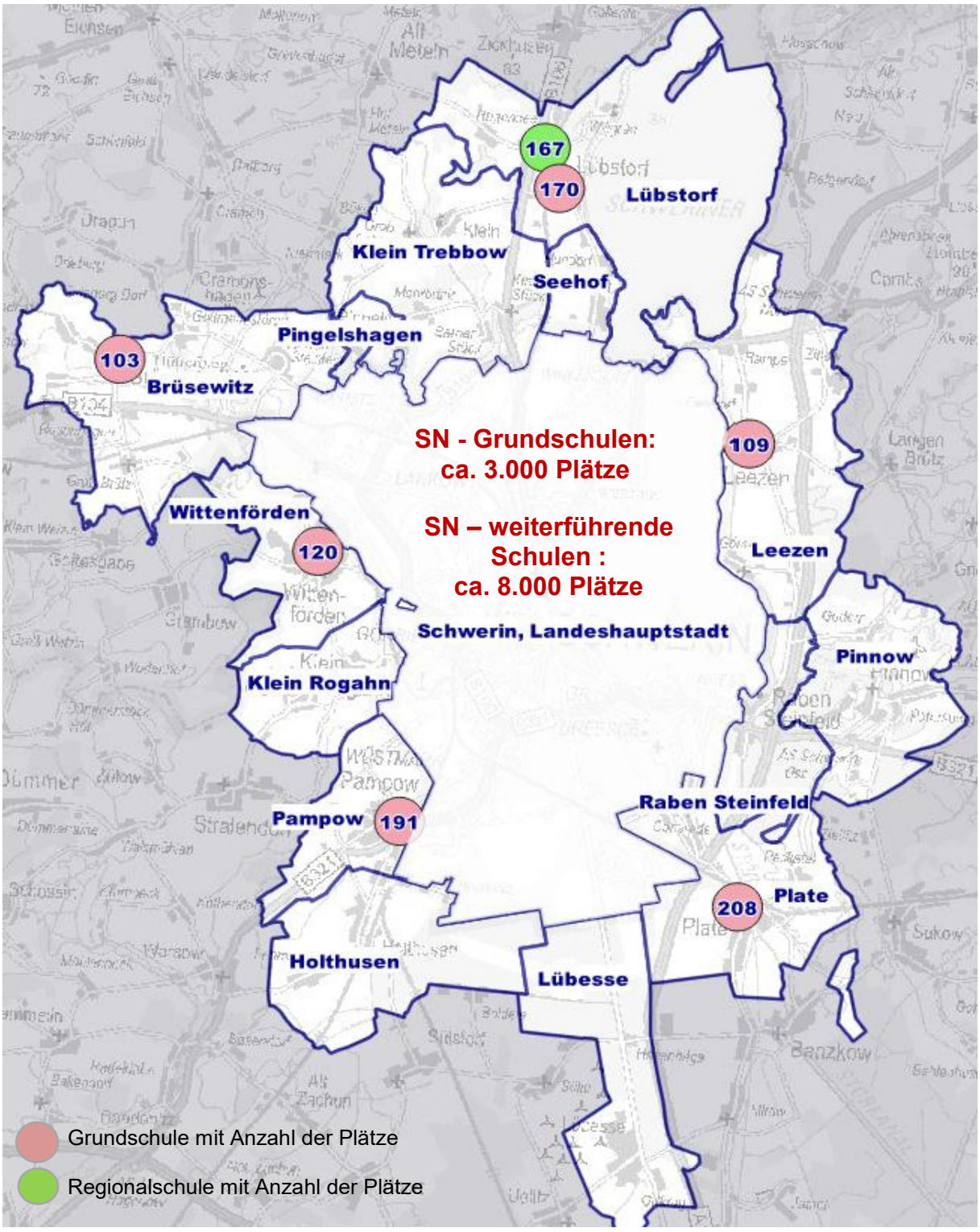
Im konkreten stadtregionalen Anwendungszusammenhang lassen sich diese Dimensionen nicht mehr klar differenzieren. Auch lassen sich keine einfachen Antworten finden, da es einen allgemein anerkannten Maßstab für Gerechtigkeit nicht gibt. Ferner müssen grundsätzliche Fragen, die nicht im stadtregionalen Zusammenhang beantwortet werden können, außen vor bleiben (z.B. zum gerechten Zugang zu Grund und Boden).

Um einen eigenen Maßstab für *räumliche Gerechtigkeit* im Stadt-Umland-Raum zu entwickeln, können in der praktischen Umsetzung für eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema „Räumliche Gerechtigkeit im SUR“ zur Beantwortung leitende Fragestellungen genutzt und im Rahmen der SUR-Dialoge diskutiert werden (vgl. Anlage 4).

Anlage 1: Visualisierung Basis-Modell Stadt-Land-Verflechtung



Anlage 2: Schulstandorte im Umlandraum des SUR Schwerin (inkl. Schulen in freier Trägerschaft)



Quelle: Eigene Erstellung AfRL WM, 2021

Anlage 3: Ergebnisse aus dem regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 für den SUR Schwerin

Damit sich der Radverkehrsanteil in Westmecklenburg erhöht, will der RPV WM zu einer attraktiven Infrastruktur für den Radverkehr beitragen. Dazu bildet das **Regionale Radwegekonzept 2021**[40] eine wesentliche Grundlage.

Das Radwegekonzept besteht aus drei Teilen: Einem Textband, tabellarischen Grundlagendaten und den Geodaten, die das Kataster bilden. Somit sind sämtliche zur Verfügung stehenden Daten in einem einheitlichen, georeferenzierten und fortschreibungsfähigen Kataster vorhanden.

Die Netzkonzeption geht von einem hierarchisch gegliederten Radwegenetz aus und behandelt die **Vorrang- und Basisrouten auf regionaler Ebene** (vgl. Abbildung 15), deren Herleitung unterschiedlichen Ansätzen folgt. Höherrangige Radschnellverbindungen und niederrangige Radverkehrsverbindungen (Erschließungsnetz) bleiben hierbei unberücksichtigt.

Das Zielnetz wurde als Angebotsplanung für Alltags- und Freizeitradfahrer entwickelt. Grundlage ist die Vorgehensweise nach ERA[41] und RIN[42]. Für das Netzkonzept wurden u.a. Struktur- und Pendlerdaten verwendet, um die vorhandene und potenzielle Nachfrage auf Strecken und an Knoten sowie die Stärke der Quell- und Ziel-Beziehungen im Rahmen einer Potenzialermittlung zu bestimmen. Zur Bestimmung des Zielnetzes wurde durch den Regionalen Planungsverband ein Beteiligungsverfahren im April / Mai 2021 durchgeführt.

Die **Vorrangrouten des Alltagsradverkehrs** verbinden die Landeshauptstadt Schwerin als einziges Oberzentrum mit den umliegenden Mittelzentren sowie den Nordwesten der Region in Richtung Lübeck. Sie bilden die übergeordneten wichtigsten Radverkehrsachsen ab und werden durch das Netz der Basisrouten ergänzt.

Die **Basisrouten des Alltagsradverkehrs** verbinden die Mittelzentren untereinander und mit den angrenzenden Regionen. Die Basisrouten Stufe 2 verbinden im Rahmen einer umfänglichen Angebotsplanung alle weiteren zentralen Orte, sie umfassen zudem Lückenschlüsse und weitere vorgesehene straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen.

Dieses Wegenetz wird ergänzt durch die **touristischen Vorrang- und Basisrouten**. Die touristischen Vorrangrouten bilden die Trassen der fünf überregionalen Radfernwege ab. Die Basisrouten der Stufe 1 für den Radtourismus umfassen die sechs überregionalen Radrundwege.

Alltags- und touristisches Wegenetz ergänzen sich zum sogenannten Zielnetz. Für dieses Netz werden die Handlungsmaßnahmen und ihre Prioritäten abgeleitet. (vgl. Abbildung 16)

In der Summe erschließen mehr als 2.000 km Vorrang- und Basisrouten für den Alltags- und den touristischen Radverkehr die Gesamtregion. Ziel ist ein sicheres, durchgängiges Wegenetz, das ganzjährig befahrbar ist und modernen Ansprüchen genügt.

Die Herleitung der **konkreten Handlungsempfehlungen** ergibt sich aus dem Abgleich der gewünschten Qualitätsstandards mit den vorhandenen Qualitätsstandards sowie den Festlegungen zum Zielnetz, d. h. für die Ableitung der Maßnahmen wurden die vor Ort festgestellten Ausbauzustände und Ausbaustandards mit den Qualitätsstandards, die für das Wegenetz in Westmecklenburg erreicht werden sollen, abgeglichen. Es sind mehr als 2.000 Maßnahmen

[40] vgl. https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Radverkehr/ (Stand: 08.11.2021)
[41] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010)
[42] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der FGSV (2008)

in drei Prioritätsstufen durch einen Algorithmus abgeleitet worden. Alle Maßnahmen sind künftig im Einzelnen zu prüfen, um die konkreten Planungen zur Qualitätssteigerung einzuleiten.

Neben den konkreten Handlungsmaßnahmen beinhaltet die Wegekonzeption **umfängliche Handlungsempfehlungen**, mit denen das infrastrukturelle Angebot, aber auch das sogenannte Fahrradklima in Westmecklenburg verbessert werden soll. Hierzu gehören Handlungsempfehlungen zur Gestaltung von Querungen, Hinweise zum Umgang mit Pollern, Umlaufschranken, Einengungen und Oberflächenschäden, aber auch zum ruhenden Radverkehr und zur Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten. Auch die besonderen Ansprüche durch E-Bike-Nutzende sollen berücksichtigt werden, aber auch Maßnahmen zur nahräumlichen Ergänzung vorliegender Konzeption und Radverkehrsanalysen.

Mit Hilfe der vorliegenden Wegekonzeption ist es eine weitere zentrale Aufgabe des RPV WM, in Zusammenarbeit mit den regionalen Akteuren das weitere Vorgehen für die Maßnahmenumsetzung zu erarbeiten und diese schließlich zu begleiten, um so die Zielsetzung der Radwegekonzeption umzusetzen. Dieser Prozess ist auch für den SUR Schwerin geplant.

Abbildung 15: Vorrangrouten- und Basisroutennetze für den Alltags- und Touristischen Radverkehr (Auszug SUR Schwerin)

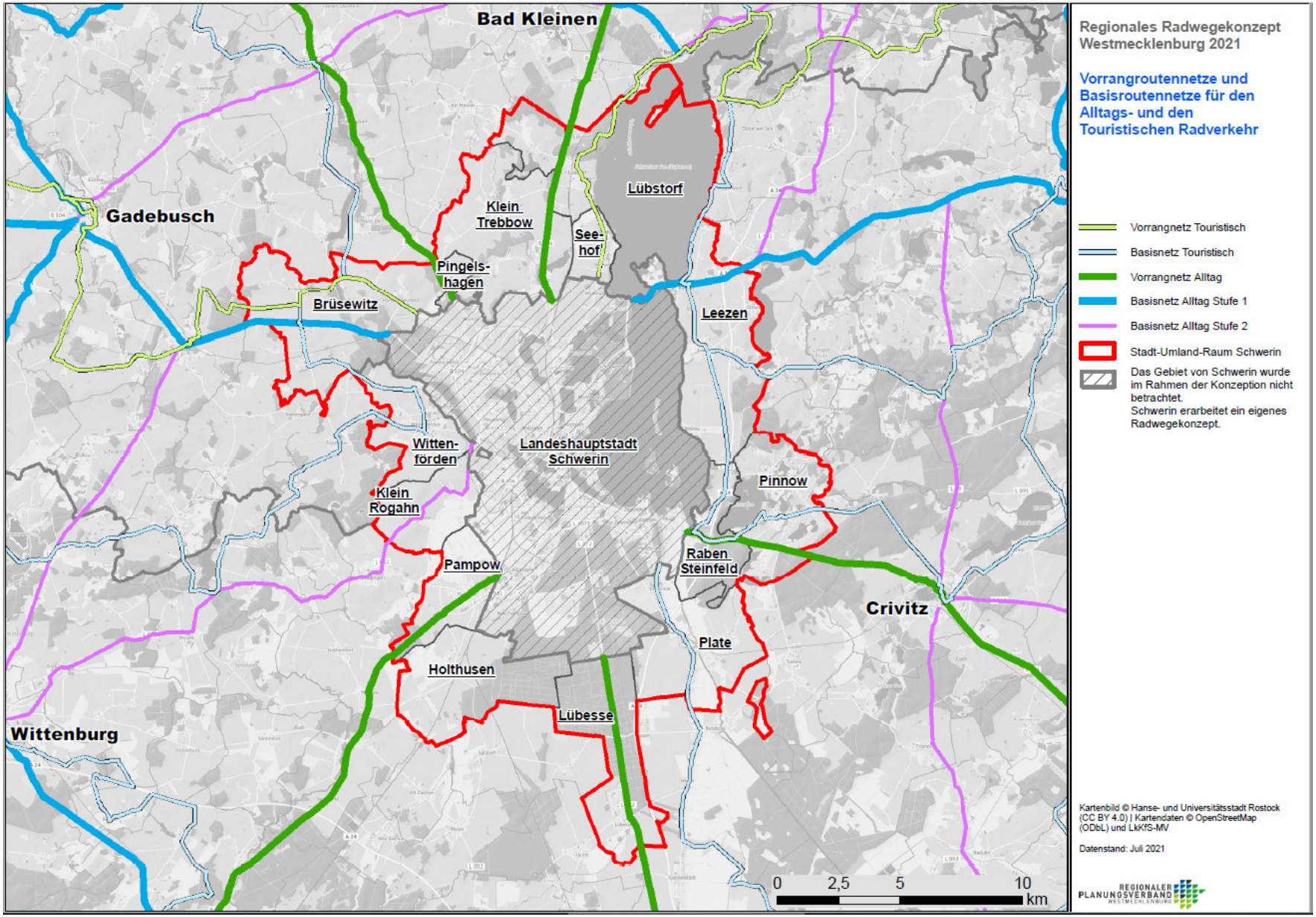
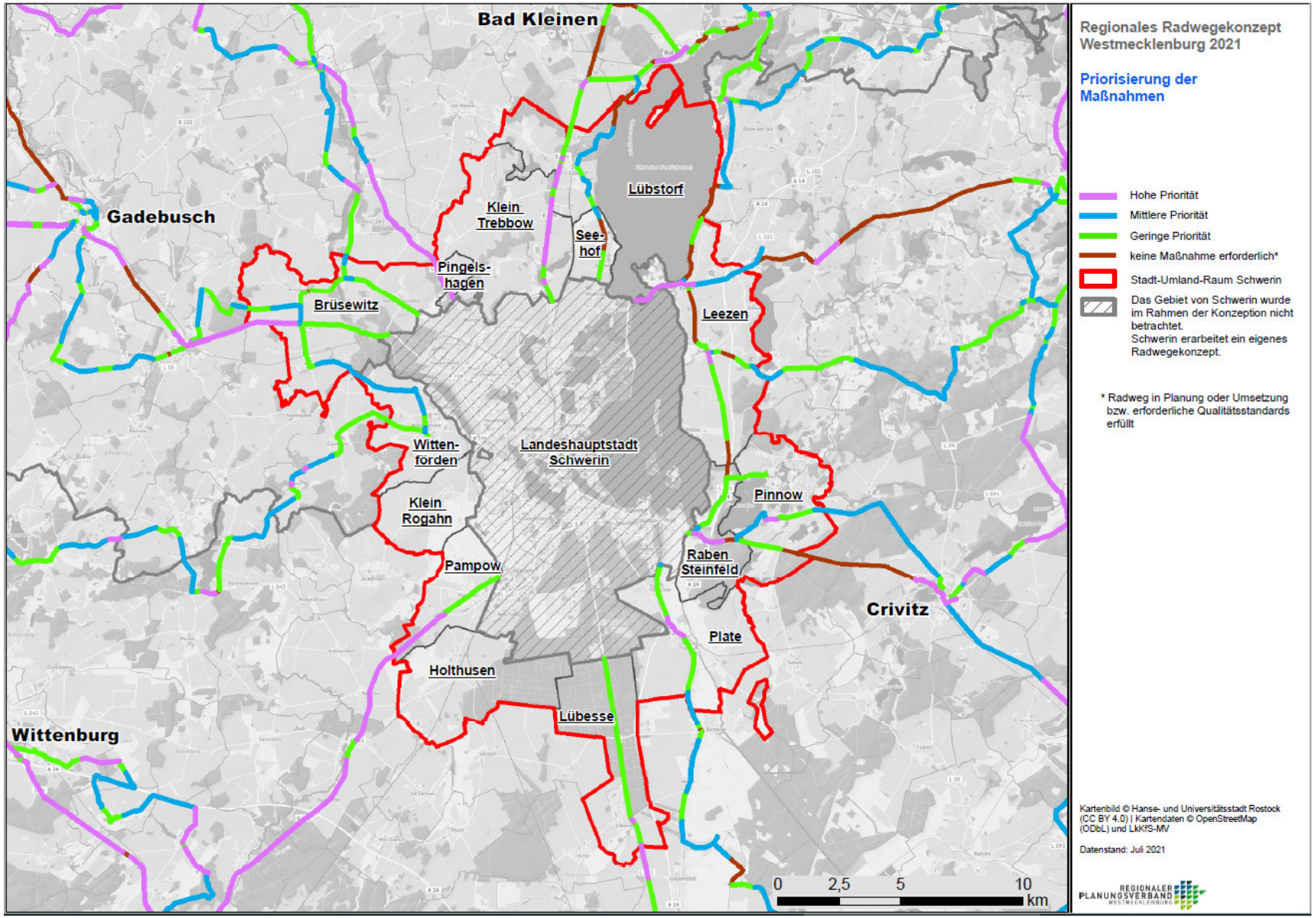


Abbildung 16: Priorisierung der Maßnahmen - Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 (Auszug SUR Schwerin)



Anlage 4: Fragestellungen zur räumlichen Gerechtigkeit im SUR Schwerin

(1) Werden die Entwicklungsoptionen der Gemeinden sowie des SUR insgesamt gewahrt?

- Welche Funktionen (Wohnen, Gewerbe, Freizeit …) übernehmen die Kommunen von sich aus, welche werden ihnen zugewiesen?
- Nach welchem Mechanismus werden die Funktionen bestimmt?
  Gibt es Alternativen?
- Wer erhält im Prozess der Funktionszuweisung die Möglichkeit zur Einflussnahme / Stellungnahme? Wie werden Mengen und Qualitäten verteilt?
- Haben alle Kommunen das gleiche Entwicklungsrecht?
  Wenn nein: Warum nicht?
- Haben die Kommunen die Möglichkeit zur Eigenentwicklung?
- Haben die Kommunen die Fähigkeit zur Eigenentwicklung (Finanzen, Grundstücke, Personal)?

(2) Erfolgt ein Nutzen-Lasten-Ausgleich?

- Übernehmen Kommunen belastende Aufgaben, die den gesamten Stadt-Umland-Raum betreffen (z.B. Abfalldeponie)?
- Erhalten Kommunen hierfür einen Ausgleich? Wenn ja, welchen?
- Welche Ausgleichsmechanismen gibt es?
- Wie sind Ausgleichsmechanismen ausgestaltet? Wer entscheidet was?
- Welche Bedeutung hat dies für das Ergebnis?

(3) Erfolgt eine umfassende Beteiligung relevanter Gruppen und sind die Verfahren inklusiv und ausgewogen?

- Wer wird bei Entscheidungen zum SUR beteiligt?
- Haben alle gleiche Anhörungs- und Beteiligungsrechte? Wenn nein, warum nicht?
- Werden Aktivitäten für die Offenhaltung zukünftiger Handlungsmöglichkeiten ergriffen?

(4) Werden zukünftige Handlungsoptionen offengehalten?

- Welche Zukunftsentwicklungen der Kommunen werden formuliert?
- Werden in der Zukunft wirksame Investitionen heute getätigt? Welche?
- Werden gezielt Optionen (Flächen, Funktionen, Finanzmittel) für zukünftige Entwicklungen zurückgehalten / offengehalten?

Abkürzungsverzeichnis

AfRL WM	Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg
AG	Arbeitsgruppe
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
B-Plan	Bebauungsplan
bzgl.	bezüglich
EH	Einzelhandel
EM	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern[43]
i. R.	im Rahmen
Kap.	Kapitel
LEP	Landesraumentwicklungsprogramm
LH	Landeshauptstadt
LUP	Ludwigslust-Parchim
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
MiD	Mobilität in Deutschland
NWM	Nordwestmecklenburg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
REHK	Regionales Einzelhandelskonzept
RPV WM	Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
SiP	Schulinformations- und Planungssystem
SN	Schwerin
SUR	Stadt-Umland-Raum
SuS	Schüler und Schülerinnen
vgl.	vergleiche
VEP	Verkehrsentwicklungsplanung
WM	Westmecklenburg

[43] Bis 11/2021 oberste Landesplanungsbehörde in MV
(danach WM = Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit).

z.B.	zum Beispiel
ZO	Zentraler Ort
Z	Zielvorgabe

Unterzeichnung

Die UnterzeichnerInnen stimmen den Festlegungen im „Integrierten Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum Schwerin 2030“ zu und erklären damit ihren Willen zur weiteren Zusammenarbeit.

…….....
Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister der Stadt Schwerin

…….....
Steffen Meyer
Bürgermeister der Gemeinde Brüsewitz

…….....
Marianne Facklam
Bürgermeisterin der Gemeinde Holthusen

…….....
Michael Vollmerich
Bürgermeister der Gemeinde Klein Rogahn

…….....
Rainer Kloth
Bürgermeister der Gemeinde Klein Trebbow

…….....
Manuela Müller
Bürgermeisterin der Gemeinde Leezen

…….....
Burghard Engel
Bürgermeister der Gemeinde Lübesse

…….....
Michael Gräning
Bürgermeister der Gemeinde Lübstorf

…….....
Frank Gombert
Bürgermeister der Gemeinde Pampow

…….....
Jürgen Unger
Bürgermeister der Gemeinde Pingelshagen

…….....
Günter Tiroux
Bürgermeister der Gemeinde Pinnow

…….....
Ronald Radscheidt
Bürgermeister der Gemeinde Plate

…….....
Klaus-Dieter Bruns
Bürgermeister der Gemeinde Raben Steinfeld

…….....
Claus Wergin
Bürgermeister der Gemeinde Seehof

…….....
Matthias Eberhardt
Bürgermeister der Gemeinde Wittenförden

Diese Ausarbeitung wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 033L205 (Projekt ReGerecht) gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

ReGerecht

Gefördert von:

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

FONA Ressource Land BMBF

Verbundvorhaben:

STADT LAND PLUS

Zukunftsstadt