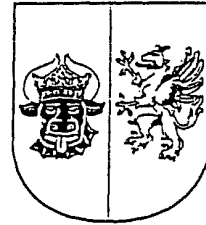


Amt für Raumordnung und
Landesplanung Vorpommern
Am Gorzberg 14
17489 Greifswald

Greifswald, den 02.03.2004



Landesplanerische Beurteilung

für das Vorhaben

Ortsumgehung Wolgast

im Zuge der B 111

Landkreis Ostvorpommern

Planungsträger: Straßenbauamt Stralsund
PF: 2543
18412 Stralsund

Verfahrensträger: Amt für Raumordnung
und Landesplanung VP
Am Gorzberg 14
17489 Greifswald

Bearbeiter: Herr Steeger

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
A. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens	3
Graphische Übersicht	3a
B. Beschreibung des Vorhabens	3
1. Vorbemerkungen und Erläuterungen zum Planerfordernis	3
2. Art, Größe und Ausdehnung des Vorhabens	4
3. Die räumliche Lage des Vorhabens	4
C. Beschreibung des angewandten Verfahrens	5
1. Einleitung	5
2. Art der Beteiligung	6
3. Die Beteiligten	6
D. Ergebnisse der Stellungnahmen und ermittelte Tatsachen	7
E. Begründung der Landesplanerischen Beurteilung	13
1.1 Verträglichkeitsprüfung mit den Belangen Europäischer Schutzgebiete	13
1.2 Raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung	16
1.3 Raumbedeutsame Belange des Verkehrs	19
1.4 Raumbedeutsame Belange des Siedlungswesens	21
1.5 Raumbedeutsame Belange der Wirtschaft	22
1.6 Raumbedeutsame Belange der Infrastruktur	23
1.7 Raumbedeutsame Belange der Verteidigung	24
2. Zusammenfassende raumordnerische Abwägung	24
F. Abschließende Hinweise	26

Das Raumordnungsverfahren (ROV) für den Bau der Ortsumgehung (OU) Wolgast im Zuge der Bundesstraße (B) 111 wird mit folgender Landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen:

A: Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

Der Bau einer „Ortsumgehung Wolgast“ entspricht bei Erfüllung der nachstehenden Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

Maßgaben:

1. Planung und Bau der Ortsumgehung sind in der **Variante S 1a** (südlich der Stadt und außerhalb des Stadtkerns) durchzuführen (vgl. graphische Darstellung S. 3a). Dabei ist im Zuge der B 111n [= OU Wolgast] durch einen standardgerechten Ausbau die Verbindungsfunktionsstufe II im funktionalen Straßennetz des Landes M-V zu erhalten.

2. Bei Baumaßnahmen im Peenestrom sind zur Schonung der wassergebundenen Tier- und Pflanzenwelt trübungs-fahnenarme Bauverfahren (z. B. Spundwandkästen) anzuwenden. Zum Schutz von Zielarten gemäß FFH-Richtlinie sind die konkreten Bauzeitbeschränkungen mit der zuständigen Naturschutz- und Fischereibehörde abzustimmen.

Der beeinträchtigte Lebensraum des Fischotters ist möglichst großräumig zu überspannen. Die baubedingten Eingriffe in den Naturhaushalt und den Landschaftsraum sind auf das für das Bauvorhaben unbedingt notwendige Maß in Art, Umfang und Zeitdauer zu begrenzen. Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der OU bzw. zum Ausgleich und Ersatz der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes sind in der nachfolgenden landschaftspflegerischen Begleitplanung zu konkretisieren und mit den zuständigen Naturschutzbehörden abzustimmen.

3. Zur Reduzierung von Schadstoffeinträgen in Oberflächengewässer sind Spritzschutzeinrichtungen zu installieren und Direkteinleitungen von Straßenabwässern in Oberflächengewässer zu vermeiden. Weitere Maßnahmen zum Schutz des Grund- und Oberflächenwassers sind im Genehmigungsverfahren mit der Unteren Wasserbehörde bzw. mit dem StAUN Ueckermünde zu konkretisieren.

4. Durch entsprechende Maßnahmen sind die Beeinträchtigungen durch Lärm in vertretbaren Grenzen zu halten.

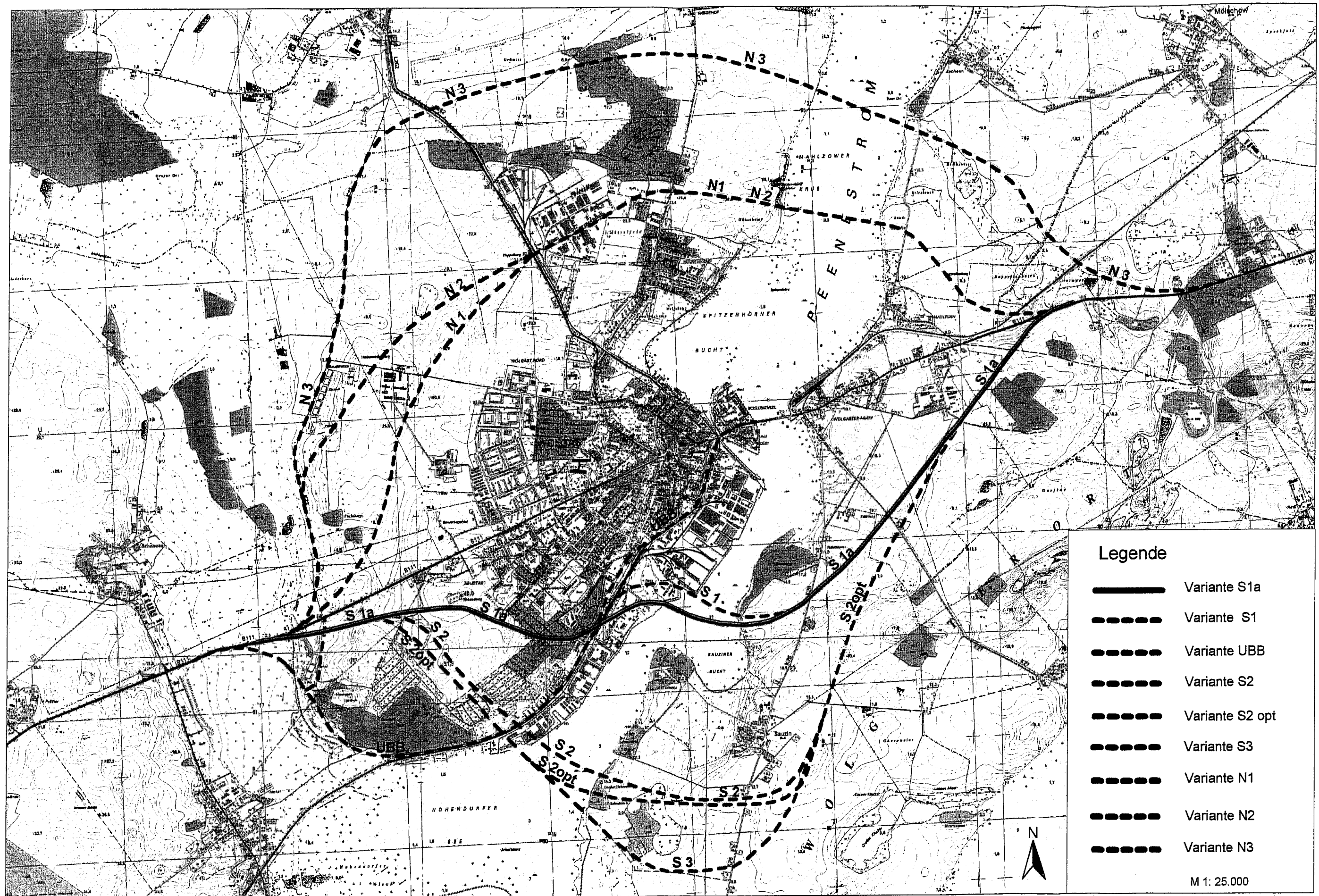
B. Beschreibung des Vorhabens

1. Vorbemerkungen und Erläuterungen zum Planerfordernis

Die Verkehrsuntersuchungen des Straßenbauamtes Stralsund (SBA) für das Mittelzentrum Wolgast begannen 1990 und wurden mit dem vorläufigen Ergebnis zur „Notwendigkeit einer OU Wolgast im Zuge der B 111“ und der „Ausweisung von drei relativ konfliktarmen Korridoren“ im Rahmen einer unvollendeten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) im Jahr 1994 vorerst beendet.

Der Interessenkonflikt zwischen der verkehrlichen Verbindungsfunktion der B 111 im Zuge der Ortsdurchfahrt Wolgast sowie ihren innerörtlichen Aufgaben als Erschließungs- und Geschäftsstraße hat sich in den Folgejahren deutlich verschärft. Deshalb wurden die Planungen zum Bau einer OU im Juni 2001 wieder aufgenommen.

Die derzeitigen Verkehrsbelastungen von bis zu 15 T Fz. je 24 h (DTV [durchschnittlicher täglicher Verkehr] 2001) an der Peenebrücke erzeugen gemeinsam mit den Brückenöffnungszeiten mehrmals täglich Rückstau von etwa 1 km Länge innerhalb der Ortslage Wolgast. Das Verkehrsaufkommen in der Urlaubssaison übersteigt den DTV-Wert nochmals um rd. 2000 Fz. im Bereich der Peenebrücke. Da der Verkehr im Prognosezeitraum bis 2015 auf



rd. 19,4 T Fz. je 24 h anwachsen wird, ist eine weitere Verschlechterung der verkehrlichen Situation in der Stadt Wolgast zu erwarten. Die innerörtliche Straßenbreite ist wegen der teilweise bis an den Straßenraum reichende Bebauung nicht mehr in der Lage, derzeitige und künftige Verkehrsmengen zu bewältigen. Der Neubau einer Ortsumgehung Wolgast ist deshalb Bestandteil des „vordringlichen Bedarfs, neue Vorhaben“ im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) geworden.

2. Art, Größe, und Ausdehnung des Vorhabens

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Neubau einer Ortsumgehung um das Mittelzentrum Wolgast im Zuge der B 111. Die B 111 verläuft ab der Anschlussstelle A 20 / B 96 bei Gützkow in östlicher Richtung über Wolgast und die Insel Usedom bis zur Grenzübergangsstelle Ahlbeck. Auf der B 111 wird der überwiegende Wirtschafts-, Urlaubs- und Berufsverkehr von und zur Insel Usedom abgewickelt, soweit dies schwerpunktmäßig den Nordteil der Insel betrifft. Den einzelnen Trassenvarianten liegen nachstehende Planungsinhalte zugrunde (s. Karte S. 3a):

Alle Trassenvarianten haben ihren Anfangspunkt im Bereich der Zieseniederung südwestlich der Stadt Wolgast und sollen mit dem Regelquerschnitt (RQ) 10,5 m errichtet werden. Drei Trassen umgehen die Stadt Wolgast im Norden unter Einhaltung nördlicher, dann östlicher und schließlich südöstlicher Richtungen, bevor die Varianten auf Usedom an die B 111 alt anbinden. Drei Trassenzüge nehmen eine Lage südlich der Stadt Wolgast ein, wobei die Trassenverläufe erst südlichen bis südöstlichen Richtungen folgen, bevor die Varianten unter Einhaltung nordöstlicher Führungen auf Usedom die B 111 alt erreichen. Der Peenestrom wird bei den hier beschriebenen Varianten mit Hochbrücken gequert, deren Durchfahrts Höhen von Norden nach Süden von 50 m auf 27 m abnehmen. Tunnel- bzw. Klappbrückenvarianten haben mit den Hochbrückenvarianten eine gemeinsame Trassenführung. Sie unterscheiden sich nur in der Art der Querung des Peenestromes von den Hochbrückenvarianten. Die Endpunkte aller Trassenvarianten liegen östlich des Ortsteils Mahlzow auf der Insel Usedom. Die Trassenvarianten sind jeweils am Anfang und Ende mit der alten Trasse der B 111 verknüpft. Die Nordtrassen erhalten einen Knotenpunkt mit der von Greifswald kommenden Landesstraße L 262. Bei den südlichen Varianten ist ein Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße im Süden der Stadt Wolgast vorgesehen. Auf der Insel Usedom kreuzen die Südtrassen verschiedene Kreisstraßen bzw. Wege. Die Nord- und Südvarianten sollen außerdem das Streckengleis der Usedomer Bäderbahn GmbH planfrei kreuzen. Die Nordvarianten haben unter teilweiser Trassennutzung der Kreisstraße OVP 22 Trassenlängen von insgesamt 8 bis 10,7 km. Den Südvarianten liegen Neubaustrecken zwischen 6,7 und 8,6 km zugrunde. Der gesamte Flächenverbrauch beträgt je nach Variante zwischen 26 und 34,3 ha, davon sind 8,1 bis 12,4 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. Zur Lage der einzelnen Varianten im Raum wird auf die kartographischen Darstellungen (S. 3a) verwiesen.

3. Die räumliche Lage des Vorhabens

Die einzelnen Trassenvarianten liegen in den Gebieten der Stadt Wolgast sowie den Gemeinden Groß Ernhof, Hohendorf, Krummin, Mölschow und Sauzin. Die Stadt Wolgast ist im System der zentralen Orte als Mittelzentrum eingestuft. Wolgast hat einen denkmalgeschützten Altstadt kern und liegt im „Ländlichen Raum“ am Peenestrom, der die Insel Usedom vom Festland trennt. In der Stadt leben derzeit ca. 13.000 Einwohner.

Als nördliche Verbindungsstraße zwischen dem Festland und der Insel Usedom hat die B 111 eine herausragende verkehrliche Bedeutung, nicht nur als Zubringer von und zur Autobahn A 20, sondern auch als Bäder- und Erschließungsstraße eines der bedeutendsten Fremdenverkehrsgebiete der Region Vorpommern. Die OU soll in ihrem Verlauf dem überregionalen Charakter der B 111 in der Verbindungsfunktionsstufe II entsprechen. Sie soll gleichermaßen die raumordnerische Funktion einer Regionale Entwicklungssachse erfüllen. Die Trassenvarianten queren in ihrem Verlauf gemäß Karte M 1:100.000 RROP VP folgende Raumnutzungen:

- ein Vorranggebiet der Rohstoffsicherung (Bewilligungsfeld Speziessand), (Ausnahme: alle Nordtrassen),
- den Peenestrom als bedeutendes Oberflächengewässer I. Ordnung mit Schutzgebietsausweisung naturschutzfachlicher Art (potentielles Vorschlagsgebiet nach Artikel 3 und 4 der FFH-Richtlinie, 3. Tranche, Stand 07.07.2003),
- auf der Inselseite einen Vorsorgeraum für Naturschutz und Landschaftspflege,
- Teile des Vorsorgeraumes für Naturschutz und Landschaftspflege sind gleichermaßen Vorsorgeraum für die Trinkwassersicherung, sowie
- einen Raum mit besonderer natürlicher Eignung für Fremdenverkehr und Erholung, der im RROP VP als Tourismusentwicklungsraum ausgewiesen ist.
- Teile der OU liegen nach der Karte Nr.16 RROP VP in einem hochwasserüberflutungsgefährdeten Raum.

C. Beschreibung des angewandten Verfahrens

1. Einleitung

Die Oberste Landesplanungsbehörde M-V hat wegen der Raumbedeutsamkeit der Straßenneubaumaßnahme „OU Wolgast“ einem Antrag der Straßenbauverwaltung des Landes M-V, vertreten durch das Straßenbauamt Stralsund (im weiteren Vorhabenträger = VT), zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entsprochen. Mit der Verfahrensdurchführung wurde mit Schreiben vom 20. Juni 2002 das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern beauftragt.

Im Rahmen der durch das Straßenbauamt Stralsund eingeleiteten Vorplanungen wurden 7 mögliche Trassenvarianten entwickelt. Bestandteil der Vorplanungen des Vorhabenträgers war neben drei Nord- und drei Südvarianten auch eine sogenannte „Mittelvariante“. Die Straßenvarianten wurden ergänzt durch Untersuchungen für eine möglichst konfliktarme Peenequerung. Dazu wurden die Bauwerksvarianten: Hochbrücke, Klappbrücke und Tunnel untersucht. Das Straßenbauamt Stralsund hat noch im Rahmen der Vorplanungen und auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie die Mittelvariante und die Klappbrückenvarianten aus verkehrlichen Gründen (Verbleib der Stauerzeugung) ausgeschlossen. Absenkbare Tunnelvarianten wurden ausgeschlossen, weil bei der Vorprüfung erhebliche Beeinträchtigungen von Europäischen Schutzgebieten prognostiziert werden. Tunnelvarianten mit Schildvortrieb sind mit den Schutzzwecken und -zielen der Europäischen Schutzgebiete verträglicher, jedoch wegen der Kostenintensität (ca. 4-fache der Hochbrückenvarianten) verkehrswirtschaftlich nicht begründbar und damit nicht umsetzbar.

Für die verbliebenen Trassenvarianten wurden dann im Rahmen dreier Abstimmungsberatungen die Untersuchungsinhalte und der -umfang abgestimmt und protokolliert. Die Untersuchungsergebnisse liegen in Form folgender Unterlagen vor:

- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Text- und Kartenteil,
- FFH-Verträglichkeitsstudie nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG),
- Verkehrswirtschaftliche Untersuchung Teil 1 und 2,
- Vorplanung Peenestromquerung sowie
- Vorplanung für eine Bundesfernstraßenbaumaßnahme, Ordner 1 und 2.

Sie wurden im Juni 2003 dem Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern übergeben und bildeten die Grundlage für das Raumordnungsverfahren.

Vor der Eröffnung des Raumordnungsverfahrens wurde die UVS am 05.06.2003 dem Staatlichen Amt für Umwelt und Natur Ueckermünde mit der Bitte übergeben, die Vollständigkeit der UVS gemäß den Abstimmungsergebnissen ebenfalls zu prüfen. Am 24.06.2003 bestätigte das StAUN Ueckermünde die Vollständigkeit.

2. Art der Beteiligung

Gemäß § 15, Abs. 6 bis 8 Landesplanungsgesetz (LPIG) M-V wurden die betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften, die Träger öffentlicher Belange, die öffentlichen Planungs-

träger, die nach § 29 BNatSchG anerkannten Vereinigungen und weitere, nach dem Kenntnisstand des Verfahrensträgers evtl. betroffene Dritte mit Schreiben vom 01.07.2003 um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten (Eröffnung des ROV).

Im Rahmen der Einbeziehung der Öffentlichkeit wurden die Verfahrensunterlagen im Zeitraum vom 14.07.2003 bis zum 18.08.2003 bei der Stadtverwaltung Wolgast nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Auf Grund des konträren Inhaltes einiger Stellungnahmen (alle sind dem Vorhabenträger am 26.09.2003 übergeben worden) wurde ein Erörterungstermin am 27.11.2003 vereinbart und die Standpunkte diskutiert.

3. Die Beteiligten

1. Stadt Wolgast
2. Gemeinden Groß Ernhof, Hohendorf, Krummin und Sauzin über Amt Wolgast-Land
3. Gemeinde Mölschow über „Amt an der Peenemündung“
4. Landkreis Ostvorpommern
5. Landesamt für Bodendenkmalpflege M-V
6. Landesamt für Denkmalpflege M-V
7. Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V, Geologischer Dienst, NB
8. Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V Güstrow
9. Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete M-V
10. Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz M-V
11. Landesvermessungsamt M-V
12. Landesamt für Fischerei M-V
13. Polizeidirektion Anklam
14. Wasserschutzpolizeidirektion M-V
15. Amt für Landwirtschaft Ferdinandshof
16. Amt für Landwirtschaft Altentreptow als untere Fischereibehörde
17. Forstamt Jägerhof
18. Forstamt Neu-Pudagla
19. Bergamt Stralsund
20. StAUN Ueckermünde
21. Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund
22. Amt für Arbeitsschutz und Technische Sicherheit Stralsund
23. Regionaler Planungsverband Vorpommern
24. Landesverband des Verkehrsgewerbes M-V
25. Tourismusverband M-V e.V.
26. Tourismusverband Insel Usedom e.V.
27. Bauernverband M-V e.V.
28. Landesverband der Kutter- und Küsterfischer M-V e.V.
29. Landesjagdverband M-V
30. Landesanglerverband M-V
31. BUND M-V
32. NABU M-V
33. GRÜNE LIGA M-V
34. Naturpark Insel Usedom
35. Oberfinanzdirektion Rostock, Bundesvermögensabteilung sowie Landesvermögens- und Bauabteilung
36. Bundesvermögensamt Rostock
37. IHK zu Neubrandenburg
38. Deutsche Bahn AG
39. Deutsche Telekom AG
40. DeTeMobil Deutsche Telekom MobilNet GmbH
41. Vodafone D2 GmbH
42. E-Plus Mobilfunk GmbH
43. O₂ GmbH & Co. OHG
44. Usedomer Bäderbahn GmbH

45. Peenewerft GmbH
46. E.DIS AG Fürstenwalde
47. GDM com Leipzig
48. Gasversorgung Vorpommern GmbH
49. HGW HanseGas GmbH
50. Wasser- und Bodenverband Insel Usedom/Peenestrom Mölschow
51. Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung Festland Wolgast
52. Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung Insel Usedom Ückeritz
53. Pommerschen/Evangelischen Kirche Greifswald
54. Bischöfliches Ordinariat Berlin
55. Kath. Kirchgemeinde Herz Jesu Wolgast
56. Treuhand- / Liegenschaftsgesellschaft mbH Rostock
57. Bodenverwertungs- und Verwaltungs GmbH Rostock
58. Wehrbereichsverwaltung I Kiel

D. Ergebnisse der Stellungnahmen und ermittelte Tatsachen

1. Zusammenfassung der Beteiligten, die keine Stellungnahme abgaben bzw. von der Planung nicht betroffen sind

- Gemeinden Groß Ernhof, Hohendorf, und Krummin
- Gemeinde Mölschow
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie, Geologischer Dienst, NB
- Landesamt für Denkmalpflege M-V
- Polizeiinspektion Anklam
- Wasserschutzpolizeidirektion M-V
- Amt für Arbeitsschutz und technische Sicherheit Stralsund
- Landesverband des Verkehrsgewerbes M-V
- Tourismusverband M-V e.V.
- Landesverband der Kutter- und Küstenfischer M-V e.V.
- BUND M-V e.V.
- NABU M-V e.V.
- GRÜNE LIGA M-V e.V.
- Naturpark Insel Usedom
- Oberfinanzdirektion Rostock, Landesvermögens- und Bauabteilung
- Bundesvermögensamt Rostock
- Deutsche Bahn AG, Niederlassung Ost, Berlin
- DeTeMobil Deutsche Telekom MobilNet GmbH
- Vodafone D2 GmbH
- HGW HanseGas GmbH
- Pommersche/Evangelische Kirche Greifswald
- Bischöfliches Ordinariat Berlin
- Kath. Kirchgemeinde Herz Jesu Wolgast
- Treuhand- / Liegenschaftsgesellschaft mbH Rostock
- Bodenverwertungs- und Verwaltungs GmbH Rostock
- Nachbeteiligung: Landesfischereiverband M-V

2. Stellungnahmen mit Forderungen, Anregungen und Hinweisen zur OU

2.1 Die Stadt Wolgast bevorzugt die Trassenvariante S 1a auf Grund der geringeren Konfliktträchtigkeit. Im weiteren Planverfahren sollen die künftigen Verknüpfungspunkte der B 111 mit dem nachgeordneten Straßennetz und die Maßnahmen zur Entwicklung eines Radwegenetzes an Bundes- und Landesstraßen konkretisiert werden. Mit dem Bau einer OU im Zuge der B 111 wird eine mögliche Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs um ca. 50%,

die Verbesserung der Fahrplanteue des ÖPNV sowie eine erhebliche Verringerung der Emissionen erwartet.

Zur Erschließung des Altstadtkernel plant die Stadt ein Parkhaus im Trassierungsbereich der Mittelvariante, das die städtischen Parkplatzdefizite im altstadtnahen Kernbereich beheben soll. Die historische Altstadt Wolgast ist förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet und gleichermaßen flächendeckendes Bodendenkmal.

Im Rahmen der Planung der OU Wolgast sind Grünflächen wie der Park Belvedere sowie Kleingärten betroffen. In der Erörterungsberatung am 27.11.2003 wurde mitgeteilt, dass die Nutzung des Parkes Belvedere als stadtnahes Ausflugsziel zugunsten des Straßenneubaus aufgegeben wird. Kleingärtnern können Ausweichflächen zur Verfügung gestellt werden. Die von der Usedomer Bäderbahn (UBB) vorgeschlagene Mittelvariante lehnt die Stadt Wolgast aus folgenden Gründen ab: Die Kanalisierung des Verkehrs von der Kreisstraße OVP 22 auf den nur für bestimmte Fahrtrichtungen freigegebenen Anschluss Bahnhofstraße führt dort zu Erhöhungen des ohnehin schon über den zulässigen Grenzwerten liegenden Lärmpegels. Darüber hinaus ist die Bahnhofstraße den verkehrlichen Mehrbelastungen der Mittelvariante nicht gewachsen. Es wird eine Verlagerung der Verkehrsauswirkungen von einem vorbelasteten städtischen Bereich in ein weniger belastetes Stadtgebiet befürchtet. Eine mit der Realisierung der Mittelvariante möglicherweise verbundene Übernahme von Baulasten für Straßenanlagen und Brücken wird durch die Stadt abgelehnt. Der Lenkung des Baustellenverkehrs über die Schlossinsel wird aus städtischer Sicht ebenfalls nicht zugestimmt und eine Realisierbarkeit der Untertunnelung des Schlossgrabens angezweifelt. Nach Ansicht der Stadt kann eine verkehrsabhängige und fahrtrichtungsgesteuerte 3. Fahrspur auf der Peenebrücke die durch die Brückenöffnungen zwangsläufig erzeugten Verkehrsstaus nicht verhindern. Eine Zustimmung zum Rückbau der behindertengerecht ausgebauten Rad- und Fußwege auf der Peenebrücke wird aus städtischer Sicht nicht gegeben.

2.2 Die Gemeinde Sauzin befürwortet die Trassenvariante S 1a als Vorzugslinie. Um die gemeindlichen Entwicklungspotentiale auf dem touristischen Sektor zu befördern, beantragt die Gemeinde eine Anschlussstelle im Bereich der Kreisstraßen OVP 26 bzw. OVP 27.

2.3 Vom Landkreis Ostvorpommern wird folgender Standpunkt vertreten:

Die untere Katastrophenschutzbehörde des Landkreises weist auf Überflutungsgefährdungen im Straßenbereich hin.

Nach dem Kenntnisstand der unteren Denkmalschutzbehörde sowie dem Landesamt (LA) für Bodendenkmale M-V befinden sich im Trassenverlauf der Variante S 1a zwei archäologische Fundstätten (im Bereich des Anfangs- und Endpunktes). Für den Trassenbereich wird deshalb nach der endgültigen Linienbestimmung eine archäologische Prospektion gefordert. Das Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises kann eine Gefährdung von Aufnahmepunkten des Vermessungswesens nicht ausschließen, so dass eine entsprechende Überprüfung der Vermessungspunkte mindestens zwei Monate vor Baubeginn erfolgen muss.

Für die Verbesserung der Erreichbarkeit der Orte Sauzin, Zemitz, Neeberg und Krummin auf der Insel Usedom befürwortet das Hoch- und Tiefbauamt im Falle der Umsetzung einer der sogenannten Südvarianten eine direkte Anbindung der Kreisstraße OVP 26 bzw. OVP 27.

Beim Umweltamt des Landkreises ist das Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde unter Mitwirkung des zuständigen Wasser- und Bodenverbandes im Falle der Kreuzung der Verkehrsstrasse mit Gewässern II. Ordnung gesondert herzustellen.

Zur Lage des Vorhabens in einem Vorsorgeraum für die Trinkwassersicherung teilt die untere Wasserbehörde mit, dass die Trinkwasserschutzzonen nur formal noch bestehen. Die dazugehörigen Wasserfassungen (Brunnen) sind verfüllt, bzw. für eine Verfüllung vorgesehen. Die Schutzzonen sollen künftig aufgehoben werden. Auf Maßnahmen nach der RiStWag kann verzichtet werden.

Aus der Sicht der unteren Naturschutzbehörde wird der Trassenvariante S 1a der Vorzug eingeräumt. Sie bestätigt, dass nur die Variante S 1a keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen in Bezug auf die bereits der EU-Kommission gemeldeten bzw. für eine Meldung vorgesehenen Natura 2000 Gebiete haben wird. Die Behörde erwartet jedoch im Zuge der weiteren Planumsetzung vertiefende Aussagen zu weiteren geplanten Maßnahmen

der Vermeidung und Minderung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Ortsumgehung, die noch abzustimmen sind. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die beabsichtigte Renaturierung der Ziese eine geeignete multifunktionale komplexe Ersatzmaßnahme.

2.4 Der Geologische Dienst des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V gibt den Hinweis, dass für eine Trassenführung der OU über das Bewilligungsfeld B/B 022/96 „Wolgast West“ die Zustimmung des Bergamtes Stralsund einzuholen ist.

Die Abteilung Naturschutz und Landschaftspflege verweist darauf, dass vergleichbare Verhältnisse bei der Strelasund-Querung zu einer mit dem Rügendamm gebündelten Straßenbrücke im Ergebnis der Abwägung geführt haben. Das Landesamt empfiehlt eine engere Bündelung der OU mit vorhandenen Infrastrukturen. Eine derartige Lösung kann ökologisch günstiger sein. Außerdem sollten für die Bewertung des Vorhabens Aussagen zur Summenwirkung von Querungsbauwerken hinzugezogen werden.

Die Abteilung Wasser und Boden gibt Hinweise zu bestehenden wasserwirtschaftlichen Anlagen im Planbereich und Benutzungsrechte an Gewässern.

Das Landesamt hat im anschließenden Erörterungstermin am 27.11.2003 ergänzend hervorgehoben, dass die vorgeschlagenen IBA-Gebiete (Important Bird Area / Vogelschutzgebiete) des Raumes zu beachten sind.

2.5 Nach der Stellungnahme des Landesamtes für Brand- und Katastrophenschutz M-V liegt die Trassenvariante S 1a im kampfmittelbelasteten Gebiet. Im Bereich Wolgast – Hafen wurde früher Munition verladen, so dass die Anwesenheit des Munitionsbergungsdienstes spätestens ab der Bauanlaufberatung zwingend erforderlich ist.

2.6 Das Landesvermessungsamt M-V teilt mit, dass im Trassenbereich Lage- und Höhenfestpunkte des amtlichen geodätischen Grundlagentznetzes vorhanden sind, deren Lagen im Raum gesetzlich geschützt sind. Veränderungen bedürfen der vorherigen Antragstellung an das Landesvermessungsamt.

2.7 Nach Ansicht des Amtes für Landwirtschaft Ferdinandshof sollen die betroffenen Landwirtschaftsbetriebe möglichst frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen werden. Die mit dem Straßenneubau verbundenen Bewirtschaftungserschwerisse sollen so gering wie möglich gehalten werden und die Bereitstellung von Flächen für Ausgleichsmaßnahmen soll aus dem negativ landwirtschaftlichen Sektor erfolgen.

2.8 Von Seiten des Amtes für Landwirtschaft Altentreptow als untere Fischereibehörde wird auf mögliche Schadenersatzforderungen unter Hinweis auf § 19 Abs.2 i.V.m. Abs.3 FischG M-V sowie für den späteren Bauablauf auf § 18 FischG M-V und dem daraus resultierenden Fischartenkataster hingewiesen.

2.9 Das Bergamt Stralsund stellt unter Hinweis auf bestehende Bergbauberechtigungen nur im Trassenverlauf der Variante S 1a fest, dass der erteilten Bewilligung zur Gewinnung des Bodenschatzes „Speziarsand“ noch keine Aktivitäten seitens des Berechtigungsinhabers gefolgt sind. Insofern wird ein Entzug der Bewilligung in Erwägung gezogen.

2.10 Das StAUN Ueckermünde nimmt zum Vorhaben wie folgt Stellung:

Zum Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG bestehen aus naturschutzfachlicher Sicht keine Einwände. Die Variante S 1a wird auch im Hinblick auf die Schutzgüter Flora, Fauna und Landschaftsbild naturschutzfachlich favorisiert. Insgesamt sind die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu konkretisieren und mit dem StAUN abzustimmen. Die angedachten Maßnahmen im Bereich der Zieseniederung (u.a. Renaturierung des Flussbetts, Wiederherstellung des natürlichen Wasserregimes) scheinen als komplexe multifunktionale Ersatzmaßnahme unter der Voraussetzung der Flächenverfügbarkeit besonders geeignet, die mit dem Vorhaben verbundenen Beein-

trüchtigungen des Natur- und Landschaftsraumes auszugleichen bzw. zu kompensieren. Darüber hinaus sind auch Polderrenaturierungen im Bereich des Peenestromes, insbesondere die Polder Ziemitz West, Karrin, Hohendorf und Negenmark, als Ersatzmaßnahme geeignet sind.

Im Zuge der Varianten S 1 bzw. S 1a sind dem Dezernat Altlasten und Bodenschutz des StAUN der Bereich der Peene-Werft und die Deponie „Pang“ als altlastenverdächtige Flächen bekannt.

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht wäre Variante N 1 zu favorisieren. Bei Realisierung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist die Variante S 1a gleichermaßen geeignet, die Ansprüche aus der Lärmvorsorge zu erfüllen. Die während der Bautätigkeit mutmaßlich höheren Beeinträchtigungen des Stadtgebietes durch Lärm, Staub, Abgase etc. sind durch einen technologisch durchorganisierten Bauablauf auf einem möglichst geringen Niveau zu halten. Dabei ist die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) zu beachten.

2.11 Das Wasser- und Schifffahrtsamt gibt den Hinweis, dass zwischen den Brückenpfeilern 130 und 140 eine lichte Durchfahrtshöhe von 42 m über Mittelwasser einzuhalten ist.

2.12 Der Regionale Planungsverband Vorpommern begrüßt grundsätzlich das Planvorhaben und stimmt der Vorzugstrasse S 1a zu. Es wird die Frage nach der Rechtsträgerschaft der bestehenden Peenebrücke nach Fertigstellung der OU aufgeworfen.

2.13 Der Tourismusverband Insel Usedom e.V. befürwortet nachdrücklich die Schaffung verkehrsentlastender Maßnahmen für die Stadt Wolgast, spricht sich jedoch grundsätzlich gegen eine OU in Wolgast aus. Aus der Sicht des Verbandes sollten vorrangig Maßnahmen zum Ausbau der Südanbindung (B 110) über Anklam ergriffen werden. Weiterhin können die Verkehrserhebungen und die Gutachten zur Umwelt nicht überzeugen, so dass aus tourismuswirtschaftlicher Sicht der geplanten Maßnahme nicht zugestimmt werden kann.

2.14 Der Vorzugstrasse S 1a wird aus der Sicht des Bauernverbandes M-V zugestimmt. Durch eine rechtzeitigen Information der betroffenen Landwirte sollen die mit dem beabsichtigten Straßenneubau möglicherweise verbundenen Wirtschafterschwernisse so gering wie möglich gehalten werden. Für evtl. Ausgleichsmaßnahmen sollen Flächen aus dem nicht-landwirtschaftlichen Bereich gebunden werden. Über Ausgleichsvereinbarungen sollen entgangene Einnahmen und Wirtschafterschwernisse für die Landwirte reguliert werden.

2.15 Der Landesjagdverband M-V e.V. hat keine Einwände zum Vorhaben.

2.16 Von Seiten des Landesanglerverbandes M-V e.V. wird der Vorzugstrasse S 1a zugestimmt, obwohl Beeinträchtigungen der Fische zu erwarten sind und der Laichschonbezirk Sauziner Bucht beeinträchtigt wird. Als Minderungsmaßnahmen sind Einschränkungen bei der Baudurchführung während der Laichzeit der Fische vorzusehen und der evtl. Einnahmefall der Fischer durch Ersatzgeldzahlungen auszugleichen.

2.17 Die Oberfinanzdirektion Rostock, Bundesvermögensabteilung teilt zum Vorhaben mit, dass für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bundeseigene Liegenschaften (z. B. in der Gemeinde Peenemünde) eingesetzt werden können.

2.18 Aus der Sicht der IHK zu Neubrandenburg werden nachstehende Hinweise gegeben: Die aus Gründen der FFH-Verträglichkeit favorisierte Variante S 1a muss so optimiert werden, dass Beeinträchtigungen von gewerblich genutzten Flächen und Unternehmen vermieden werden. Außerdem soll neben der nördlichen Verkehrsanbindung der Insel Usedom über Wolgast auch die südliche Anbindung der Insel über die B 110 bei Anklam planerisch forciert und in Bau gebracht werden. Mögliche Konflikte durch die Inanspruchnahme von Flächen der Peenestrom Wasser GmbH und eines Rohstoffvorkommens für Speziessand sollen mit dem Bergamt Stralsund einer Lösung zugeführt werden (s. D 2.9)

2.19 Die Deutsche Telekom AG unterhält im Trassenbereich der geplanten OU eigene Anlagen, die zu beachten sind.

2.20 Krananlagen sollen auf Forderung der E-Plus Mobilfunk GmbH während der Bauausführung und unter Betriebsbedingungen der OU keine Richtfunkverbindungen des Unternehmens stören.

2.21 Im zentralen Bereich des Brückenbauwerkes S 1-05 (neue Peenebrücke) verläuft im Zuge der Variante S 1a in einer Höhe von 47 m über dem Wasser eine Richtfunkstrecke der O₂ (Germany) GmbH & Co. OHG. Das Unternehmen wendet sich gegen eine Beeinträchtigung der Richtfunkstrecke durch die Brücke und Krananlagen.

2.22 Die Usedomer Bäderbahn GmbH gibt eine umfangreiche Stellungnahme ab, deren wesentlichen Inhalte wie folgt zusammengefasst werden:

Die UBB greift mit ihrem Trassierungsvorschlag zur OU die Mittelvariante auf. Die Trassenführung soll eng mit der Schienentrasse der UBB gebündelt werden und unterscheidet sich darin von der Mittelvariante des Vorhabenträgers (vgl. S 3a – Grafik, 3-streifige Bauausführung mit Wechselfahrspur, je nach Verkehrslage). Die Variante der UBB unterquert den Schlossgraben und mündet noch vor der Peenebrücke auf die B 111 alt. Ein neues Querungsbauwerk über den Peenestrom würde bei dieser Variante nicht, bzw. lediglich für Fußgänger und Radfahrer erforderlich werden.

Die Usedomer Bäderbahn (UBB) begründet diese Variante mit ihren Aufgaben im öffentlichen Personenverkehr. Außerdem liege nach Ansicht der UBB eine in verkehrlicher, touristischer und natürlicher Hinsicht begründete Betroffenheit vor. Die Variante S 1a lehnt die UBB ab.

2.23 Die Peene-Werft GmbH (PE: 01.08.2003) lehnt die OU Wolgast in Form der Variante S 1a ab, weil sie nach Auffassung der Geschäftsführung mit den Belangen der geplanten touristischen Nutzung eines der werfteigenen Gebäude (Nr.150) nicht vereinbar ist.

2.24 Bei Sicherung des vorhandenen Anlagenbestandes der E.DIS AG bestehen keine Bedenken zur OU Wolgast.

2.25 Von der GDMcom Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH wird zum Vorhaben mitgeteilt, dass sich im Untersuchungsraum der OU Wolgast unterirdisch verlegte, in Betrieb befindliche und bereits stillgelegte Anlagen der Verbundnetz Gas AG befinden.

2.26 Im Trassenverlauf der Variante S1a befinden sich Kreuzungspunkte mit Anlagen der Gasversorgung Vorpommern GmbH. Bedenken zur Planung der OU Wolgast bestehen nicht.

2.27 Der Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung – Festland Wolgast teilt mit, dass in der Regel bei allen Trassenvarianten Ver- bzw. Entsorgungsleitungen des Verbandes gekreuzt werden. Ein besonderer Schwerpunkt im Zuge der Variante S 1a liegt im Bereich der Anschlussstelle Bahnhofstraße mit dortigem Abwasserpumpwerk, unterirdischen Wasserbehältern mit Pumpanlagen für die Druckerhöhung und Betriebshof. Aus der Sicht des Zweckverbandes ist für die dauerhafte Funktion der Anlagen unter allen Umständen zwingend zu sorgen.

2.28 Der Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung Insel Usedom weist auf vorhandene Trinkwasserversorgungsleitungen im Bereich der Kreisstraße OVP 26 hin, deren Funktion zu sichern ist.

2.29 Die B 111 ist nach der Stellungnahme der Wehrbereichsverwaltung Nord -Außenstelle Kiel- auch im Zuge der OU Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes. Brücken im Zuge der B 111 müssen der militärischen Lastenklasse (MLC) 50/50 – 100 entsprechen.

3. Einbeziehung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Einbeziehung der Öffentlichkeit sprechen sich mehrere Bürger gegen die sogenannte „Mittelvariante“ der UBB aus. Einzelne Bürger befürworten eine Trassenführung im Norden oder im Süden der Stadt, (Variante N 3). bzw. die Variante S 2.

Im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens äußert sich der Förderverein „Usedomer Achterland“ e.V. im Nachgang zu einer öffentlichen Veranstaltung zur OU Wolgast vom 31.01.2003. Der Förderverein befürwortet eine OU. Gleichzeitig weist der Verein auf ggf. zu berücksichtigende Wechselwirkungen zu einer prognostischen Südanbindung der Insel hin.

Der Anglerverband Wolgast Zieserberg e.V. bevorzugt die Variante S 2. Bei Realisierung der Variante S 1a würde das Vereinsgelände überbaut. Der Verein fordert in diesem Fall, die Trassenführung der vorhandenen Bebauung auf dem Vereinsgelände anzupassen, da für die etwa 50 Bootsliegeplätze kein Ersatz geschaffen werden kann. Weiterhin soll die Ausrüstung des Brückenbauwerkes mit Schutzwänden als Lärm- und Überwurfschutz und eine ständige Erreichbarkeit des Vereinsgeländes über die Straße „Am Strom“ gewährleistet werden. Die Nutzung der Bootsschuppen sowie der Sommer- und Winterliegeplätze sollen uneingeschränkt möglich bleiben.

E. Begründung der landesplanerischen Beurteilung

Die Beurteilung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Straßenneubauvorhabens erfolgt nach den allgemeinen Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung gemäß Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) in der Neufassung vom 18.08.1997 sowie dem Landesplanungsgesetz M-V (LPIG M-V, GVO-Blatt M-V Nr.16, S. 503) vom 05.05.1998. Außerdem finden die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sowie der Regionalplanung gemäß Landesraumordnungsprogramm (LROP M-V) vom 16.07.1993 sowie des Regionalen Raumordnungsprogramms Vorpommern (RROP VP) vom September 1998 (GVO-Blatt M-V Nr.26, S. 833) Anwendung. Die Stellungnahmen der in diesem Verfahren Beteiligten und die ermittelten Tatsachen werden berücksichtigt.

1. Raumbedeutsame Belange von Naturschutz und Landschaftspflege

1.1. Raumordnerische Bewertung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen Europäischer Schutzgebiete

Nach § 34 Abs.2 BNatSchG bzw. § 35 BNatSchG und § 18 Abs.1 LNatG M-V erfordern Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung von Natura 2000 Gebieten in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die jedoch ein solches Gebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen können, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgesetzten Erhaltungszielen und Schutzzwecken. Die raumordnerische Bewertung erfolgt auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Verträglichkeitsuntersuchungen nach der FFH-Richtlinie und auf Grund der im Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern vorliegenden Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren.

Die von der Straßenneubaumaßnahme ausgehenden Wirkungen, die zu Beeinträchtigungen von Schutzzwecken und Erhaltungszielen von FFH-Vorschlagsgebieten und EU-Vogelschutzgebieten führen könnten, gliedern sich nach ihrer Ursache in bau-, anlage-, betriebsbedingte und Folgewirkungen. Sie werden in Abhängigkeit von der Zeitdauer ihres Wirkens in temporäre und dauerhafte Wirkungen unterschieden.

1.1.1. Raumordnerische Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der FFH-Vorschlagsgebiete „Peenemünder Haken, Struck und Ruden, Peenestrom und Kleines Haff“ (DE1744-302) und „Erweiterung Peenestrom“ (E 054-3)

Der wasser- und landseitige Lebensraum des FFH-Vorschlagsgebietes „Erweiterung Peenestrom“ einschließlich der dort lebenden Zielarten ist durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Aufgrund der räumlichen Distanz aller Trassenvarianten und den Vorbelastungen im Projektgebiet sind anhand des Standarddatenbogens Erhaltungsziele und Schutzzwecke der landseitigen Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie nicht betroffen. Der im Untersuchungsraum vorkommende wasserseitige Lebensraumtyps 1130 (Ästuarien) ist nach der Karte M 1:10.000 zur FFH-Verträglichkeitsstudie durch keine der Trassenvarianten betroffen. Damit scheiden auch mögliche baubedingte, sich im Zuge der Herstellung der Brückenpfeiler einstellende Flächenverluste aus.

Bestimmte Fischarten (Lachs, Finte, Rapfen und Flussneunaugen) sind hier ebenfalls geschützt. Deren Lebensraumansprüche könnten durch bauzeitliche Störungen wie die Entwicklung von großen Trübungsfahnen im Bereich des Peenestromes erheblich beeinträchtigt werden. Den Trübungsfahnen kann durch entsprechende Gegenmaßnahmen wie z. B. der auch technisch notwendigen Verwendung von Spundwandkästen begegnet werden. Die Beeinträchtigungen liegen dann unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (vgl. **Maßgabe 2**).

Der Fischotter als Erhaltungszielart des FFH-Vorschlagsgebietes „Erweiterung Peenestrom“ könnte infolge Zerschneidung und partielle Überbauung seines Lebensraumes und durch Populationsverluste infolge Kollision mit Fahrzeugen erheblich beeinträchtigt werden. Darüber hinaus sind baubedingte und betriebsbedingte Störungen der Fischotter durch Verlärmung und optische Reize möglich. Geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser erheblichen Beeinträchtigungen sind z. B. die Verlagerung lärmintensiver Arbeiten auf die Tagesstunden. Bei Nachtarbeiten soll der Fischotter durch gezielten Umgang mit Beleuchtungsmiteln geschont werden. Eine Reduzierung der Einwirkungen kann insbesondere im Bereich der Sauziner Bucht durch Schall- und Blendschutzeinrichtungen erreicht werden.

Im Falle der Varianten N 1 und S 1a sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraumes der Fischotter zu erwarten, weil diese Ausbauvarianten bis über die Uferlinie hinaus aufgeständert sind und damit erst außerhalb der Uferlinie Landflächen in Anspruch nehmen. Die Varianten S 2 (S 2_{opt}) und S 3 beeinträchtigen die Zielart „Fischotter“ dagegen erheblich, weil sie vollflächig im Lebensraum (Feuchtgebiete) des Fischotters liegen und damit eine dauerhafte Barrierewirkung haben. Diese Erheblichkeit kann nicht reduziert werden, so dass diese Varianten nach der EU-Richtlinie unzulässig sind.

Im Verfahren ist auch von den beteiligten Naturschutzbehörden bestätigt worden, dass für die Variante S 1a weder von einer Erheblichkeit noch von einer Nachhaltigkeit der Beeinträchtigungen auszugehen ist. Alle Varianten sind in die Prüfung einbezogen worden. Aus raumordnerischer Sicht wird auch für die Variante der UBB wegen der strikten Bündelung mit vorhandenen Verkehrsstrukturen von einer FFH-Verträglichkeit ausgegangen. Im Gegensatz dazu ist die durch den Anglerverband Wolgast Zieserberg e.V. bevorzugte Variante S 2 wegen der erheblichen Beeinträchtigungen des Fischottervorkommens auszuschließen.

1.1.2 Raumordnerische Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen des EU-Vogelschutzgebietes „Greifswalder Bodden“ (DE 1747-401)

Der Peenestrom hat in der unmittelbaren Umgebung von Wolgast eine große Bedeutung als Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgebiet für nordische Wasservögel und damit auch mittelbar auf die maßgeblichen Bestandteile und darauf abstellende Schutzziele des Greifswalder Boddens. Vereiste Außengewässer erschweren die Nahrungsaufnahme, so dass länger offene Wasserflächen des Peenestromes zur Nahrungsaufnahme aufgesucht werden. Bauzeitbedingte Störungen könnten somit das Überleben der Wasservögel erheblich gefährden. Störungsintensive Arbeiten sollen deshalb nur in bestimmten Zeiträumen ausgeführt werden, die konkret mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt werden müssen. In Abhängigkeit von der Vereisung und der Anzahl der Wasservögel auf dem Peenestrom kann dieser Zeitraum variabel gestaltet werden (**Maßgabe 2**).

Auf Landflächen sind Beeinträchtigungen von Vögeln durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Störungen (Emissionen wie Lärm und Licht, menschliche Tätigkeiten, Störungen durch den Straßenkörper, Brücken, Straßenverkehr) sowie durch die Trenn- und Barrierewirkung des Bauwerkes über den Peenestrom einschließlich möglicher Kollisionen mit dem Querungsbauwerk zu erwarten. Auch hier sollen mit der zuständigen Naturschutzbehörde konkret abzustimmende Bauzeitbeschränkungen zu einer Reduzierung der Auswirkungen beitragen.

Die Varianten S 2 (S 2_{opt}) und S 3 liegen in einem Rastgebiet mit besonders hoher Bedeutung für die Vögel. Die prognostizierten Beeinträchtigungen werden auch bei allen vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen immer noch erheblich sein, so dass diese Varianten nach der EU-Richtlinie unzulässig sind.

Der Peenestrom ist wegen seiner verbindenden Funktion zwischen Oderhaff und Greifswalder Bodden eine Vogelzugleitlinie insbesondere für Wasservögel. An den Flugbewegungen sind zeitweise Zehntausende Vögel beteiligt.

Die Variante N 1 liegt in einem Bereich gebündelter Zugaktivitäten. Sie erzeugt mit rd. 2300 m Länge die größte Barrierewirkung aller Hochbrückenvarianten.

Die Variante S 1a ist dagegen rd. 17 % flacher und liegt in einem Bereich der Verzweigung eines Vogelzugkorridors. Mit der Verzweigung des Zugkorridors über der Peeneschleife in Richtung Wolgaster Ort liegt ein bereits etablierter Alternativkorridor vor, der Vogelverluste am Brückenkörper mindert.

Die weiter südlich liegenden Varianten S 2 (S 2_{opt}) und S 3 sind nochmals um rd. 30 % flacher als die Variante S 1a und rd. 50 % flacher als die Variante N1. Diesen Vorteilen steht jedoch eine Barrierewirkung von 2000 m Länge gegenüber, die bei der Variante S 1a lediglich 800 m beträgt. Da sich die südlichen Varianten S 2 und S 3 außerdem bereits deutlich auf Schlafplätze bzw. ein Schlafgewässer (Hohendorfer See) auswirken, sind die Beeinträchtigungen dauerhaft erheblich und damit auch diese Varianten unzulässig.

Der Forderung des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V zur Beachtung der IBA-Gebiete ist nachgegangen worden. Zur räumlichen Lage der Variante S 1a und ihren Wirkungen in Bezug auf benachbarte IBA-Gebiete ist festzustellen, dass die Variante S 1a außerhalb von bestehenden EU-Vogelschutzgebieten (SPA) und von IBA-Gebieten liegt. Aus raumordnerischer Sicht ist nach diesem Kenntnisstand gesichert, dass die IBA-Gebiete nicht erheblich beeinträchtigt werden. Mit der Variante S 1a sind auch keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzzwecke und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Greifswalder Bodden“ verbunden.

Auch eine Mittelvariante verursacht keine erheblichen Auswirkungen auf Schutzzwecke und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Greifswalder Bodden“.

Damit sind insgesamt 2 oberirdische Ausführungsvarianten der OU mit den genannten europäischen Schutzgebietsausweisungen vereinbar.

1.2. Raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung

1.2.1 Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter

1.2.1.1 Schutzgut Mensch

Bei allen Trassenvarianten wird das Schutzgut Mensch in unterschiedlichem Maß beeinträchtigt. Dazu zählen vor allem die bau- und anlagebedingten Auswirkungen durch Überbauung und durch Flächeninanspruchnahme im Bereich von Kleingärten sowie Grünanlagen (Park Belvedere) oder durch Nutzungsverlust statt. Anlagebedingte Auswirkungen sind die dauerhaften Trenn- und Zerschneidungswirkungen, z. B. Unterbrechungen von Wegebeziehungen oder Funktionsbeziehungen. Wohn- und Mischgebiete sowie siedlungsnaher Freiraum werden durch die OU bau- und betriebsbedingt verlärmert. Ferner betroffen sind Sportanlagen und ein Sporthafen.

Im Variantenvergleich ist die siedlungsfremde Nordvariante 3 hinsichtlich der Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf den Menschen am verträglichsten. Der Schwerpunkt der Wich-

tung liegt dabei beim Schutzbedürfnis der Wohngebiete. Durch Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes (vgl. **Maßgabe 4**) könnten alle Varianten den raumordnerischen Belangen des Immissionsschutzes (vgl. Plansätze 10.5.(1 bis 3) RROP VP) angepasst werden. Die außerhalb des Stadtgebietes geplanten Trassenvarianten tragen dem Schutzbedürfnis des Menschen vor Emissionen schon durch ihre Entfernung zu Wohnlagen Rechnung. Die Trassenvariante der UBB nimmt dagegen Stadtgebiete direkt in Anspruch, so dass der Mensch bei dieser Variante die verkehrlichen Auswirkungen weiter ertragen muss.

1.2.1.2 Schutzgut Fauna und Flora

Bei allen Trassenvarianten kommt es durch bau- und anlagebedingte Auswirkungen zum dauerhaften und irreversiblen Verlust von Biotopflächen für Tiere und Pflanzen. Es entstehen betriebsbedingt erhebliche Trenn- und Zerschneidungswirkungen. Das führt teilweise zur Verinselung und Isolierung von Tierpopulationen und deren Lebensräume. Zusätzlich kommt es zu Verlärmungen der Tierlebensräume und optischen Störungen. Unter Betriebsbedingungen sind raumbedeutsame Schadstoffeinträge jedoch nicht zu erwarten.

Die Nordvarianten führen u.a. wegen der Beeinträchtigungen des Vogelzuges durch die Brückenhöhe und den hohen Flächenanteile mit Funktionsverlusten und den Beeinträchtigungen der Tierlebensräume zur Unverträglichkeit dieser Varianten.

Die Varianten S 2_{opt.} und S 3 sind im Vergleich zu den anderen Trassenvarianten besonders ungünstig, weil empfindliche Tierlebensräume durch Lärm und optische Reize nachhaltig beeinträchtigt werden.

Bei dem durch den Stadtbereich verlaufenden Teil der UBB-Trasse sind keine raumbedeutsamen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu erwarten. Sie ist auch deshalb vorteilhafter, weil damit keine erneute Querung des Peenestromes (Wasserlebensraum) verbunden ist. Außerhalb des Stadtgebietes sind die Beeinträchtigungen der Tiere und Pflanzen durch die UBB-Trasse mit den anderen Trassenvarianten vergleichbar.

Die Variante S 1a liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Peene-Werft mit ihren hohen Gebäuden, so dass die Neubelastung von natürlichen Lebensräumen ebenfalls gering ist. Sie entspricht auch den Erfordernissen der Raumordnung, wonach „*die heimischen Tier- und Pflanzenarten, insbesondere die seltenen und bestandsbedrohten Arten, vorwiegend durch Sicherung, Pflege und Entwicklung ihrer Lebensräume sowie Rast- und Nahrungsplätze durchziehender Tierarten in ihrer Funktion zu erhalten sind*“.

Die verbleibenden Auswirkungen sollen über **Maßgabe 2** weiter reduziert werden, so dass das Vorhaben dem Vorsorgeraum für Naturschutz und Landschaftspflege (vgl. Plansatz 4.3.(2) RROP VP) noch besser angepasst ist.

1.2.1.3 Boden

Zu bau- und anlagenbedingten Auswirkungen des Straßenneubaus auf den Boden kommt es durch Verluste infolge von dauerhaften Versiegelungen. Außerdem kommt es zur temporären Inanspruchnahme von Boden infolge baubedingter Beanspruchungen wie Baustellen, Lagerflächen und Arbeitsstreifen. Schadstoffeinträge sind bau- und betriebsbedingt nur im Havariefall möglich. Raumbedeutsame Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden werden in der Regel jedoch nicht erwartet.

Gemäß Plansatz 4.2.2.(2) RROP VP „*müssen flächenbeanspruchende Maßnahmen, wie bodenversiegelnde Bauten..., dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entsprechen.*“

Gegenüber den Vergleichsvarianten hat die UBB-Trasse nach eigener Erhebung die kürzeste Trassenlänge (etwa 6 km), gefolgt von der Variante S 1a. Die Neuversiegelung ist bei der UBB-Variante neben der Variante S 1a wegen der kurzen Trasse und der Inanspruchnahme bereits versiegelter Straßen des Stadtgebietes trotz des geplanten breiteren Straßenquerschnitts geringer als bei den anderen Trassenvarianten. Bodeninanspruchnahme und Neuversiegelung sind bei den Nord- und Südvarianten gegenüber der S 1a Variante deutlich größer. Die Nord- und Südvarianten sind durchschnittlich 2 km länger. Eingriffe in den Boden und der mögliche Totalverlust seiner ökologischen Funktionen können im Zuge der Neuanla-

ge einer Straße nicht vermieden werden, so dass Minderungsmaßnahmen (Trassenoptimierung, Tiefenlockerung) gemäß **Maßgabe 2** (vgl. auch Hinweise F 1 und F 7) erforderlich sind.

1.2.1.4 Wasser

a) Grundwasser

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf das Grundwasser entstehen durch die Neuversiegelung. Es gehen Infiltrationsflächen verloren, was zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate führt. Während der Bautätigkeit sind begrenzte Schadstoffeinträge in das Grundwasser möglich. Anschnitte grundwasserführender Schichten werden jedoch nicht vorgenommen. Betriebsbedingt werden keine raumbedeutsamen Schadstoffeinträge durch den Verkehr über die Luft oder als Abflusswasser über den Boden in das Grundwasser eingetragen. Die Variante S 1a ist wegen der Kürze der Trassenführung vorteilhaft hinsichtlich des Schutzgutes Grundwasser. Der anlagebedingte Totalverlust von Infiltrationsfläche kann insgesamt nicht vermieden werden, ist bei Variante S 1a gegenüber den untersuchten Alternativtrassen jedoch geringer. Von allen untersuchten Trassenvarianten erfolgt bei Trassenvariante S 1a die geringste Neuversiegelung (4,3 ha). Dem Plansatz 4.2.3.(2) RROP VP *"...Zur Sicherung der Grundwasserneubildung Flächenversiegelungen möglichst gering zu halten..."*, wird entsprochen.

b) Oberflächenwasser

Querungen von Oberflächengewässern, insbesondere der Peene, sind im Zuge aller Varianten erforderlich. Oberflächengewässer können bau- und anlagebedingt durch Verlust bzw. Überbauung beeinträchtigt werden. Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Oberflächengewässer können durch Eintrag von Schadstoffen im Havariefall oder durch Straßenabwässer hervorgerufen werden. Raumbedeutsame Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer sind jedoch nicht zu erwarten.

Die Nordvarianten kreuzen 5, die Südvarianten hingegen nur 2 Oberflächengewässer.

Die UBB-Trasse kommt ohne erneute Kreuzung des Peenestromes aus, weil sie vor der bestehenden Peenebrücke auf die B 111 alt mündet. Sie ist damit in Bezug auf das Oberflächenwasser günstiger als die anderen Trassenvarianten.

Bei Erfüllung der **Maßgabe 3** werden die Beeinträchtigungen (Funktionsverlust Oberflächengewässer) der Variante S 1a so minimiert, dass sie mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sind und die *"Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes so bewirtschaftet werden, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit diesem auch dem Nutzen einzelner dienen..."* (Ziel 3.1.4.(1) LROP M-V). Darüber hinaus kann die *"...Wasserqualität der Gewässer erhalten und soweit wie möglich verbessert werden."* (Ziel 4.2.3.(1) RROP VP).

1.2.1.5 Klima / Luft

Bei allen Varianten ist mit bau-, anlage- und betriebsbedingten lokalen Auswirkungen zu rechnen. Die Neuversiegelungen des Straßenkörpers bewirken nachhaltige Veränderungen der mikroklimatischen Standortbedingungen in der bodennahen Luftschicht durch veränderte Strahlungs-, Feuchtigkeits- und Wärmeverhältnisse. Dammlagen wirken als Barrieren beim bodennahen Luftaustausch. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen resultieren aus den Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs.

Die Auswirkungen aller Varianten sind im Sinne des Schutzgutes Klima/Luft nicht raumbedeutsam. Im Variantenvergleich stellt sich jedoch die Variante S1a infolge ihrer Nähe zum Stadtgebiet als die ungünstigste Variante dar, weil insbesondere Flächen für den klimatischen und lufthygienischen Ausgleich mit unmittelbarem Siedlungsbezug betroffen sind. Bei einer aufgeständerten Bauweise (Brücke), wie bei der Peenestromquerung vorgesehen, ist das Vorhaben dem regionalen Ziel 4.2.4.(2) RROP VP jedoch noch angepasst.

Bei der UBB-Variante ist bedingt durch ihren Trassenverlauf mit einer Verschlechterung der mikroklimatischen Verhältnisse in den betroffenen Bereichen der Stadt Wolgast auszugehen.

1.2.1.6 Landschaft und Landschaftsbild

Beim Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild gehen von der Verkehrsanlage vor allem visuelle Beeinträchtigungen aus. Alle Varianten zerschneiden Landschaftsräume mit unterschiedlicher Landschaftsbildqualität. Es entstehen anlagebedingte Verluste an landschaftsbildprägenden Struktur- und Vegetationselementen. Außerdem wirken Dämme und Brücken anlagebedingt auf das Landschaftsbild ein.

Im Gegensatz zu den anderen Varianten ist mit der Variante S 1a der geringste Landschaftsverbrauch verbunden (relativ siedlungsnaher Trasse). Dennoch bleibt die Peenestromquerung mit der Hochbrücke in Bezug auf das Landschaftsbild der Konfliktschwerpunkt, der durch die vorhandenen Vorbelastungen der hohen Baukörper der Peene-Werft am deutlichsten gemindert wird. Der architektonischen Gestaltung der Brücken kommt deshalb hinsichtlich der noch besseren Einpassung in den Landschaftsraum besondere Bedeutung zu (vgl. Hinweis F 11). Die Auswirkungen des Vorhabens bei Realisierung der Trassenvariante S 1a sind in Bezug auf die Erfordernisse der Raumordnung gemäß Plansatz 3.2.(2) LROP M-V noch hinnehmbar.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die UBB-Trasse wegen ihrer teilweisen Lage in einem tiefgründigen Moorstandort (lt. Karte M 1:100.000 des RROP) ungünstig auf das Schutzgut auswirkt (vgl. Plansatz 4.2.6.(7) RROP VP [Landschaft]).

1.2.1.7 Kultur- und Sachgüter

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind bei allen Trassenvarianten zu erwarten, da bei allen Trassenvarianten mehrfach Bodendenkmale gekreuzt bzw. tangiert werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind bei sachgerechter Erfassung und ggf. Bergung akzeptabel. Alle zerschnittenen Wegebeziehungen werden wieder hergestellt, so dass der Funktion und Bedeutung der Wege Rechnung getragen wird. Hinweis F 8 ist zur Minderung des Konfliktes geeignet, das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung „die archäologischen, kulturellen und technischen Denkmale Vorpommerns als wesentliche Bestandteile der Kulturlandschaft zu erhalten...“ (Ziel 8.6.(7) RROP VP) in Übereinstimmung zu bringen.

1.3. Raumbedeutsame Belange des Verkehrs

1.3.1 Straßenverkehr

Die B 111 ist gemäß Kartenwerk M 1:250.000 zum LROP M-V als überregionale Straßenverbindung der Straßenkategorie A II dargestellt. Diese Funktion der B 111n im funktionalen Straßennetz wird raumordnerisch über **Maßgabe 1** abgesichert. Sie ist im RROP VP außerdem als regionale Achse definiert (vgl. Plansätze 3.2.(2)a und d) RROP VP).

Die B 111 wird in der Stadt Wolgast mit der Landesstraße L 262 sowie außerhalb des Stadtkerns mit der Landesstraße L 26 und der Kreisstraße OVP 22 verknüpft. Darüber hinaus wird mit dem Peenestrom innerhalb der Ortslage eine Bundeswasserstraße mit einer Brücke gequert. Die täglich fünf Brückenöffnungszeiten erzeugen in Verbindung mit dem steigenden Verkehrsaufkommen und den straßenbaulichen sowie städtebaulichen Besonderheiten im städtischen Verkehrsnetz (geringe Straßenquerschnitte, direkt angrenzende Bebauung) einen ständig hohen Verkehrsrückstau. Der Rückstau beträgt z. B. auf der Chausseestraße, als einer der stadteinwärts führenden Hauptsammelstraßen im Zuge der B 111 im Analysezeitraum 2001 rd. einen 1 km. Die Verkehrsanalyse 2001 nennt ein Verkehrsaufkommen an der Peenebrücke von rd. 15 T Fz. je 24 h (DTV). In der Verkehrsprognose 2015 steigt der DTV auf bis zu 19,5 T Fz. in 24 h an. Die saisonalen Urlauberverkehre im Ist (ca. 18 T Fz.) und in der Prognose 2015 (rd. 24 T Fz.) sind deutlich höher.

Ihrer multifunktionalen Aufgabe wird die B 111 im Stadtgebiet Wolgast (Ortsdurchfahrt) schon jetzt nicht mehr gerecht. Abhilfe soll mit einer außerhalb des Stadtkerns geführten Umgehungsstraße geschaffen werden, die möglichst viel Verkehr von der Ortsdurchfahrt aufnimmt und somit für eine Entflechtung der verkehrlichen Funktionen innerhalb des Stadtgebietes sorgt. Durch den Bau einer OU sollen in erster Linie die verkehrlichen und straßenbaulichen Defizite abgebaut werden. Die OU Wolgast ist wegen ihrer Erforderlichkeit Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2003 geworden.

Die B 111 ist traditioneller Urlaubereinfahrtsweg zu den überregional bedeutenden Tourismusräumen der Insel Usedom und nimmt daher saisonal schwerpunktmäßig auch diese Verkehre auf. Durch den Bau der OU wird sich die Erreichbarkeit der Insel Usedom für anreisende Verkehrsteilnehmer durch verkürzte Reisezeiten und die Beseitigung von verkehrlichen Defiziten in der Ortsdurchfahrt deutlich verbessert.

Unter Beibehaltung des Status Quo bzw. einer innerörtlichen Trasse der OU nach dem Vorschlag der UBB müssen Verkehrsteilnehmer auf der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 111 bzw. auf parallel dazu verlaufenden Stadtstraßen (Bahnhof-, Kronwiekstraße) verbleiben. Nur eine leistungsfähige Verkehrsstrasse stellt insofern einen wichtigen Beitrag zur „Entwicklung der ländlichen Räume als gleichwertige und eigenständige Lebensräume... und zur Verbesserung der Verkehrserschließung der Ländlichen Räume.“ (vgl. Plansätze 1.2.(2 und 6) RROP VP) dar.

Auf Grund der Verkehrsprognose 2015 wird bei der Variante S 1a ausgehend vom westlichen Anschluss an der B 111 alt bis zur Bahnhofstraße eine Verkehrsbelegung von ca. 10 T Fz. in 24 h prognostiziert. Von der Bahnhofstraße bis zum Bauende auf der Insel Usedom wird von einem DTV von 8.400 Fz. erwartet. In der Urlaubssaison wird ein Anstieg der Verkehrsströme auf 14,4 T Fz. je 24 h im erstgenannten Streckenabschnitt und auf 11,6 T Fz. je Tag im Streckenabschnitt auf Usedom prognostiziert. Bei allen Trassenalternativen ist von einem etwa gleich hohen Verkehrsaufkommen auszugehen.

Wesentliche vorhabensspezifische Ziele sind wie folgt im LROP M-V sowie im RROP VP niedergelegt: „Das Straßennetz soll so ausgebaut werden, dass eine gute Erreichbarkeit von Siedlungen, Wirtschafts- und Erholungsstandorten gewährleistet ist... Stark frequentierte Ortsdurchfahrten sollen durch den Bau von Ortsumgehungen entlastet werden...“ (Ziele 8.4.(1) und (4) LROP M-V).

„Das gesamte Verkehrssystem der Planungsregion Vorpommern ist so auszubauen, dass die angestrebten räumlichen Nutzungen, die persönliche Mobilität und die wirtschaftliche Entwicklung durch eine leistungsfähige innere Erschließung und äußere Anbindung ermöglicht werden... Das Straßennetz der Planungsregion ist entsprechend den Erfordernissen zu sanieren, zu ergänzen und auszubauen... Eine gute Anbindung der Wirtschafts- und Siedlungszentren sowie der Tourismusräume an das großräumige, nationale und internationale Straßennetz ist zu gewährleisten. Neu zu bauen bzw. auszubauen sind... die die Planungsregion erschließenden Autobahnzubringer und die Anschlussstellen. Durch den Bau von OU ist die Wohnqualität in Orten mit stark vom Durchgangsverkehr belasteten Straßen sowie die Leistungsfähigkeit der Straßen zu erhöhen. Vorrangig verwirklicht werden soll die OU Wolgast (B 111).“ (Ziele 9.1.(1), 9.4.(1, 2 und 4) RROP VP). Alle außerhalb der Stadt Wolgast geplanten Trassenvarianten können das prognostizierte Verkehrsaufkommen aufnehmen. Die Verkehrslösung „Mittelvariante“ führt nicht zu den angestrebten verkehrlichen Entlastungseffekten, solange enge Straßenverhältnisse, Ampeln und Brückenöffnungen für den Schiffsverkehr den Straßenverkehrsfluss unterbrechen. Die UBB-Trasse ist aus diesem Grunde nicht zielführend. Der Charakter einer Ortsdurchfahrt bleibt bestehen. Obwohl die Bündelung von Infrastrukturen auch ein Ziel der Raumordnung ist, kann die Entlastung des Stadtgebiets von verkehrsbedingten Emissionen mit einer OU als Mittelvariante nicht erreicht werden. Die von der UBB vorgesehene Untertunnelung des Platzes am Fischmarkt und des Schlossgrabens schafft lediglich mehr Stauraum, kann jedoch die Stauereignisse durch Brückenöffnungen nicht beseitigen. Außerdem wird mit dem Tunnelbauwerk die touristische Funktion der Stadt Wolgast gerade im Bereich der Schlossinsel für den Bauzeitraum hinaus gravierend beeinträchtigt. Insgesamt kann durch eine innerörtliche Verkehrsführung keine Übereinstimmung mit den genannten Zielen der Raumordnung hergestellt werden, so dass der Ausschluss der Mittelvarianten raumordnerisch gerechtfertigt ist.

Für die OU wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse nach der Richtlinie „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen“ (EWS 1997) und den dort genannten einheitlichen Kriterien Betriebskosten, Fahrzeiten, Unfallgeschehen, Lärmbelastung, Schadstoffbelastung und CO₂-Belastung erstellt. Mit der Variante S 1a wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,5 erreicht und damit das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis aller Trassenvarianten. Wegen der hohen Baukosten sind die Nordvarianten gegenüber den anderen Varianten im Nachteil. Im Vergleich der Südvarianten untereinander weist die Variante S 1a Vorzüge gegenüber den anderen Südtrassen auf, weil ihr Gesamtnutzen höher ist. Die Bauwerksvarianten „Tunnel“ erreichen ein Vielfaches (ca. 4-faches) der Kosten einer Hochbrücke. Sie sind aus diesem Grunde mit keiner der Trassenvarianten umsetzbar.

Für die geplante Baumaßnahme erfolgte eine Kostenberechnung nach der „Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbauvorhaben“ (AKS 85), die für die Variante S 1a Gesamtkosten von ca. 50,5 Mio. € ausweist.

In der Folge der Baumaßnahmen zur OU sind nachstehende Auswirkungen zu erwarten: Die innerörtlichen Verkehrsbelastungen des städtischen Verkehrsnetzes verändern sich bei allen äußeren Trassenvarianten derart, dass die Verkehrsbelastungen bei Zugrundelegung der Prognosewerte im Zuge der Ortsdurchfahrt um ca. 50 % und mehr sinken. Die Lärm- und Abgassituation verbessert sich erheblich. Infolge der kürzeren Fahrzeiten über die OU ergeben sich Einsparungseffekte von bis zu ca. 40% gegenüber der Ortsdurchfahrt. Das innerstädtische Straßennetz wird weitgehend vom Durchgangsverkehr und somit auch vom Schwerverkehr entlastet. Die Verkehrssicherheit auf den Straßen wird sich verbessern. In der Abwägung aller Trassenvarianten ist aus straßenverkehrlicher Sicht eine Realisierung der OU nach der Variante S 1a eindeutig zu bevorzugen, da sie die gegenwärtigen und die prognostizierten Verkehrsmengen ohne Stauereignisse aufnimmt und mit Ausnahme der UBB-Trasse die kürzeste Trassenlänge (6,7 km) hat. Die Trassenführung der Variante S 1a wird über **Maßgabe 1** raumordnerisch bestimmt. Die UBB-Trasse wird aus raumordnerischer Sicht ausgeschlossen, weil sie wie dargestellt die Verkehrsaufgabe langfristig nicht löst. Dem Antrag der Gemeinde Sauzin zur besseren Erschließung des Gemeindegebietes über eine Anschlussstelle an den Kreisstraßen OVP 26 oder 27 kann aus raumordnerischer Sicht nicht gefolgt werden, da nach der Karte M 1:100.000 RROP VP diesen Kreisstraßen keine hervorgehobene raumordnerische Bedeutung im funktionalen Straßennetz zugeordnet ist. Dieser Gemeindeantrag muss daher im weiteren Verfahren unbeachtet bleiben. Im gegenwärtigen Planungsstadium kann noch keine Aussage über die künftige Straßenbaulast der B 111 alt getroffen werden. Das ist im weiteren Genehmigungsverfahren festzulegen.

Nach dem Kenntnisstand der Raumordnungsbehörde werden auch die Planungen zum Um- und Ausbau der B 110 im Süden der Insel Usedom durch das Straßenbauamt Stralsund vorangetrieben, so dass die Hinweise der IHK zu Neubrandenburg und des Tourismusverbandes Insel Usedom berücksichtigt sind.

Der Projektvorschlag zum integrierten Verkehrskonzept der Region Usedom - Wollin ist bei der Raumordnungsbehörde bekannt. Zu diesem großräumigen Verkehrskonzept liegen derzeit jedoch noch keine gesicherten Ergebnisse vor, so dass sie in dieses Raumordnungsverfahren derzeit nicht einfließen können.

1.3.2 Öffentlicher Personenverkehr

Mit der OU Wolgast wird u.a. das Streckengleis der UBB gekreuzt. In Bezug auf das Sachkapitel 9.3 [Schienenverkehr] des RROP VP ist eine Beeinträchtigung des schienengebundenen Verkehrs aus raumordnerischer Sicht nicht feststellbar. Der regionalen Zielvorgabe „...zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses, schienengleiche Wegübergänge zu beseitigen“ (vgl. Ziel 9.4.(5) RROP VP) wird mit allen Trassenvarianten, auch mit der Variante S 1a, entsprochen. Die Befürchtungen der UBB, der Bau der OU Wolgast werde Einfluss auf ihre Fahrgastentwicklung haben, ist aus raumordnerischer Sicht unbegründet und nicht nachvollziehbar. Ein Rückgang der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenschienenverkehr der UBB wird anhand der prognostizierten Verkehrsentwicklung nicht befürchtet. Vielmehr sind Leistungsangebot, Qualität und Vermarktungsstrategie der UBB

Faktoren, die Fahrgastzahlen zu erhöhen bzw. zu stabilisieren. Insofern stehen regionalplanerische Ziele nach Kapitel 9.2 des RROP VP dem Vorhaben nicht entgegen.

Durch den Bau einer außerorts geführten Trasse der OU werden die Stauereignisse im Stadtgebiet Wolgast weitgehend aufgelöst, so dass der ÖPNV pünktlicher und insofern in besserer Qualität realisierbar ist. Insofern profitieren insbesondere der Stadtverkehr aber auch der Überlandverkehr mit Bussen von einer außerhalb des Stadtgebietes liegenden OU. Auch Taxifahrer können dadurch pünktlich ihre Fahrtziele erreichen. Stets stünde eine durchgängig nutzbare Alternative für Beförderungszwecke zur Verfügung.

1.3.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Stadt Wolgast macht deutlich, dass sie keine Abstriche am lokalen Rad- und Fußwegenetz, insbesondere über die bestehende Peenebrücke, hinnehmen kann. Diesbezüglich soll auch nach Auffassung der Raumordnungsbehörde (vgl. F 5) die beidseitige Führung von behindertengerecht ausgebauten Rad- und Fußwegen über die vorhandene Peenebrücke aufrecht erhalten bleiben, weil der Radweg Bestandteil des europäischen Radwandernetzes ist. Bei einem dreistreifigen Ausbau der Peenebrücke für den Kfz-Verkehr gemäß Vorschlag der UBB entfällt zumindest einer der beidseitigen Rad- und Fußwege. Zur Lösung des Problems schlägt die UBB die Anlage eines neuen Kreuzungsbauwerkes, parallel zur vorhandenen Peenebrücke für den Rad- und Fußverkehr vor. Diese Lösung trägt dem Rad- und Fußwegenetz Rechnung, es bleibt aber beim Schließrhythmus der Peenestrombrücke für den Straßenverkehr.

Der Verfahrensträger gibt aus raumordnerischer Sicht nach der Abwägung aller Trassenvarianten der Realisierung einer Verkehrsstrasse nach Variante S 1a den Vorzug, weil sie den Belangen des Straßen-, Schienen-, Rad-, Fußgänger- und Schiffsverkehrs am Besten gerecht wird.

1.4 Raumbedeutsame Belange des Siedlungswesens

Die Stadt Wolgast stellt die gemeindlichen Entwicklungsabsichten in ihrem aktuellen rechtswirksamen (24.07.2003) Flächennutzungsplan (FNP) dar und lehnt vor dem Hintergrund ihrer langfristigen Entwicklungsziele wiederholt die von der UBB vorgeschlagene Mittelvariante ab. Die Stadt Wolgast ist an einer Trassenführung außerhalb des Stadtkerns interessiert, um die verkehrsbedingten negativen Auswirkungen des Verkehrs im Stadtzentrum zu reduzieren. **Maßgabe 1** wirkt in Übereinstimmung mit den städtischen Entwicklungszielen und berücksichtigt auch die Absichten der Stadt im Sanierungsgebiet „Historische Altstadt“.

Insbesondere die Funktionen Wohnen und Aufenthalt sind infolge der durch den Stadtkern verlaufenden bisherigen Ortsdurchfahrt der B 111 erheblich beeinträchtigt. Zur Entflechtung dieser Funktionen wird mit dem Bau einer OU beigetragen. Es wird davon ausgegangen, dass bei Erfüllung der Maßgaben und Hinweise das angestrebte städtische Ziel der Schaffung von gesünderen Wohnverhältnisse erreicht wird.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Wolgast stellt auf der Insel Usedom östlich des Sondergebietes Tierproduktion eine Fläche für Versorgungsanlagen dar. Die dort in Betrieb befindliche Kompostieranlage (Aussage FNP) ist mit den Belangen der übergeordneten Straßenplanung noch nicht abgeglichen. Es wird davon ausgegangen, dass unter Berücksichtigung des Hinweises F 10 die abfallwirtschaftlichen und die verkehrlichen Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden.

Raumbedeutsame Beeinträchtigungen der gewerblichen Flächen der Peene-Werft GmbH werden nicht erwartet. Außerdem schafft der Anschluss der OU mit der Bahnhofstraße bessere Voraussetzungen zur Erschließung des Gewerbegebietes. Der Hinweis der IHK zu Neubrandenburg ist damit berücksichtigt. Eine Plananzeige zur touristischen (Um)nutzung gewerblicher Teilflächen der Peene-Werft liegt bei der Raumordnungsbehörde derzeit nicht

vor, so dass diese Planungsabsicht in diesem Beurteilungsverfahren noch nicht berücksichtigt werden kann.

Mit der OU wird das „Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Sportboothafen“ des Anglerverbandes Zieserberg e.V. überbaut. Diese Beanspruchung wird durch den Anglerverband nur hingenommen, wenn Gewähr für das Fortbestehen aller Vereins- und sonstigen, mit dem Gelände im Zusammenhang stehenden Funktionen übernommen wird. Den Mitgliedern des Anglerverbandes soll die Ausübung ihres Sports auch weiterhin ermöglicht werden. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Vereinsgelände sollen bei Berücksichtigung des Hinweises F 1 so gering wie möglich gehalten werden. Das Vorhaben in der Ausführungsvariante S 1a entspricht durch seine überwiegenden positiven Effekte am Besten den städtebaulichen Zielen der Raumordnung.

1.5. Raumbedeutsame Belange der Wirtschaft

1.5.1 Fremdenverkehr und Erholung

In der Erörterungsberatung am 27.11.2003 wurden durch den Vorhabenträger nochmals die Arbeitsschritte bei der Erhebung der Verkehrsdaten erläutert, so dass nach Auffassung der Raumordnungsbehörde an der Wissenschaftlichkeit der Verkehrserhebung keine Zweifel bestehen. Eine ausgebaute Anbindung der Insel Usedom über die Bundesstraße B 110 bei Anklam ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, so dass die Anregungen des Tourismusverbandes Insel Usedom im Weiteren unberücksichtigt bleiben müssen.

Mit der OU werden die Reisezeiten zu den regional und überregional bedeutsamen Tourismusgebieten der Insel Usedom (hier: vorrangig der Tourismusschwerpunkträume) verkürzt. Eine bessere bzw. verbesserte Erreichbarkeit der Fremdenverkehrsräume ist ein Erfordernis der Raumordnung (vgl. Ziel 7.1.(8) RROP VP). Insofern entspricht die OU diesem raumordnerischen Erfordernis.

Neben der Verringerung der Reisezeiten zu den regional und überregional bedeutsamen Erholungsgebieten ist auch die bessere Erreichbarkeit der Stadt Wolgast selbst für den Tourismus von Bedeutung. Mit der OU gewinnt die Stadt Wolgast an Attraktivität und an Bedeutung für den Erlebnis- und Einkaufstourismus hinzu.

Zur Schonung der Fremdenverkehrsfunktion des Raumes soll der Vorhabenträger prüfen, ob ggf. Baustofftransporte auf dem Wasserweg realisiert werden können (vgl. Hinweis F 9).

1.5.2 Fischereiwirtschaft

Um die Beeinträchtigungen des Laichschongebietes Sauziner Bucht und der Ichtyofauna (Fische) in raumordnerisch verträglichen Grenzen zu halten und zur Herstellung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Plansätzen 6.1.3.(1 und 4) RROP „*die naturräumlichen und infrastrukturellen Bedingungen der Fischerei zu erhalten, bei Planungen und Maßnahmen an und in den inneren Küstengewässern...die Belange der Fischerei besonders zu berücksichtigen sowie Fließgewässer als Wege für die Fischwanderungen der wirtschaftlich bedeutenden Arten zu erhalten,*“ ist die Erfüllung der **Maßgabe 2** geeignet und damit erforderlich.

1.5.3 Rohstoffsicherung

Am Anfang der OU (westlicher Knotenpunkt) wird im Zuge der Variante S 1a ein Vorranggebiet für die Rohstoffsicherung gemäß Karte M 1:100.000 RROP VP gekreuzt. Nach der regionalen Zielstellung 6.2.(2) RROP VP „*kommt der Rohstoffgewinnung in Vorranggebieten für die Rohstoffsicherung gegenüber anderen Ansprüchen der Raumnutzung der Vorrang zu. Abbauverhindernde Nutzungen sind auf diesen Flächen auszuschließen.*“

Für die Stadt Wolgast hat der Bau einer OU eine hervorgehobene Priorität. Die Straßenplanung beansprucht nur einen sehr geringen Teil des Vorranggebietes für die Rohstoffsicherung. Bei Berücksichtigung des Hinweises **F 10** wird vorausgesetzt, dass die Straßenplanung die Rohstoffsicherung nicht unverträglich beeinträchtigt.

1.6 Raumbedeutsame Belange der Infrastruktur

1.6.1 Kommunikation

Das neue Kreuzungsbauwerk über den Peenestrom im Zuge der Variante S 1a liegt in einer Höhe über Grund, die eine Richtfunkverbindung des Mobilfunkunternehmens O₂ (Germany) GmbH unterbricht. Diese Funktionsbeeinträchtigung der Richtfunkstrecke ist mit dem regionalen Ziel 10.1.(3) RROP VP, „...wonach vorhandene Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden dürfen“, unvereinbar. Unter Hinweis auf **F 12** ist dafür Sorge zu tragen, dass durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Umlenkung der Richtfunkstrecke) die Funktionsfähigkeit der betroffenen Richtfunkverbindung gewährleistet bleibt bzw. wieder hergestellt wird. Das schließt den Zeitraum der Bautätigkeit insoweit mit ein, als dass Kranbewegungen ebenfalls zu Beeinträchtigungen der Richtfunkverbindungen führen können. Soweit Kommunikationslinien anderer Kommunikations- und/oder Versorgungsunternehmen in nächster Zeit betroffen sind, gilt **F 12** adäquat.

1.6.2 Wasserwirtschaft

1.6.2.1 Wasserversorgung

Ein besonderer Schwerpunkt ergibt sich aus der Kreuzung der OU im Zuge der Variante S 1a mit den Anlagen des Zweckverbandes Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung – Festland Wolgast. Um die Trinkwasserversorgung der Stadt Wolgast und des Umlandes dauerhaft zu sichern, ist die Trassenführung im Rahmen der weiteren Planbearbeitung zu optimieren (vgl. Hinweis F 1). Die Kreuzungen und Näherungen der Straße mit anderen Infrastrukturen sind nach den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen (Hinweis F 13). Dadurch wird *„eine ausreichende, kostengünstige und umweltverträgliche Versorgung mit einwandfreiem Trinkwasser... langfristig gewährleistet...“* (Plansatz 10.2.1.(1) RROP VP). Die Hinweise F 1 und F 13 gelten für die betroffenen Trinkwasserversorgungsleitungen des Zweckverbandes Wasserversorgung & Abwasserbeseitigung Insel Usedom adäquat. Die Belange der Trinkwasserver- bzw. Abwasserentsorgung der Stadt Wolgast und ihres Umfeldes sind in enger Abstimmung mit den zuständigen Zweckverbänden im weiteren Planverfahren zu berücksichtigen.

1.6.2.2 Abwasser

Die Hinweise F 1 und F 13 gelten für die Abwasserentsorgungssysteme der berührten Rechtsträger adäquat. Auf Plansatz 1.2.2.(4) [Sammlung und Verwertung von Niederschlagswasser] RROP VP) wird hingewiesen. Die ordnungsgemäße Reinigung verschmutzten Niederschlagswassers ist nach den Auflagen der zuständigen Wasserbehörde durchzuführen (**Maßgabe 3**). Im Rahmen der weiteren Genehmigungsplanung ist durch den Vorhabenträger der Nachweis zu erbringen, dass die Vorfluter die hydraulische Leistungsfähigkeit zur Aufnahme des von der Straße abgeleiteten Niederschlagswassers besitzen.

1.6.3.3 Energie-/Gasversorgung

Die jeweiligen Träger der Energie- und Gasversorgung betreiben nach eigenen Angaben eine Reihe von Versorgungsleitungen im künftigen Trassenbereich der OU. Teilweise liegen dort auch bereits stillgelegte Anlagen. Aus raumordnerischer Sicht besteht über die Erfüllung des Hinweises F 13 hinaus kein weiterer Anpassungsbedarf.

1.6.3.4 Immissionsschutz

Mit dem Bau der OU ist eine deutliche Verringerung der Abgasimmissionen in der Ortslage verbunden, so dass sie im Besonderen den folgenden regionalplanerischen Zielen entspricht:

"Zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen sind ...bei raumbedeutsamen Einzelvorhaben die Nutzungen einander so zuzuordnen, dass die Immission schutzbedürftiger Gebiete mit Lärm und Luftschadstoffen sowie anderen Emissionen soweit wie möglich vermieden wird. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sollen so ausgerichtet werden, dass unvermeidbar entstehende Lärmquellen zu einer möglichst geringen Belastung für die Bevölkerung und die Umwelt wird. Für unzulässig mit Lärm belastete Gebiete sollen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden" (Ziele 10.5.(1 und 2) RROP VP).

Die zuständige Immissionsschutzbehörde hat den in der Vorplanung eingebrachten schalltechnischen Untersuchungen zugestimmt. Über den konkreten Umfang der Schallschutzmaßnahmen müssen weiterführende Berechnungen in den nachfolgenden Planungsstufen Aufschluss geben. Es wird davon ausgegangen, dass Schallschutzmaßnahmen vorwiegend im Kreuzungs- bzw. Näherungsbereich der OU mit Wohnfunktionen und Kleingärten auf rd. 1 km Länge erforderlich sind.

Die Trassenführung der Mittelvariante der UBB beinhaltet gegenüber den anderen Varianten keine bessere Anpassung an die raumordnerischen Belangen des Immissionsschutzes. Sie ist auf Grund der direkt verbleibenden Beeinträchtigungen des Ortskernes (darunter Wohngebieten) durch die Trassenführung nicht geeignet, die verkehrsbedingten Emissionen im Stadtgebiet zu beseitigen oder spürbar zu senken.

Bei Erfüllung der **Maßgabe 4** wird den raumordnerischen Belangen des Immissionsschutzes entsprochen. Mit der überwiegenden Verlagerung des motorisierten Verkehrs nach außerhalb des Ortskernes der Stadt Wolgast wird aus raumordnerischer Sicht dem Schutzbedürfnis des Menschen am besten entsprochen.

1.7 Raumordnerische Belange der Verteidigung

Die Interessen der Bundeswehr erfordern eine Bemessung bzw. eine Einstufung der Brückenbauwerke für die militärische Lastenklasse (MLC) 50/50-100.

Das landesplanerische Ziel 10.1.(1) LROP M-V stellt auf die *"Berücksichtigung der Belange der zivilen und militärischen Verteidigung bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen"* ab.

Der Verfahrensträger berücksichtigt diese Forderung in seinem Hinweis F 12. Damit ist die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielvorgaben des Landes M-V hergestellt. Gleichfalls bestimmt Hinweis F 12 den Umgang mit Kampfmitteln im Trassenbereich der OU.

2. Zusammenfassende raumordnerische Gesamtabwägung

Auf der Grundlage der Verfahrensunterlagen und der ermittelten Tatsachen sind im Ergebnis der raumordnerischen Prüfungen die entfernten Hochbrückenvarianten im Norden und Süden der Stadt Wolgast wegen ihrer Unverträglichkeit mit den Belangen des ökologischen Netzes Natura 2000 ausgeschlossen worden. Auch alle Tunnelvarianten sind wegen ihrer hohen Kostenrahmen und in der Absenkausführung wegen ihrer Unvereinbarkeit mit den Zielstellungen europäischer Schutzgebiete nicht umsetzbar.

Im Beteiligungsverfahren wurde zusätzlich eine innerörtliche Trassenvariante von der UBB eingebracht, deren FFH-Verträglichkeit wegen ihrer strikten Bündelung mit vorhandenen Strukturen zunächst angenommen wird.

Die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen sowie die Landschaft sind von der geplanten OU besonders betroffen. Eine umweltverträgliche Trassenführung erfordert die Erfüllung von Maßnahmen, die dem hohen Schutzbedürfnis dieser Umweltgüter entsprechen.

Wegen der bekannten Trenn- und Zerschneidungswirkungen sowie der Verlärmung bisher weniger belasteter Wohnlagen ist jede Mittelvariante zur Erfüllung der Schutzbedürfnisse der Menschen deutlich schlechter.

Unter verkehrlichen Aspekten musste neben den untersuchten Tunnel- und Klappbrückenvarianten auch der Trassenvorschlag der UBB ausgeschlossen werden. Die Tunnelvarianten sind aus Kostengründen nicht realisierbar, die Klappbrückenvarianten führen wegen der unvermeidbaren Öffnungszeiten für den Schiffsverkehr zu keiner für den Straßenverkehr vertretbaren Lösung.

Die Trassenvariante der UBB kann insgesamt raumordnerisch nicht mitgetragen werden, weil der verkehrliche Engpass an der Peenestrombrücke fortbesteht und den Einwohnern der Stadt Wolgast die Belastungen durch den Straßenverkehr, zwar an anderer Stelle des Stadtgebietes, jedoch in unveränderter Größenordnung zugemutet werden soll.

Alle untersuchten Hochbrückenvarianten sind in der Lage, für verkehrliche Entlastungen im Stadtgebiet zu sorgen. Die Hochbrückenvarianten können gleichermaßen dem Schiffs-, Rad- und Fußgängerverkehr sowie dem ÖPNV ohne Einschränkungen Rechnung tragen. Raumordnerisch wird die im Variantenvergleich aufgezeigte Trassenführung nach Variante S 1a als die umweltverträglichste Lösung bestimmt. Das Vorhaben wirkt sich insgesamt auf eine Reihe von Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung in unterschiedlichem Ausmaß aus. Bei der Wichtung der positiv und negativ betroffenen Belange im Rahmen der Gesamtabwägung sind folgende Gesichtspunkte berücksichtigt worden:

- Die bestehende Ortsdurchfahrt Wolgast ist mit den sich innerörtlich überlagernden konkurrierenden Nutzungsansprüchen überfordert, so dass eine OU zur Lösung der Nutzungskonflikte unbedingt erforderlich ist. Im Zuge der OU sollen gleichzeitig auch die niveaugleichen Schienenüberwege und andere Schwerpunkte des Unfallgeschehens beseitigt werden.
- Mit dem Vorhaben werden die derzeitigen und prognostizierten unzumutbaren Verkehrsbelastungen der Einwohner in der Ortslage Wolgast reduziert.
- Die Mittelvariante der UBB ist nicht nur aus fachplanerischen Gründen auszuschließen, sondern auch aus Gründen der Unvereinbarkeit mit dem Planungs- und Entwicklungszielen der Stadt Wolgast.
- Insbesondere das Fremdenverkehrsgewerbe wird von den geringeren Reisezeiten zu den an der Ostseeküste befindlichen Tourismusschwerpunkträumen profitieren.
- Hervorzuheben sind die raumrelevant positiven Auswirkungen des Vorhabens auf den Verkehr, das Siedlungswesen und den Immissionsschutz.

Das Vorhaben wirkt sich auf eine Reihe von Erfordernissen der Raumordnung in unterschiedlichem Maße auch negativ aus. Davon sind besonders die Belange von Natur und Landschaft betroffen. Es verbleiben aber auch einige beeinträchtigte Belange des Siedlungswesens (Wohngebiete, Gewerbeflächen, Kleingartenanlage), der Wirtschaft (Rohstoffsicherung) und der sonstiger technischer Infrastruktur (Wasserwirtschaft).

Die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ermittelten und bewerteten Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die natürlichen Lebensgrundlagen lassen erkennen, dass ein Anteil nicht ausgleichbarer Auswirkungen verbleibt. Es ist Aufgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplanes festzustellen, welche Maßnahmen zu ihrer Kompensation geeignet und einzuleiten sind.

Durch die vorgeschlagene Verlagerung des Verkehrs an die Stadtperipherie wird das Gefährdungspotential für die Gesundheit des Menschen deutlich reduziert. Desgleichen wird durch die relative Nähe der Ortsumgehung an den Siedlungskörper der Eingriff in den Naturhaushalt möglichst gering gehalten.

- Die Beeinträchtigungen durch Verkehr werden jedoch in bisher weniger bzw. kaum belastete Natur- und Landschaftsräume verlagert. Die Neubelastung des Natur- und Landschaftspotentials muss aufgrund der derzeitigen und unbedingt zu verringernden Belastungen des Schutzgutes Mensch hingenommen werden, wobei die Beeinträchtigungen durch entsprechende Maßnahmen weitgehend gering gehalten werden.
- Es wird davon ausgegangen, dass die Belange der Wasserwirtschaft im Rahmen der Feinplanung der OU einer Lösung zugeführt werden.
- Beim Immissionsschutz treten nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung punktuellen Ver-

schlechterungen (Kleingartenanlage) deutliche Verbesserungen an anderen Stellen gegenüber (Innenstadtbereich).

Die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgelegten Verfahrensunterlagen sind Grundlage für die weitere Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Gemessen an den derzeitigen und prognostizierten Auswirkungen der OU auf die Bevölkerung der Stadt Wolgast überwiegen deutlich die Vorteile. Der dem Verfahrensträger vorliegende Schriftverkehr aus dem Beteiligungsverfahren lässt außerdem den Schluss zu, dass die überwiegende Mehrheit der Beteiligten den unverzüglichen Bau der OU und die Vorzugsvariante S 1a unterstützen.

Der Verfahrensträger stellt auf der Grundlage der Verfahrensunterlagen, den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie den gewonnenen Erkenntnissen aus der Einbeziehung der Öffentlichkeit die Raumverträglichkeit für die Vorzugsvariante S 1a fest.

Die Maßgaben des Kapitels A sind für eine optimale Anpassung der Verkehrsstrasse an die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zu erfüllen.

F. Abschließende Hinweise

1. Die Variante S 1a kann in den nachfolgenden Planungsverfahren hinsichtlich ihrer Lage im Raum kleinräumig optimiert werden.
2. Im Zuge der OU ist der Regelquerschnitt RQ 10,5 zu realisieren.
3. Das Anschlussstellenkonzept des Vorhabenträgers zur Aufrechterhaltung der für die Verkehrsabwicklung wesentlichen Straßen- und Wegebeziehungen ist in den nachfolgenden Planungsverfahren zu konkretisieren.
4. Dem Verkehrsfluss auf der B 111n ist der Vorzug einzuräumen.
5. Der Radverkehr ist wie bisher unverändert über den Innenstadtbereich zu führen.
6. Die Flächeninanspruchnahme durch die OU ist in den Gebieten der Peene-Werft, der Kleingartenanlage und des Anglervereins auf möglichst geringem Niveau zu halten. Dabei soll sichergestellt werden, dass die derzeitigen Nutzungen in den beeinträchtigten Bereichen sowohl während der Bauphase als auch unter Betriebsbedingungen der OU erhalten bleiben.
7. Landwirtschaftliche Nutzflächen sollen nach Möglichkeit nicht als Flächen für Ausgleichs- und/oder Ersatz- bzw. Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Alternativ soll die Nutzung bundeseigener Liegenschaften -z. B. bei Peenemünde- für Maßnahmen zur Entwicklung von Natur und Landschaft geprüft und im Falle der Realisierungsfähigkeit vorrangig umgesetzt werden. Die durch den Bau der OU betroffenen Landwirte sollen wegen den mit der Bestellung der landwirtschaftlichen Betriebsflächen verbundenen Erfordernissen möglichst frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen werden. Mit den betroffenen Landwirten sollen Ausgleichszahlungen wegen entgangener Einnahmen i.V.m. Bewirtschaftungserschwernissen verhandelt werden.
8. Eine archäologische Prospektion des gesamten Trassenverlaufs der OU ist vor Beginn der Erdarbeiten bzw. baubegleitend durchzuführen. Maßnahmen zur Sicherung und Bergung möglicher archäologischer Funde sind mit dem Landesamt für Bodendenkmalpflege abzustimmen.
9. Die Baumaßnahmen sollten unter Berücksichtigung des technologischen Baufortschritts so eingeordnet werden, dass der Raum in seiner Funktion für den Fremdenverkehr und die

Erholung möglichst nicht beeinträchtigt wird. Dazu kann ein Materialtransport auf dem Schiffsweg beitragen.

10. Im weiteren Genehmigungsverfahren sind die Belange der Rohstoffsicherung (Spezialsand) und die Belange der Abfallwirtschaft (Kompostieranlage im östlichen Bereich der OU) mit der Straßenplanung in Übereinstimmung zu bringen.

11. Zur Reduzierung von Vogelopfern am Brückenkörper ist das Beleuchtungsregime den Witterungsverhältnissen anzupassen.

Als Maßnahme der Bodenverbesserung sind Oberbodenauflockerungen vorrangig im Arbeitsstreifen, in Lager- und sonstigen Flächen der Baustelleneinrichtung vorzunehmen.

Das Brückenbauwerk ist in seiner Architektur den besonderen natur- und landschaftsräumlichen Gegebenheiten, insbesondere dem Orts- bzw. Landschaftsbild anzupassen.

Auf der Grundlage der rechtlichen Bestimmungen sind die Maßnahmen zur Gewährleistung des Schutzes gegen Immissionen, Erschütterungen sowie zur Lufthygiene zu konkretisieren.

12. Alle Brücken im Zuge der OU müssen der militärischen Lastenklasse (MLC) 50/50 – 100 entsprechen. In kampfmittelbelasteten Gebieten sind die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bzw. zur Kampfmittelbeseitigung mit dem Munitionsbergungsdienst abzustimmen.

13. Kreuzungen und Näherungen der geplanten OU mit bestehenden und/oder geplanten Anlagen der Verkehrs- und der sonstigen technischen Infrastruktur (z. B. Kommunikationsverbindungen, Gas-, Wasser- und Energieleitungen) sind mit den jeweiligen Rechtsträgern abzustimmen und nach den anerkannten Regeln der Technik und den diesbezüglich geltenden Regelwerken durchzuführen.

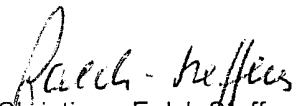
14. Die landesplanerische Beurteilung gilt nur solange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung über die Frage der Änderung der Grundlagen trifft die Landesplanungsbehörde.

15. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, der Landesplanungsbehörde nachfolgende Verwaltungsentscheidungen, den Beginn der Verwirklichung des Vorhabens, etwaige Änderungen sowie jede nicht nur vorübergehende Unterbrechung der Ausführung mitzuteilen und sie zu gegebener Zeit von der Inbetriebnahme der Straße unter Beigabe eines Lageplanes mit Eintragungen der ausgeführten Anlagen zu unterrichten.

16. Die landesplanerische Beurteilung ist kostenfrei.

17. Die Beteiligten erhalten Abdrucke der landesplanerischen Beurteilung.

18. Die in diesem Verfahren übermittelten Stellungnahmen, Kartengrundlagen, Hinweise und Detailunterlagen zu Belangen des Verfahrens und seiner Einordnung in den Natur-, Landschafts- und Siedlungsraum stehen dem Vorhabenträger durch ihre Übergabe (bereits erfolgt) für die nachfolgenden Planungsstufen zur Verfügung.


Christiane Falck-Steffens
Amtsleiterin