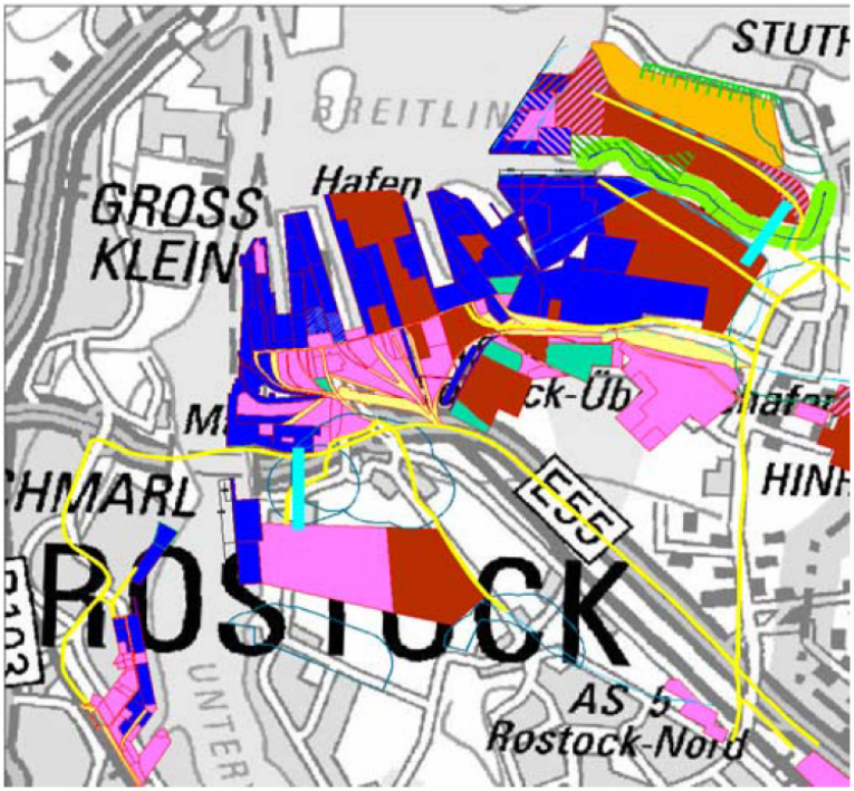
Aktualisierung und Konkretisierung des regionalen Flächenkonzepts hafenaffine Wirtschaft Rostock

Zusammenfassung der Ergebnisse



Baltic Marine Consult

INROS LACKNER AG.
Berater . Planer . Architekten . Ingenieure

Inhalt

1. Aufgabenstellung 3
2. Veränderungen von 2008 bis 2011 4
3. Liegeplatz- und Kailängenbedarf.....5
4. Entwicklung des Flächenbedarfs.....6
5. Prognose der Umschlagsentwicklung 7
6. Auswertung der hafenaffinen Ansiedlungsaktivitäten.....10
7. Konkretisierung des Reallayouts für den Seehafen und die Erweiterungsgebiete Seehafen-Ost und Seehafen-West.....12
8. Weiterer Handlungsbedarf 16

Anhang

Strukturplan RFK 2012

1. Aufgabenstellung

Mit der Fortschreibung des RFK als Vorbereitung zur Fortschreibung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Region Rostock und weiterer ***hafenspezifischer*** Fachplanungen sind vornehmlich folgende Aufgaben verbunden:

- Die in den Jahren 2008 – 2011 erfolgten Entwicklungen in den Rostocker Häfen sind zu analysieren, daraus erkennbare neue Tendenzen abzuleiten sowie die erfolgte Ansiedlungen und baulichen Veränderungen in die einzelnen Pläne aufzunehmen. Als weitere Planungsgrundlagen sind die verkehrlichen Eingangsdaten aufzubereiten. Dazu ist die weiterhin gültige Verkehrsprognose des Bundes 2025, die zwischenzeitlich durch eine Abschätzung der Güterverkehrsentwicklung in Deutschland bis 2050 ergänzt wurde (nur Binnenverkehr), bezüglich des zeitlichen Eintretens der Prognosewerte für den Standort zu aktualisieren.
- Mit der Aufnahme der Straßen- und Schienenverbindung Rostock–Berlin in die zentralen europäischen Verkehrskorridore wird der Hafen Knotenpunkt im TEN-Kernnetz des prioritären Korridors. Damit sind erhöhte Anforderungen an die ökonomische und ökologische Gesamtgestaltung des Hafens verbunden.
- Mit dem Ziel der Anwendung flächensparender Technologien sind auch die bislang genutzten Planungsgrundlagen zu überprüfen. Das betrifft insbesondere die Kennziffern für den spezifischen Flächen- und Kailängenbedarf derjenigen Gutarten bzw. Funktionen, die sich in der überschaubaren Zukunft besonders dynamisch entwickeln werden. Beispiele sind Komponenten für den Offshore-Bereich, die zunehmend im bzw. in der Nähe des Hafens produzierten Schwer- und Spezialgüter, Flüssiggüter, LNG, kombinierter Verkehr usw.
- Der zukünftig notwendige Flächenbedarf für Umschlag und operative Lagerung sowie die damit verbundene Kailänge wurden im RFK grob berechnet und räumlich eingeordnet. In der Aktualisierung, soll die im RFK aufgestellte Kailängen und Liegeplatzbilanz durch eine Erläuterung der vorhanden Kailängen und Liegeplätze in den öffentlichen Hafenteilen nachvollziehbar gestützt werden. Die tiefere funktionelle Strukturierung der Flächen und Liegeplätze kann dann im HEP erfolgen.
- Es wird vorgeschlagen eine einheitliche Bearbeitungstiefe für alle Häfen und Hafenteile zu wählen, die im Anschluss die unmittelbare Entwicklung von Masterplänen ermöglicht, die in ihrer Betrachtungstiefe und in ihrem räumlichen Umfang über den HEP hinausgehen. Für den RFH ist wegen den aktuellen Entwicklungen in den Umschlag- und landseitigen Ansiedlungsbereichen sowie der Planungen zur Erweiterung der Vorstellgleise zwischen den S-Bahn Haltepunkten Holbeinplatz und Bramow die Erarbeitung eines Masterplanes bereits sehr kurzfristig erforderlich. Gleichfalls dürfte die Integration der im RFK aufgezeigten Hafenerweiterung Ost in den bestehenden Hafen die Aufstellung eines Masterplans erfordern. Diese und weitere Überlegungen sollen mit der Aktualisierung des RFK aufgeworfen, in der begleitenden Arbeitsgruppe diskutiert werden und in abgestimmter Form in die Aufgabenstellung zu Fortschreibung des HEP fließen.

2. Veränderungen von 2008 bis 2011

Bezüglich der Flächenentwicklung haben sich Veränderungen von 2008 bis 2011 ergeben:

Die Gesamtfläche des Seehafens ist mit der Erweiterung des Pier III um ca. 12 ha angewachsen. Im Vergleich zur Datenerfassung 2008 (768 ha) umfasst das Sondergebiet 2011 daher 780 ha (der Flächennutzungsplan wird im Zuge der Berichtigung angepasst).

Die Hafenfläche setzt sich aus 626 ha in Nutzung befindliche Flächen und 154 ha Entwicklungsflächen zusammen. Die genutzten Flächen umfassen sämtliche Hafenfazilitäten, die Industrie- und Gewerbeansiedlungen sowie die von allen Nutzern beanspruchten allgemeinen Verkehrs-, Ver- und Entsorgungsflächen. Die Entwicklungsflächen sind in kurz- und langfristig verfügbare Flächen unterteilt. Sie setzen sich aus einer Vielzahl einzelner Flächen unterschiedlichster Größe, mit unterschiedlichsten Flächenzuschnitten und Eigenschaften zusammen. Die größte zusammenhängende Entwicklungsfläche liegt nordöstlich des Öltanklagers, ist ca. 42 ha groß und steht langfristig als Ansiedlungsfläche bereit. Für kurzfristige Ansiedlungen stehen lediglich 33 ha zur Verfügung, die sich auf 11 Flächen verteilen. Die Größte davon ist ca. 5,5 ha groß. Darüber hinaus sind in den aufgeführten Entwicklungsflächen mehrere Flächen enthalten, die auf Grund ihrer Größe, ihres Flächenzuschnitts oder ihrer Verkehrsanbindung a priori nicht nutzbar sind. Sie haben insgesamt eine Größe von ca. 20 ha, so dass noch 134 ha bereits im Flächennutzungsplan ausgewiesene Sondergebietsflächen Hafen für die Ansiedlung der hafenaffinen Wirtschaft zur Verfügung stehen

Im Fischereihafen gab es zwischen 2008 und 2011 als einzige wesentliche Änderung die Umwandlung einer ca. 3 ha großen Grünfläche in eine gewerbliche Baufläche. Die weiteren Änderungen in der Flächengröße entstanden durch die Umnutzung kurzfristig zur Verfügung stehender Entwicklungsflächen westlich des Hafenbeckens als Umschlagflächen für Stückgut und den Wegfall von Vertragsoptionen für Flächen, die jetzt wieder als kurzfristige Entwicklungsflächen zur Verfügung stehen. Durch die interne Umstrukturierung des Rostocker Fischereihafens ist das Angebot an Entwicklungsflächen gegenüber 2008 um 4 ha auf 8 ha (13% von der Gesamtfläche) gesunken. Insgesamt ist die Flächeninanspruchnahme des maritimen Gewerbestandorts Marienehe mit 60 ha konstant.

3. Liegeplatz- und Kailängenbedarf

Mit der Fortschreibung des RFK wurde auch der zu erwartende Liegeplatz- bzw. Kailängenbedarf aus der Entwicklung der technischen Schiffs- und Liegeplatzparameter und deren Bindung an die Umschlagflächen bis zum Planungshorizont 2025/30 hergeleitet.

Insgesamt sind von den vorhandenen Liegeplätzen im Seehafen, Chemiehafen, MAB-Kai und Fischereihefen entsprechend den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen 41 Liegeplätze für die Handelsschifffahrt nutzbar ~~sind~~. Ursächlich hierfür sind die größeren Schiffslängen und die weitere Spezialisierung der Schiffsliegeplätze. Diese Entwicklungen führen zu Zusammenlegungen von vorhandenen Liegeplätzen zu größeren Liegeplätzen mit größeren angeschlossenen Terminalflächen.

32 Liegeplätze befinden sich im See- und Chemiehafen und 9 im Fischereihafen und MAB-Kai. Als Bedarf wurden 52 Liegeplätze ermittelt. Daher wurde insgesamt ein externer Bedarf von 11 Liegeplätzen ausgewiesen. Für die Anordnung des extern erforderlichen Liegeplatzbedarfes wurden Layoutvarianten in den Hafenerweiterungsgebieten Ost (Bereich Peez) und West (Bereich Krummendorf/Warnowrande) entwickelt. Die Abbildung zeigt die externen Liegeplätze:

- Liegeplätze für den Fähr- und RoRo-Verkehr und für den konventionellen Stückgutverkehr im Hafenerweiterungsgebiet West und
- Liegeplätze für den Massengutverkehr in Großschiffen, für den Stückgutverkehr (Projektladung), für den Massengutverkehr mit kleinerer Tonnage sowie den verlegten LP 1 des Chemiehafens im Hafenerweiterungsgebiet Ost.

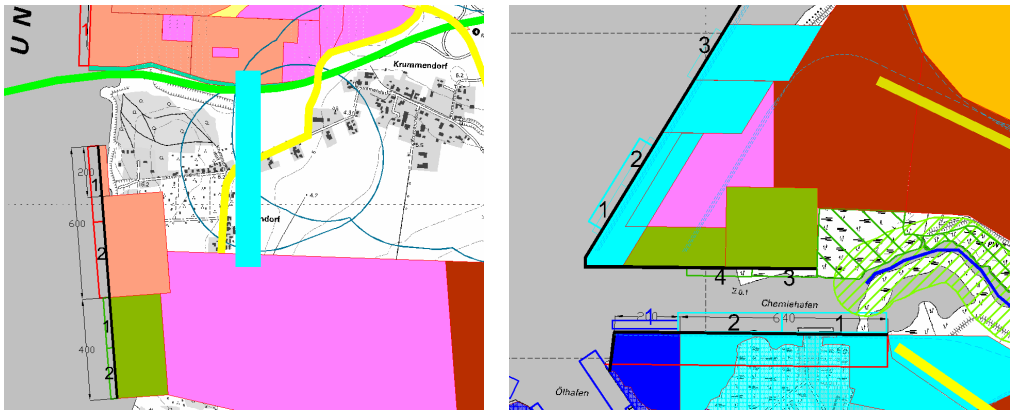


Abbildung: Liegeplatzanordnungen in den Hafenerweiterungsgebieten West und Ost

4. Entwicklung des Flächenbedarfs

In die Abschätzungen der Entwicklung des Flächenbedarfs für die hafenaffine Wirtschaft wurden Aussagen über die zu erwartenden regionalwirtschaftlichen und ökologischen Effekte integriert. Darüber hinaus wurden auf die Methodik der Flächenbedarfsanalyse sowie die Einflussfaktoren auf den Ansiedlungsbedarf im Umfeld von Häfen tiefer eingegangen.

In Anlehnung an frühere Untersuchungen wurde der Flächenbedarf für die Ansiedlungsflächen relevanter Unternehmenstypen wieder grob in drei Gruppen unterteilt:

- Flächen für Umschlagschlagunternehmen (Umschlag- und operative Lagerflächen)
- Flächen für Dienstleistungs-, Gewerbe- und Logistikunternehmen (DGL-Flächen)
- Flächen für hafenaffine Industriebetriebe (Industrieflächen)

In nachfolgender Abbildung sind die Einflüsse auf die Entwicklung der Flächenbedarfe und die Abhängigkeiten der Flächenbedarfsentwicklungen untereinander dargestellt.

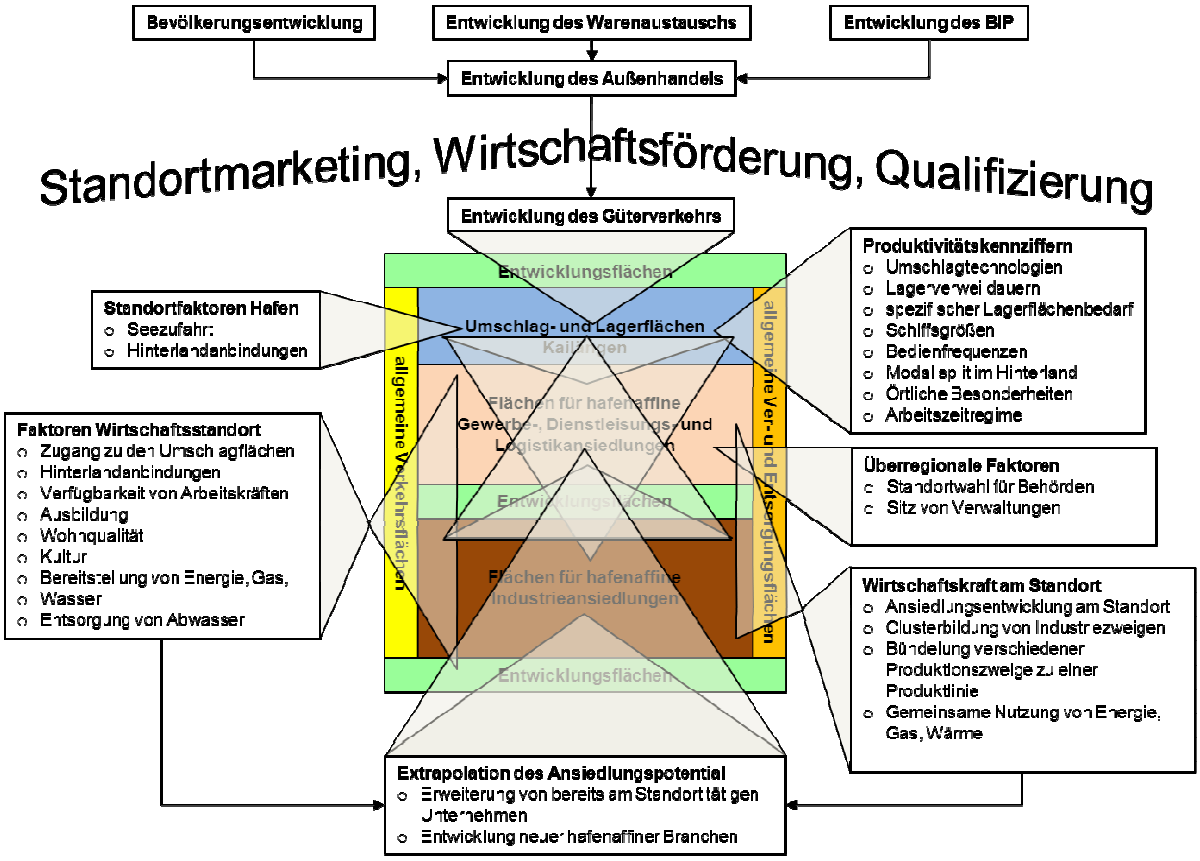


Abbildung: Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Flächenbedarfs in den Häfen und ihrem Umfeld

5. Prognose der Umschlagsentwicklung

Die Bearbeitung des Regionalen Flächenkonzeptes 2008 – 2010 fiel genau in die Zeit der Wirtschaftskrise, die sich in Deutschland besonders im Außenhandel und damit folglich in den Umschlagmengen der Seehäfen widerspiegelte. Rückgänge von bis zu 30 % in den Jahren 2008 und 2009 in den Seehäfen waren die Folge.

In den Seehäfen Rostocks sank die Umschlagleistung (brutto) von 2007, dem Basisjahr des RFK, in den Jahren 2008 und 2009 insgesamt um ca. 20 %. Dieser Rückgang steht einem prognostizierten Wachstum von 4,4 % pro Jahr gegenüber. Im Gegensatz dazu lag in den ersten 3 Jahren des Prognosezeitraums (2004…2007) der Güterumschlag mit einer mittleren Wachstumsrate von 7,8 %/a um 3,4 %/a und im Jahr 2010 mit 11,5 % auch wieder deutlich über dem prognostiziertem Wachstum von 4,4 %/a.

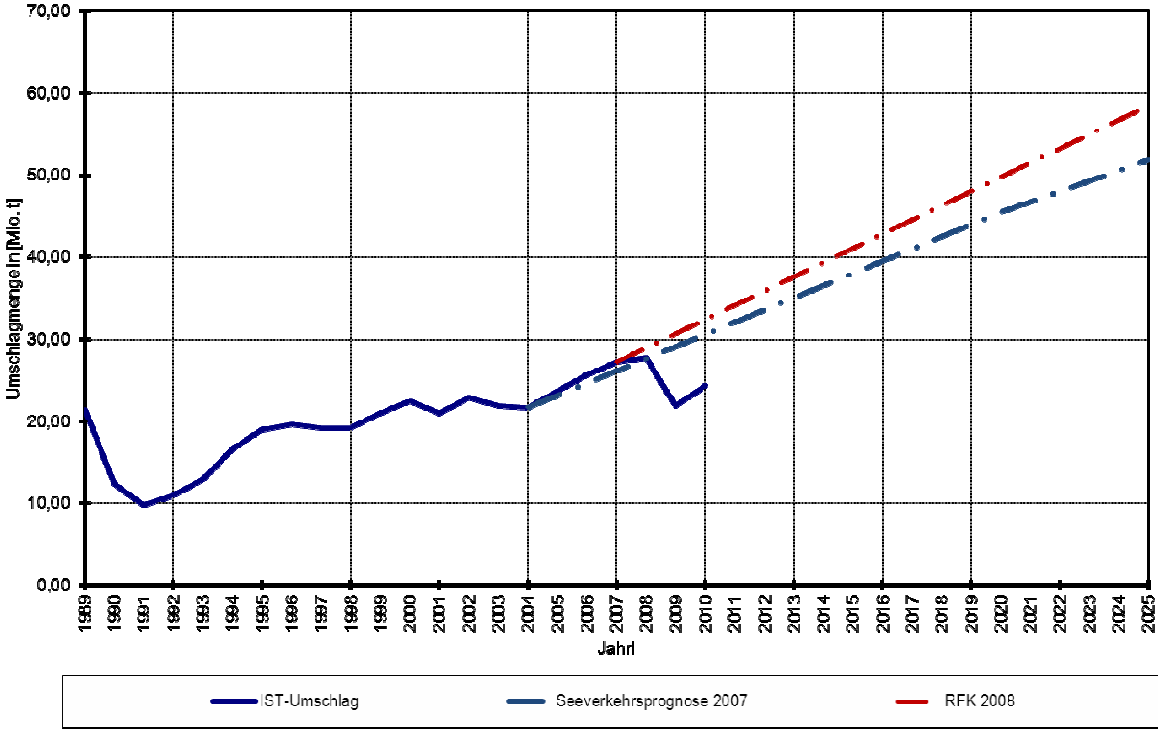


Abbildung: Gegenüberstellung der Ist-Umschlagentwicklung zur Umschlagentwicklung

Zwischen den einzelnen Gütergruppen zeigen sich bei der Umschlagentwicklung allerdings Unterschiede. Die aktuelle Entwicklung orientiert sich gegenwärtig mehr in Richtung der konventionellen Massengüter. Diese Strukturentwicklungsrichtung steht im Widerspruch zu der prognostizierten Güterstruktur, die von einer weiteren Verlagerung in Richtung der Fähr- und RoRo-Verkehre ausgeht.

Die Überlagerung von Mengen- und Strukturentwicklung zeigte, dass der Massengutumschlag trotz der Umschlagrückgänge in den Jahren 2008 und 2009 dem Pfad der für das RFK modifizierten Prognose folgt.

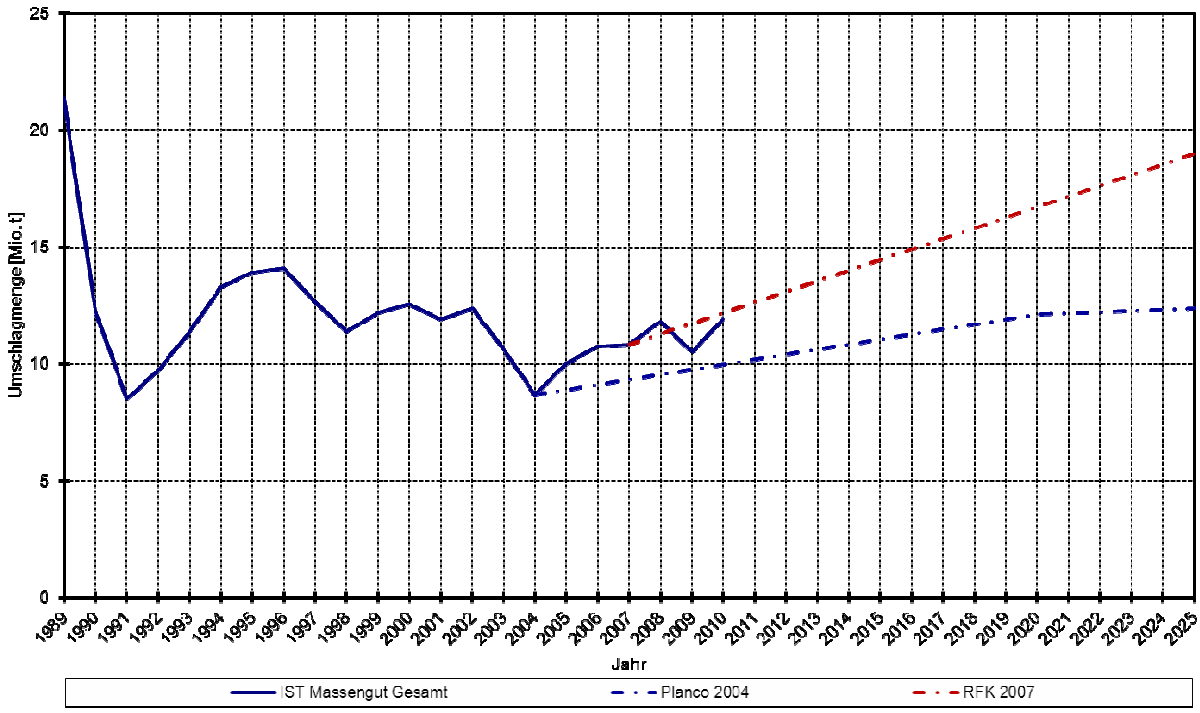


Abbildung: Gegenüberstellung der Ist-Umschlagentwicklung und der Umschlagprognosen im Bereich der konventionellen Massengüter

Im Betrachtungsjahr 2010 trugen Flüssiggüter und Getreideexporte wesentlich zu dem guten Umschlagergebnis bei. Beide Gütergruppen sind starken Schwankungen unterworfen, so dass sich hieraus keine neuen Notwendigkeiten für die langfristige Infrastrukturplanung ableiten lassen. Vielmehr bleibt der Anspruch bestehen, dass das in der Prognose zum RFK aufgezeigte Potential voraussichtlich eher abgerufen werden kann, wenn der unterstellte Ausbau der Seezufahrt des Hafens realisiert wird. Hieraus würde sich dann auch früher ein Infrastrukturausbau ableiten lassen.

Für die langfristige Flächenvorsorge konnte hieraus abgeleitet werden, dass der Druck auf externe Umschlagflächenbedarfe für Fähr- und RoRo-Verkehre gegenüber der Flächenbedarfsermittlung im Jahr 2008 nicht so wie erwartet angewachsen ist. Jedoch deuten sowohl die Umschlagentwicklung des zurückliegenden Jahres mit dem trotz anhaltender Finanzkrise deutlich gestiegenen Güterverkehr als auch langfristige Strukturprognosen darauf hin, dass das Güterverkehrspotential trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung auch über das Jahr 2025 hinaus weiter ansteigen wird.

Obwohl mit den krisenbedingten Veränderungen im Güterumschlag verhältnismäßig deutliche Verschiebungen zwischen und auch innerhalb der Gütergruppen vonstattengegangen sind, ist die Technologiestruktur der Rostocker Häfen stabil. Technologieübergreifend zeichnen sich folgenden Handlungsbedarfe ab:

- Auf Grund der teilweise weit auseinander liegenden Produktivitätskennziffern des Fähr- und RoRo-Verkehrs empfiehlt sich eine separate Betrachtung dieser beiden Umschlagtechnologien

- Mit dem Offshoregeschäft hat sich die vielschichtige Struktur des Stückgutumschlags weiter auseinanderdividiert. Der Umschlag von Offshorekomponenten erfordert deutlich höhere Aufwendungen in den Häfen. Es lassen sich deutlich kleinere Produktivitäten erzielen. Auch hier empfiehlt sich eine separate Betrachtung
- Der Bedarf an Flüssiggütern unterliegt einem Wandel. Neue emissionsärmere Kraftstoffe, die alternativer Umschlag- und Lageranlagen bedürfen, werden im Planungshorizont vermehrt transportiert, gelagert und umgeschlagen. Der Seehafen Rostock ist mit seinem Flüssiggutterminal ein potentieller Standort für diese Gütergruppe. Die sich abzeichnenden Entwicklungen auf dem Schiffsmarkt, der Umschlag- und Lagertechnologien sowie bei der Versorgungslogistik sollten aufmerksam verfolgt werden.

6. Auswertung der hafenaffinen Ansiedlungsaktivitäten

Die Auswertung der hafenaffinen Ansiedlungsaktivitäten der zurückliegenden 3 Jahre (2009…2011) ergab, dass sich, bis auf kleinere Ansiedlungen im Gewerbegebiet „Brückenweg“, hafenaffine Ansiedlungen nahezu ausschließlich auf die beiden Hafenstandorte und hier größtenteils als Erweiterungen bereits bestehender Unternehmen beschränken. Dem gegenüber steht eine ungebrochen hohe Nachfrage nach Ansiedlungsflächen mit Zugang zum seeschifftiefen Wasser. Grundsätzlich sind zwei Nachfragetrends im Raum Rostock zu erkennen.

1. Die Nachfrage nach Ansiedlungsflächen für Industrie- und Gewerbeansiedlungen ist ungebrochen. Dabei ist die Nachfrage nach Ansiedlungsflächen für Produktionsstandorte stärker als die Nachfrage nach Standorten in den Bereichen Dienstleistungen, Gewerbe und Logistik (DGL)
2. Der Anteil der Anfragen hafenaffiner Ansiedlungen ist gegenüber der Datenerfassung in den Jahren 2007/08 deutlich angestiegen. Im Gegensatz zum Jahr 2008, in dem für die zurückliegenden Jahre der Anteil einer begründeten Hafenaffinität auf ca. 30 % eingeschätzt wurde, kann sie 2012 für die zurückliegenden Jahre auf > 50 % eingeschätzt werden

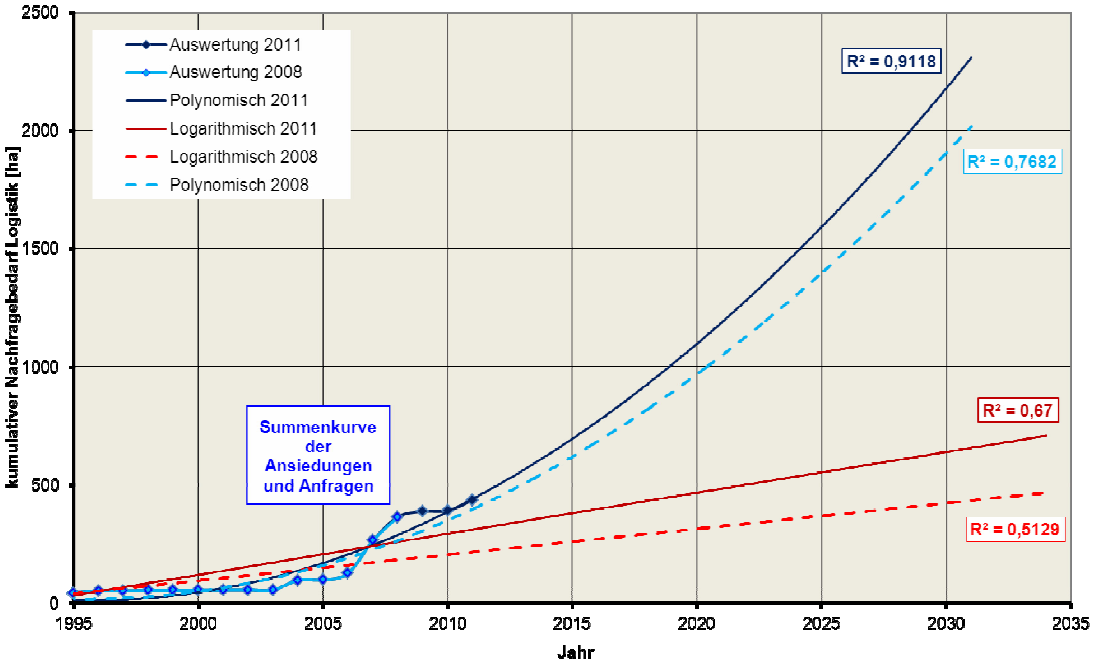


Abbildung: Fortschreibung der Auswertung der Ansiedlungsanfragen nach DGL-Flächen

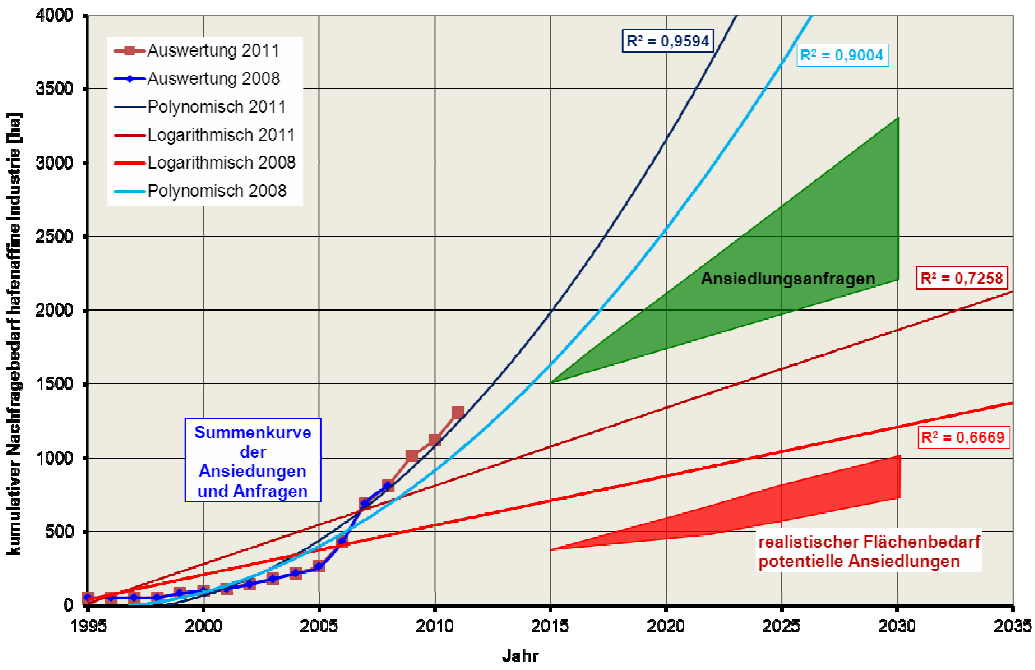


Abbildung: Fortschreibung der Auswertung der Ansiedlungsanfragen nach Industrieflächen

Mit 35 Anfragen, die in den Jahren 2009/10/11 eine Gesamtfläche von ca. 72 ha nachfragten fällt der Flächenbedarf in den Bereichen hafenaffine Dienstleistungen, Gewerbe und Logistik gegenüber 72 Anfragen mit einem Gesamtflächenbedarf von 490 ha in den Industriebereichen deutlich geringer aus. Insgesamt ist die Nachfrage nach Ansiedlungsflächen mit Zugang zum seeschifftiefen Wasser aber ungebrochen. Die in den vorangestellten Abbildungen fortgeschriebenen Nachfrageentwicklungen bestätigen die Aussagen das RFK 08.

7. Konkretisierung des Reallayouts für den Seehafen und die Erweiterungsgebiete Seehafen-Ost und Seehafen-West

Mit der Fortschreibung des im Jahre 2010 vorgelegten Flächenvorsorgekonzeptes soll eine Aktualisierung der Flächennutzung der Handelshäfen der Hansestadt vorgenommen werden, mit der das Flächenkonzept für den Bereich des Seehafens konkretisiert wird. Das heißt, die im Reallayout des RFK 08 aufgezeigten Flächenkategorien

- Flächen für Umschlag und operative Lagerung,
- Ansiedlungsflächen für Unternehmen der Bereiche hafenaffine Dienstleistungen, Gewerbe und Logistik (DGL-Flächen),
- Ansiedlungsflächen für hafenaffine Industrieunternehmen (I-Flächen),
- Allgemeine Verkehrsflächen zur Erschließung der Nutzflächen,
- Allgemeine Ver- und Entsorgungsflächen für die Nutzflächen,

werden in 2 Kategorien zusammengefasst.

1. **Güterverkehrsaffine Flächen**: Flächen, die für die Abwicklung des Güterverkehrs erforderlich sind. In diese Kategorie werden a priori alle Umschlagflächen eingeordnet. Zusätzlich werden die DGL-Flächen als güterverkehrsaffine angesehen, die Service-,, Lager-, Transport, Verwaltungsleistungen u.a.m. im und um den Güterverkehr erbringen.
2. **Industrieaffine Flächen**: Flächen auf denen hafenaffine Industrieunternehmen produzieren und lagern. Dieser Kategorie werden die DGL-Flächen zugeordnet, die von Zulieferern, Dienstleistern, Ausbildungs- und Verwaltungseinrichtungen etc. beansprucht werden.

Um eine Einschätzung der Flächenverteilung im zukünftigen Hafengebiet zu erhalten werden die Funktionen der bestehenden DGL-Flächen näher betrachtet. Dabei werden innere Verknüpfungen, die für die Funktionalität eines Hafens zwingend sind, aufgenommen und weitergeführt. Der Detaillierungsgrad wird so gewählt, dass zum einen den Hafenbetreibern genügend Raum gelassen wird, um marktkonform schnell bei etwaige Entwicklungen handeln zu können und zum anderen, dass ein möglichst allgemeinverständliches Bild der gegenwärtigen und zukünftig möglichen Rostocker Hafenstruktur entsteht.

Von dem im RFK 08 ermittelten und in der Fortschreibung 2011 bestätigten externen Flächenbedarf von 660 ha wurden im Reallayout 375 ha auf den Hafenentwicklungsflächen Ost (215 ha) und West (160 ha) angeordnet. Diese Anordnung führte in der Fortschreibung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm (RREP) „Rostock-Mittleres Mecklenburg“ vom August 2011 zur Flächenausweisung der östlichen (Bereich Peez) und westlichen (Bereich Krummendorf/Warnowrande)

Hafenerweiterungsgebiete als Vorbehaltsgebiete für die Entwicklung von Gewerbe- und Industriestandorten.

Gegenwärtig wird im Rahmen des Verfahrens der Aufstellung einer Teilfortschreibung des RREP geprüft, wie weit diese zu Vorranggebieten gemacht werden können.

Entsprechend der Standortanforderungen der drei Flächenkategorien wurden die Flächenbedarfe im RFK 2008 für:

- 70 ha Umschlag und operative Lagerung zu 100 % (70 ha)
- 160 ha Dienstleistungs- Gewerbe- und Logistikansiedlungen zu 63 % (100 ha)
- 430 ha Industrieansiedlungen zu 48 % (205 ha)

in den Hafenerweiterungsflächen Ost und West angeordnet. Diese Grundausrichtung stellte auch die Basis für die weitere Konkretisierung des Reallayouts dar, welche sich ausschließlich auf den bestehenden Überseehafen und die Erweiterungsflächen Ost und West bezieht.

Mit der Einordnung von 205 ha Ansiedlungsflächen für hafenaffine Industrien ergibt sich für die hafennahen Erweiterungsgebiete eine deutlich andere Grundstruktur als in der gegenwärtigen Nutzung des Seehafens. Gegenüber der Ist-Nutzung gewinnt die Produktions- und Logistikfunktion des Standortes weiter an Bedeutung. Diese Entwicklung belegen die Auswertungen der Nachfragen nach Ansiedlungsflächen und die Entwicklung bei der Ist-Nutzung der Hafenflächen.

Mit der Konkretisierung des Reallayouts des RFK wurden die Ansiedlungsflächen der Kategorie Dienstleistungs- Gewerbe- und Logistikansiedlungen den Umschlagflächen bzw. den Industrieansiedlungen zugeordnet, um so ein klareres Bild von der Industrie- und Dienstleistungsfunktion des Standortes zu zeichnen. Dafür wurden die Nutzflächen des Seehafens tiefer analysiert und entsprechend ihrer Funktion in:

- güterverkehrsaffine Flächen und
- industrieaffine Flächen eingeteilt.

Dabei ist die Zuordnung der Umschlag- und Lagerflächen sowie der Industrieflächen noch eindeutig. Die Funktion der DGL-Flächen und ihre Zuordnung sind dagegen im Einzelfall festzustellen. Bezogen auf die Gesamtfläche des Seehafens ergibt sich eine Verteilung von 56 % güterverkehrsaffinen und 25 % industrieaffinen Flächen. 17% des bestehenden Hafengebietes sind allgemeine Erschließungsflächen (Verkehr sowie Ver- und Entsorgung) bzw. 2% sind aufgrund ihrer Größe und des Flächenzuschnitts nicht nutzbar.

Im Westen des Seehafens, mit den Umschlagbereichen für den Fähr-, RoRo- und konventionellen Stückgutverkehr, sind die angeschlossenen DGL-Bereiche

überwiegend güterverkehrsaffin. Südlich der Ost-West-Straße und im Hinterland der RoRo-Liegeplätze ist eine Vielzahl von Serviceunternehmen angesiedelt, die Dienst- und Logistikleistungen rund um den Güterverkehr erbringen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich im Osten des Hafengeländes. Hier sind die Flächen größtenteils von Lagerstätten des Ölhafens und des Öltanklagers belegt, also güterverkehrsaffin.

Diese deutlich güterverkehrslastige Struktur ist im zentralen Hafenbereich auf einer Nord-Süd-Achse von der Kaispitze des Pier III bis zum Kohlekraftwerk von einem Industriegebiet mit Umschlagfunktion unterbrochen. Mit kleinen Ausnahmen konzentrieren sich die Industrieansiedlungen des Seehafens auf diesen Raum.

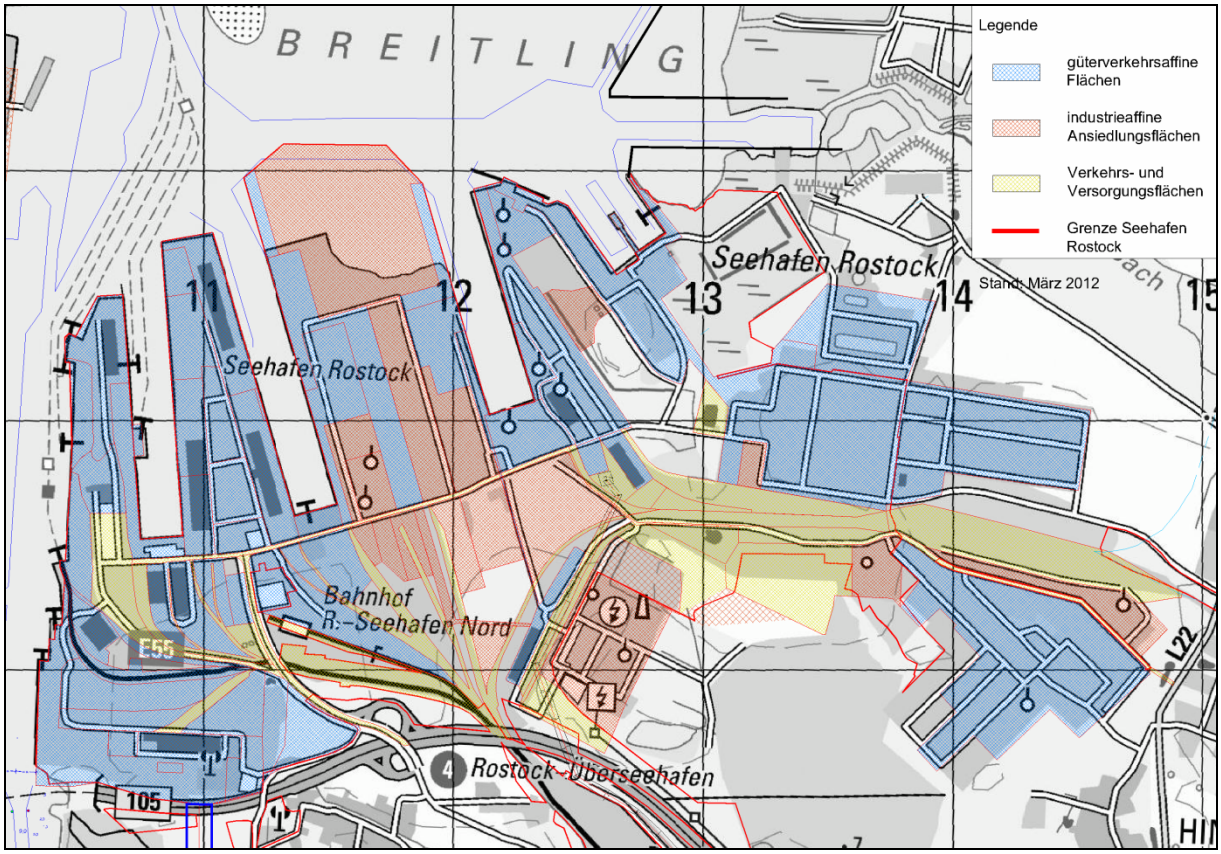


Abbildung: Lage und Affinität der Nutzflächen sowie der allg. Versorgungsflächen im SO-Hafen

Analog zu den Betrachtungen im bestehenden Seehafen wurden die Nutzflächen der Erweiterungsgebiete auf die 2 Kategorien, güterverkehrsaffine und industrieaffine Flächen verteilt. Auf die Darstellung möglicher Verkehrskorridore in den Entwicklungsgebieten soll beim gegenwärtigen Planungsstand verzichtet werden. Zu beachten bleibt, dass die in den Erweiterungsflächen dargestellten Nutzflächen die notwendigen Verkehrs- und Versorgungsflächen enthalten, wogegen diese im

bestehenden Hafen explizit ausgewiesen sind. Diese Darstellungsform der Entwicklungsflächen ist möglich, weil im RFK 08 die für die notwendigen Erschließungs- und Versorgungsflächen benötigten Flächenbedarfe als Bruttofaktor berücksichtigt wurden.

Die Verteilung der Flächen auf die beiden Nutzungsgruppen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Grundsätzlich folgt diese Einteilung der gewachsenen Nutzungsstruktur des Seehafens, in dem die güterverkehrsaffinen im westlichen Hafenbereich und die industrieaffinen Nutzungen mehrheitlich im Osten angeordnet werden.

Tabelle: Konkretisierung der Flächenstruktur im Erweiterungsgebiet West und Ost

Erweiterungsgebiet West	**Umschlag [ha]**	**Dienstleistung, Gewerbe und Logistik [ha]**	**Industrie [ha]**
Flächenausweisung im RFK 08	20	80	60
Erweiterungsgebiet West	**güterverkehrsaffine Flächen [ha]**		**industrieaffine Flächen [ha]**
Flächenausweisung im RFK 12	85		75

Erweiterungsgebiet Ost	**Umschlag [ha]**	**Dienstleistung, Gewerbe und Logistik [ha]**	**Industrie [ha]**
Flächenausweisung im RFK 08	50	20	145
Erweiterungsgebiet Ost	**güterverkehrsaffine Flächen [ha]**		**industrieaffine Flächen [ha]**
Flächenausweisung im RFK 12	60		155

Mit der Einbindung der Erweiterungsflächen vergrößert sich das Hafengebiet von 780 ha auf rund 1.160 ha. Obwohl mit zunehmender Gesamtgröße eines Hafens der Anteil an Verkehrs-, Ver- und Entsorgungsflächen in der Regel kleiner wird, wird zu diesem Zeitpunkt bei dieser Flächenplanung von einem gleichbleibenden Anteil ausgegangen. Die Ursache liegt in der starken Trennwirkung der Schutzzone des Peezer Bachs bzw. der Warnowquerung, die für die Entwicklungsgebiete gesonderte Verkehrserschließungskonzepte mit dem entsprechenden Flächenbedarf erfordern.

Die Anordnung der drei Flächenkategorien im bestehenden Seehafen und seinen Erweiterungsgebieten ist im Strukturplan (siehe Anhang) ersichtlich.

8. Weiterer Handlungsbedarf

Die vorliegende Aktualisierung des Regionalen Flächenkonzepts der Rostocker Hafenwirtschaft stellt mit ihrer Konkretisierung der Kailängennutzung im Seehafen Rostock und der weiteren Spezifizierung der inneren Flächenstruktur der Rostocker Häfen einen weiteren Schritt zur Fortschreibung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Region Rostock, aber auch des Hafenentwicklungsplans (HEP) und weiterer Fachplanungen dar.

Wichtigste Empfehlung ist die weitere Untersetzung der Flächenstrukturen einzelner Hafenbereiche in gesonderten Master- und Bauleitplanungen:

- Anpassung des vorhandenen Masterplans Seehafen West (Fähr-, RoRo- und konv. Stückgutverkehr auf dem Pier I und II)
- Erstellung eines Masterplanes Seehafen Ost
- Sicherung des Großgewerbestandortes Mönchhagen und Gewerbestandortes Poppendorf sowie die Trassierung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zum Seehafen und seinen östlichen Erweiterungsgebieten
- Erstellung einer Masterplanung für den Fischereihafen
- Erarbeitung einer Bauleitplanung für das Erweiterungsgebiet Ost

Durch die Gutachter werden im Zusammenhang mit der Fortschreibung des HEP folgende, weitere Empfehlungen gegeben:

- vertiefte Diskussion der Entwicklungstrends, der Wettbewerbsposition der Rostocker Häfen in den verschiedenen Seeverkehrssegmenten sowie der Einflüsse überregionaler verkehrspolitischer Entscheidungen
- weitere Unterteilung der Umschlagtechnologiegruppen Fähr- und RoRo-Verkehr
- weitere Untergliederung der im Stückgutumschlag zusammengefassten Untergruppen und der für Projektladungen erforderlichen Hafenflächen
- Integration der Entwicklungsflächen in die bestehende Hafenstruktur

-gesonderte Anlage