STADT BARTH

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT
3. FORTSCHREIBUNG

1

STAND: ENTWURF - 24. NOVEMBER 2023

1 Quelle: https://www.stadt-barth.de/en/kulturelle-sehenswuerdigkeiten-in-barth/stadtgeschichte/ ; zugriff 07.10.2020

STADT BARTH

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

3. Fortschreibung

Auftraggeber:

Stadt Barth

Amt für Stadtplanung
Teergang 2
18356 Barth

Verfasser:

LGE Mecklenburg Vorpommern GmbH (Auftragnehmer)

Biestower Damm 10a
18059 Rostock

Dipl.-Ing. Robert Wick
M. Sc. Didde Diddens

Wagner Planungsgesellschaft (Unterauftragnehmer)
Stadtumbau · Stadtentwicklung · Tourismus

Fischerbruch 8
18055 Rostock

Dipl.-Ing. Peter Wagner
M. Sc. Eric Dettweiler

Stand:

Entwurf - 24. November 2023

Inhaltsverzeichnis

A Fortschreibung ISEK Gesamtstadt 7
1. Einleitung 7
1.1 Aufgabe und Zielsetzung für die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) 7
1.2 Zusammenfassung des bisherigen Planungs- und Umsetzungsstands 8
1.3 Methodik 8
2. Bestandsanalyse und Bewertung 10
2.1 Lage im Raum 10
2.2 Historische Entwicklung 10
2.3 Planungsvorgaben 13
2.3.1 Übergeordnete Planungen und Restriktionen 13
2.3.2 Planungen der Stadt Barth 20
2.4 Demografische Entwicklung 27
2.4.1 Bisherige Bevölkerungsentwicklung 27
2.4.2 Altersstruktur 29
2.4.3 Bevölkerungsprognose 31
2.5 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung 36
2.5.1 Wirtschaftsstruktur und -Entwicklung 36
2.5.2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 37
2.5.3 Einschätzung zur zukünftigen Entwicklung von Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Kaufkraft 40
2.6 Wohnungsmarktentwicklung 40
2.6.1 Wohnungsbestand und Wohnungsleerstand 40
2.6.2 Wohnungsnachfrageprognose 43
2.7 Siedlungs- und Baulandentwicklung 50
2.7.1 Siedlungsstruktur und deren bisherige Entwicklung 50
2.7.2 Flächenreserven 53
2.8 Daseinsvorsorge 59
2.8.1 Kinderbetreuungseinrichtungen 59
2.8.2 Schulen 60
2.8.3 Einrichtungen der Altenpflege 63
2.8.4 Kulturelle und Freizeiteinrichtungen 63
2.9 Verkehrliche Infrastruktur 65
2.9.1 Motorisierter Individualverkehr 65
2.9.2 Fußgänger- und Radverkehr 66

2.9.3 Öffentlicher Personennahverkehr 67
2.9.4 Schiffsverkehr 67
2.9.5 Flugverkehr 68
2.9.6 Möglichkeiten alternativer Mobilität 68
2.10 Technische Infrastruktur der Ver- und Entsorgung, Einsatz regenerativer Energien. 68
2.11 Umweltbelange 69
2.11.1 Grün- und Freiraumstruktur 69
2.11.2 Immissionsschutz 70
2.11.3 Klimaschutz 72
2.12 Kulturelles Erbe 74
2.13 Interkommunale Kooperation 76
2.14 SWOT-Analyse 77
3. Öffentlichkeitsbeteiligung 84
3.1 Methodik und Zielstellung 84
3.2 Beteiligungsprozess 85
3.2.1 Projektstart 85
3.2.2 1. Bürgerworkshop am 19.07.2022 – Analysephase 85
3.2.3 Beteiligungstermin 2 am 26.10.2022 – Konzeptphase 88
4. Entwicklungsstrategie 90
4.1 Gesamtstädtisches Leitbild 90
4.2 Handlungsfelder und Ziele 93
4.2.1 Handlungsfelder 93
4.2.2 Ziele nach Handlungsfeldern 94
4.3 Maßnahmenplanung 98
4.4 Maßnahmenplan, Vorgaben für zukünftige Stadtentwicklung 117
4.4.1 Einteilung in verschiedene Kategorien der Stadtentwicklung 117
4.4.2 Vorrangige Entwicklung vorgenutzter Flächen 118
4.4.3 Aufbau durchgehendes System Grün- und Freiraumzäsuren 118
4.4.4 Herstellen ergänzender Wegebeziehungen für Fußgänger- und Radfahrer 118
4.4.5 Aufwertung der Ortsdurchfahrten und weiterer wichtiger Straßenachsen 119
4.5 Handlungsvorgaben für nachfolgende Planungsebenen 119
4.5.1 Flächennutzungsplan 119
4.5.2 Bebauungspläne, Satzungen nach §§ 34 und 35 BauGB 120
4.5.3 Mobilitätskonzept 123
4.5.4 Klimaschutzkonzept 123

4.5.5 Straßenbauprojekte ... 123
4.5.6 Gebäude- und Freiflächenplanung (Öffentliche Bauten und große private Vorhaben) ... 123
4.5.7 Übergeordnete/öffentliche Grünflächen bzw. Landschaftsplanung (außerhalb der Grundstücke vorstehend genannter Objektplanungen) ... 124
4.6 Erwartete Wirkungen von Maßnahmen und der Vorgaben für nachfolgende Planungsebenen ... 124
4.6.1 Erwartete Wirkungen des Maßnahmenpakets ... 124
4.6.2 Erwartete Wirkungen der Vorgaben für nachfolgende Planungsebenen ... 126
4.7 Zusammenfassung gesamtstädtisches Konzept ... 127
B Teilräumliches Konzept Barth Süd ... 129
5. Einleitung ... 129
5.1 Aufgabe und Zielsetzung des teilräumlichen Konzepts ... 129
5.2 Zusammenfassung von bisherigem Planungs- und Umsetzungsstand ... 129
5.3 Erläuterung bei der teilräumlichen Konzeption angewendete Methodik ... 129
5.4 Abgrenzung des Untersuchungsraums- bzw. des Plangebietes ... 130
6. Bestandsanalyse ... 132
6.1 Stadträumliche Lage ... 132
6.2 Historische Entwicklung ... 132
6.3 Vorgaben für die Planung durch übergeordnetes Recht ... 133
6.3.2 Vorgaben durch Planungen der Stadt Barth ... 134
6.4 Eigentumsverhältnisse ... 136
6.5 Bevölkerungsentwicklung und -Struktur ... 136
6.6 Quartiersbezogene Wirtschaftsstruktur, Arbeitsplatzangebot ... 139
6.7 Stadtstruktur und Bebauung ... 139
6.8 Wohnungsangebot und –nachfrage ... 141
6.8.1 Aktuelles Wohnungsangebot ... 141
6.9 Wohnfolgeeinrichtungen, Laden-, Dienstleistungsinfrastruktur ... 143
6.9.1 Kinderbetreuung / Kita ... 143
6.9.2 Schulen ... 143
6.9.3 Spiel-, Sport- und Freizeiteinrichtungen ... 145
6.9.4 Laden- und Dienstleistungsangebot ... 145
6.10 Gewerbe ... 146
6.11 Verkehrserschließung ... 147
6.11.1 Straßenverkehr ... 147
6.11.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ... 148

6.12 Grünstrukturen und Freiraumgestaltung 149
6.13 Ver- und Entsorgung, Umweltschutz 151
6.14 SWOT-Analyse 153
7. Planungsansatz für Barth-Süd 158
7.1 Zielkatalog 158
7.1.1 Übergeordnete Zielsetzungen bzw. Planungsleitlinien 158
7.1.2 Zielsetzung nach Handlungsfeldern 160
7.2 Maßnahmenplan - Erläuterung der Planungsinhalte 163
7.2.1 Städtebauliche Struktur 163
7.2.2 Nutzungskonzept 164
7.2.3 Erschließung 164
7.2.4 Freiraumgestaltung, Spiel- und Sportflächen 165
7.2.5 Klima, Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte der Planung 166
7.3 Strategischer Ansatz der Planung 166
7.4 Maßnahmenplanung 168
7.5 Erwartete Wirkungen der für Barth Süd formulierten Maßnahmen 177
7.6 Zusammenfassung Teilräumliches Konzept Barth Süd 178

A Fortschreibung ISEK Gesamtstadt

1. Einleitung

1.1 Aufgabe und Zielsetzung für die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK)

Das **I**ntegrierte **S**tadt**e**ntwicklungs**k**onzept (ISEK) der Stadt Barth lag in der Fassung der Fortschreibung von Juli 2017 vor. Ungeachtet, dass seit der letzten Fortschreibung erst ein überschaubarer Zeitraum von ca. 6 Jahren vergangen ist, sind doch seitdem einige grundlegende neue Entwicklungen eingetreten. Zudem haben sich Zielsetzungen von gesamtstädtischer Relevanz geändert bzw. es sind neue Zielsetzungen hinzugekommen.

So hat die Entwicklung im Tourismusbereich Fahrt aufgenommen; größere Projekte im Hafenbereich sind bereits in Realisierung bzw. es steht nach Schaffung der bau- und planungsrechtlichen sowie vertraglichen Voraussetzungen der Baustart unmittelbar bevor. Zudem sind weitere Projekte u. a. ein Ferienresort im Bereich Monser Haken in der Planung. Weiterhin zeichnet sich eine Vertiefung der Zusammenarbeit sowohl mit den Gemeinden des Amtsbereichs als auch mit den im Tourismus engagierten Nachbarn, insbesondere dem Ostseeheilbad Zingst, ab. In diesem Zusammenhang kommen neue gemeindeübergreifende Aufgaben z. B. in der Wohnungsbau- und Infrastrukturentwicklung auf die Stadt Barth zu. Daneben gilt es auch, der verstärken Zuzugsneigung älterer Personen sowohl aus dem Umland wie auch aus dem überregionalen Einzugsbereich Rechnung zu tragen. Der Bewahrung des kulturellen Erbes und der damit in Zusammenhang stehenden stadtstrukturellen und architektonischen Gestaltung sowie der nachhaltigen Stadtentwicklung gilt es, in Anbetracht erweiterter Vorgaben von Bund und Land, verstärktes Augenmerk zu schenken. Schließlich erfordern sich abzeichnende erhöhte Anforderungen im Bereich des Klima- und Umweltschutzes entsprechende grundlegende Weichenstellungen in der Stadtentwicklung.

Zudem erfolgt seitens der Stadt eine wesentliche Neuausrichtung der Stadtentwicklung in der Form, dass für den Bereich Barth Süd, mit der Großsiedlung im Kern, eine neues Fördergebiet im Rahmen der Städtebauförderung beantragt werden soll. Im Gegenzug soll die Förderung für das bisherige Schwerpunktgebiet im Bereich der Altstadt in den nächsten Jahren schrittweise auslaufen.

Schließlich wird auch eine methodische Weitentwicklung des ISEK hin zu einer querschnittsorientierten, alle relevanten Themen berücksichtigenden Instruments der Stadtentwicklung verfolgt. Das ISEK soll zukünftig die in der Stadtentwicklung verfolgte Strategie noch stärker zum Ausdruck bringen sowie auf Basis einer ganzheitlichen Betrachtung die nötigen Vorgaben zu Projekten von gesamtstädtischer Dimension formulieren, ebenso entsprechende Vorgaben für Bauleitplanung, Landschaftsplanung und weitere gesamtstädtische Fachplanungen.

Zur Berücksichtigung vorstehender Entwicklungen jüngster Zeit und deren anzunehmenden Auswirkungen auf die Gesamtstadt, zur Einbeziehung des neuen Schwerpunktbereichs der Stadtentwicklung und im Sinne einer Methodischen Weiterentwicklung erfolgt eine entsprechende Fortschreibung des ISEK. Dabei wird der neue Schwerpunktbereich Barth Süd folgerichtig im Rahmen eines teilräumlichen Konzepts vertiefend behandelt.

1.2 Zusammenfassung des bisherigen Planungs- und Umsetzungsstands

Die in der ISEK-Fortschreibung 2017 mit hoher Priorität versehenen Projekte der Stadtentwicklung wurden zum großen Teil umgesetzt, bzw. bei weiteren priorisierten Vorhaben wurden Fortschritte bei der Umsetzung erzielt.

So ist beim Kulturforum Papenhof (P01) inzwischen das Gebäude weitgehend fertiggestellt. Bei der Entwicklung des östlichen Hafenbereichs (P02) sind die Ferienwohnungen in Bau, Hafenbecken und Freianlagen werden in den Folgejahren realisiert. Beim Projekt ehemalige Fischfabrik (Vinetarium) ist nach Aufstellung des B-Plans und der entsprechenden objektbezogenen Planungen der Baustart in diesem Jahr ebenfalls erfolgt. Die Gründung des Kur- und Tourismusbetriebs Barth ist in Vorbereitung aber noch nicht erfolgt. Die Unterhaltung der Wasserstraßen (P10) erfolgt unter Regie des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamts Ostsee kontinuierlich; eine Aktivierung des Facht- und Umschlagsverkehrs erfolgte aber genauso wenig wie der Durchstich zur Ostsee. Der verkehrsgerechte Ausbau der Chausseestraße (P13) ist inzwischen abgeschlossen. Zur Neuordnung des Schulstandorts Barth (P16) erfolgten inzwischen die konzeptionellen Vorbereitungen und die Objektplanung für den Ergänzungsbau und die Freiflächengestaltung des Standorts Barth Süd (Berthold-Brecht-Str.) ist bereits bis Leistungsphase 4 fortgeschritten. Ab Mitte 2024 ist hier der Baustart vorgesehen. Die Sanierung der Sporthalle am gleichen Standort (P17) ist seit 2021 fertiggestellt. Zum Wohngebiet Weidenweg (P21) wird seit 2019 ein Bebauungsplan aufgestellt und ein Umleitungsverfahren wurde eingeleitet; beide Verfahren sind noch nicht abgeschlossen. Beim Wohngebiet Lerchenweg ist die Erschließung und Bebauung abgeschlossen, beim Wohngebiet Am Gymnasium (Uhlenflucht) ist dagegen der Bebauungsplan für den westlichen Teilbereich noch nicht abgeschlossen, sodass mit der Umsetzung noch nicht begonnen werden konnte. Das Baugebiet Tannheim wird aktuell gerade realisiert.

Die meisten der mit geringerer Priorität versehenen Projekte aus der der ISEK-Fortschreibung 2017 wurden inzwischen ebenfalls realisiert bzw. in der planerischen Vorbereitung weiter vorangetrieben. So erfolgte die Realisierung eine Neubebauung an der Dammstraße (Nordseite, P26) und es wurden die Planungen für Parkpalette und Sanitärgebäude im östlichen Hafenbereich (P04) inzwischen abgeschlossen. Als Grundlage für die Aufwertung des Wohnungsbestands und des Wohnumfelds in Barth Süd (P24, P25) wurde im Rahmen der ISEK Fortschreibung 2023 ein Teilräumliches Konzept erarbeitet; nach entsprechender Abstimmung mit der Landesregierung wurden auf Grundlage der Erkenntnisse im Ergebnis des Teilräumlichen Konzepts vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB eingeleitet, die in Kürze abgeschlossen sein werden.

1.3 Methodik

Die Methodik zur ISEK-Fortschreibung 2020 baut eng auf der Herangehensweise der bisherigen Fassungen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts, insbesondere auf der Fassung der jüngsten Fortschreibung von Juli 2017, auf.

Neben den Erkenntnissen aus der bisherigen Stadtentwicklung fließen weitere relevante Analyse- bzw. Arbeitsergebnisse z. B. im Rahmen des Prädikatisierungsverfahrens zum Staatlich anerkannten Erholungsort 2015 und im Rahmen der weiteren Tourismusentwick-

lung in die Fortschreibung ein. Gleiches gilt für vorliegende Fachplanungen und Gutachten, wie z. B. zu Einzelhandel, Verkehrs- und sonstiger Infrastrukturentwicklung.

Zur Überprüfung der im Rahmen der letzten Fortschreibung festgestellten, gegenüber den vormaligen Trends positiv verändernden Entwicklung von Bevölkerung und Haushalten sowie in Anbetracht der angestrebten veränderten Schwerpunktsetzungen in der Stadtentwicklung, erfolgt eine Aktualisierung der bisher auf den Zahlen von 2015 basierenden Bevölkerungs- und Haushaltsprognose. Aus gleicher Veranlassung erfolgt eine vertiefende Betrachtung des Wohnungsmarktes und eine Ermittlung der voraussichtlichen Nachfragesituation. Diese vertiefenden demografischen Betrachtungen bauen dabei auf dem gesamtstädtischen Monitoring für Barth auf.

Ein weiterer Schwerpunkt der Fortschreibung 2020 bildet, wie bereits bei den vorhergehenden Fortschreibungen, die Einbindung sämtlicher für eine integrierte Stadtentwicklung wesentlicher Akteure im Rahmen eines dialogorientierten Verfahrens. Dazu erfolgt ein mehrstufiger Beteiligungsprozess in Form von aufeinander aufbauenden Workshops.

Im Zuge der Weiterentwicklung des Planungsinstruments ISEK hin zu einer querschnittsorientierten, ganzheitlichen Gesamtstrategie für die zukünftige Stadtentwicklung erfolgt im Rahmen der Bestandserfassung eine erweiterte Betrachtung. So werden Themen, die nicht im klassischen Fokus der klassischen Städtebauförderung stehen, wohl aber für eine ganzheitliche Stadtentwicklung von besonderer Bedeutung sind, wie Natur- u. Klimaschutz oder Wirtschafts- u. Tourismusentwicklung verstärkt mit betrachtet und hinsichtlich ihrer Relevanz zum Erreichen der gesamtstädtischen Entwicklungsziele mit bewertet. Die Handlungsfelder werden dann nach strategischen Überlegungen zusammengestellt.

Die datenbezogenen Aussagen basieren, je nach Verfügbarkeit, auf unterschiedlichen Datensätzen. Zum einen beziehen sich die getroffenen wertebasierten Aussagen auf dem aktuellen Stand des gesamtstädtischen Monitorings vom 31.12.2020. Darüber hinaus wurden diese Daten unter Verwendung der kommunalen Daten teilweise bis 2022 fortgeschrieben und aktualisiert, sodass das vorliegende ISEK einen maximal möglichen aktuellen Stand abbildet.

Für die demografischen Prognosen wurde auf ein Analysetool des Leibnitz-Instituts für ökologische Raumforschung (IÖR) zurückgegriffen. Die Prognosen folgen im Anschluss der deskriptiven demografischen Datenaufbereitung als erforderliche Analyse der gegenwärtigen kommunalen Situation. Daraufhin wird das zukünftige Verhalten der Einwohnerinnen sowie Einwohner und ihres Zusammenlebens in Privathaushalten abgeschätzt. Da alle verhaltensbedingten Einflüsse sich nur schwer voraussehen lassen, werden mehrere Szenarien mit unterschiedlichen Verhaltensannahmen erarbeitet.

Über das ISEK hinausgehend, ist das Monitoring Stadtentwicklung ein geeignetes Instrument für die prozessbegleitende Evaluierung der im ISEK verankerten und daraufhin umgesetzten Maßnahmen. Unabdingbar ist hierfür eine Einordnung und Bewertung der Daten und Indikatoren. Im Drei-Jahres-Turnus ist der Monitoring-Bericht, solange wie die Stadt Barth im Städtebauförderprogramm ist, dem Bauministerium vorzulegen. Gemäß dem aktuellen Merkblatt zum Monitoring Stadtentwicklung sind im Folgenden stichpunktartig die Inhalte eines Monitoring-Berichtes angegeben, für eine vollständige Auflistung der Indikatoren wird auf das entsprechende Merkblatt verwiesen.

2. Bestandsanalyse und Bewertung

2.1 Lage im Raum

Barth befindet sich im Norden von Mecklenburg-Vorpommern im Landkreis Vorpommern-Rügen. Die Stadt grenzt direkt südlich an den Bodden sowie an den Tourismusschwerpunktraum der Halbinsel Zingst an. Das Stadtgebiet von Barth umfasst 41,1 km² und dient als Nahversorgungszentrum für die Ortsteile der Gemeinde Barth sowie der umliegenden Gemeinden, welche zum Amtsbereich Barth gehören.

Der Amtsbereich Barth umfasst neben der Stadt Barth die umliegenden Gemeinden Divitz-Spoldershagen, Fuhlendorf, Karnin, Kenz-Küstrow, Löbnitz, Lüdershagen, Pruchten, Saal und Trinwillershagen, womit die Stadt Barth wichtige Verwaltungsaufgaben für das Umland wahrnimmt. Zudem nimmt Barth eine regionale Funktion bei der Versorgung von Waren und Dienstleistungen, aber auch mit Kultur- und Freizeitangeboten wahr.

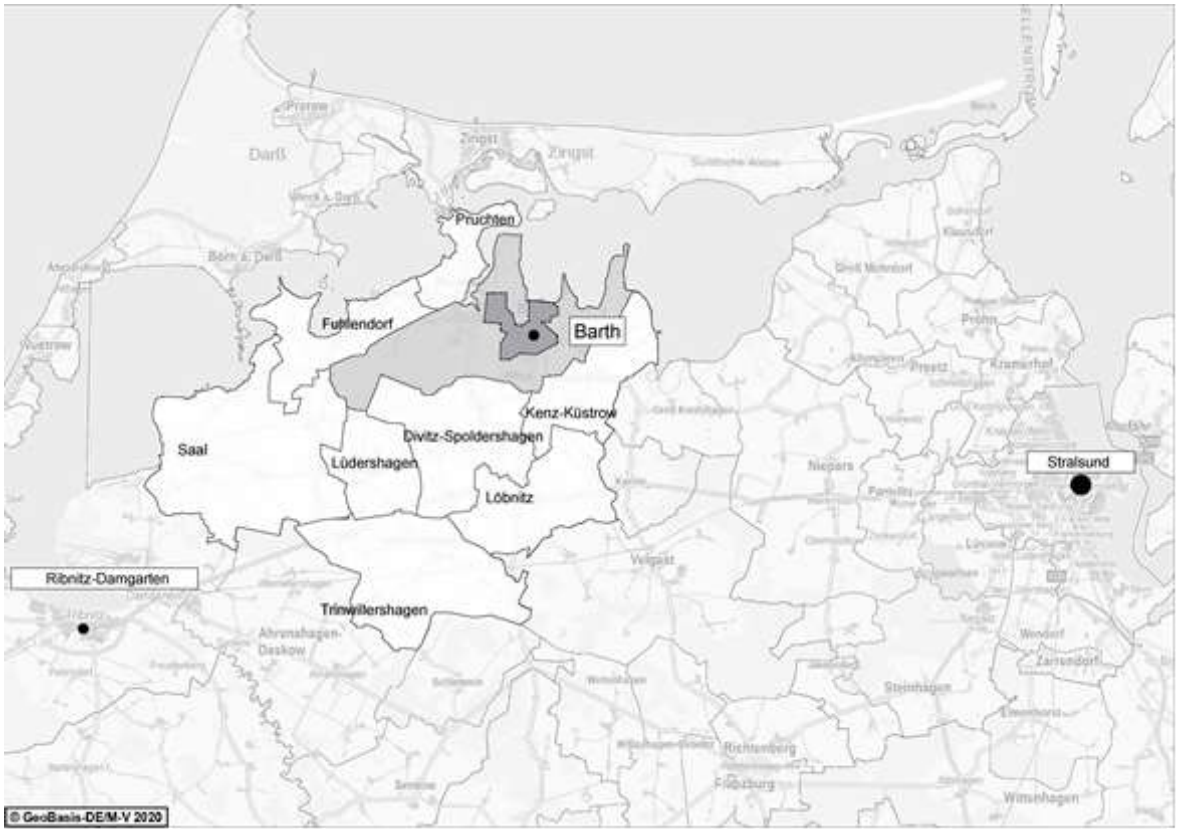

Abb. 1: Lage Stadt Barth und umliegende Gemeinden des Amtsbereiches *Quelle GeoBasis-DE/MV 2020 / Wagner PG*

Die Entfernung der Stadt Barth zum nächstgelegenen Oberzentrum Stralsund beträgt etwa 25 km und zum nächstgelegenem Mittelzentrum Stadt Ribnitz-Damgarten 22 km (siehe Abb. 1).

2.2 Historische Entwicklung

Die Stadt Barth kann auf eine lange, belebte Geschichte zurückblicken. Das Stadtrecht erhielt Barth im Jahr 1255.

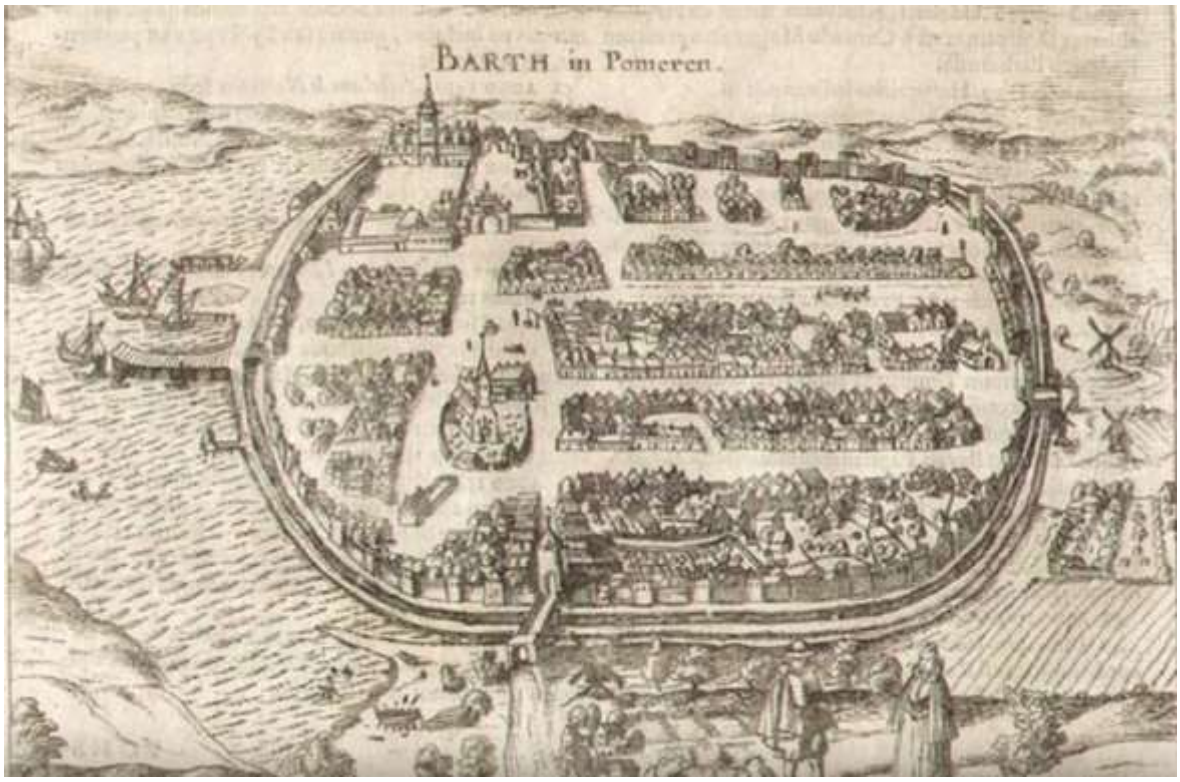

Abb. 2: Stadt Barth um 1300 *Quelle: Stadt Barth*

Die St. Marien Kirche, welche auch heute noch das Stadtbild maßgeblich prägt, wird 1340 fertiggestellt und ist der Epoche der Frühgotik zuzuordnen. Zu dieser Zeit verfügt die Stadt über eine ca. 2 km lange Stadtmauer mit 4 Stadttoren, was sich auch heute noch im Stadtgrundriss ablesen lässt. Das Stadtschloss Barth stammt ebenfalls aus dieser Zeit. Es wird um 1315 errichtet, anschließend unter Boguslav XIII 1573 zunächst als Renaissanceschloss genutzt und unter schwedischer Herrschaft um 1727-1733 zu einem adligen Fräulein Stift umgebaut.

Wirtschaftlich bildet die Stadt Barth ebenfalls schon immer einen zentralen Anlaufpunkt für die Region. Um 1582 erfolgt die Gründung der Hofdruckerei, in der unter anderem die Barther Bibel, eine Übersetzung von Johannes Bugenhagen, gedruckt und veröffentlicht wird. Um 1763 beginnt eine erste Blütezeit des Schiffbaus in Barth, welche im 19. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreicht. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist Barth Heimathafen für 248 Segelschiffe, womit die Stadt die zweitgrößte Flotte Preußens beheimatet. Hier bestehen zu dieser Zeit mindestens 7 Werften und die Fischerei dient der Stadt als weitere wirtschaftliche Einkommensquelle.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebt die Stadt dann einen erneuten Wirtschaftsboom. In dieser Zeit siedeln sich eine Vielzahl von Industriebetrieben an, u. a. eine Maschinenfabrik, welche auch landwirtschaftliche Geräte herstellt, eine Gießerei, eine Zuckerfabrik, eine Molkerei, eine Dampfmühle sowie eine Leder- und Möbelfabrik. 1920 gründet sich zudem noch der Barther Gartenbaubetrieb. Mit Hilfe dieser Betriebe und dem Bau der Eisenbahntrasse 1888, welche zunächst den Hafen als Industriestandort und später mit dem Bau der Darßbahn auch die Gemeinden des Fremdenverkehrs an das Schienennetz anschließt, wächst die Stadt zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort in der Region. Zudem erlebt der Fremdenverkehr durch die bahnseitige Anbindung nach Zingst

eine erste Hochzeit und die Stadt dient seitdem als touristisches Eingangstor auf die Halbinsel Fischland-Daß-Zingst.

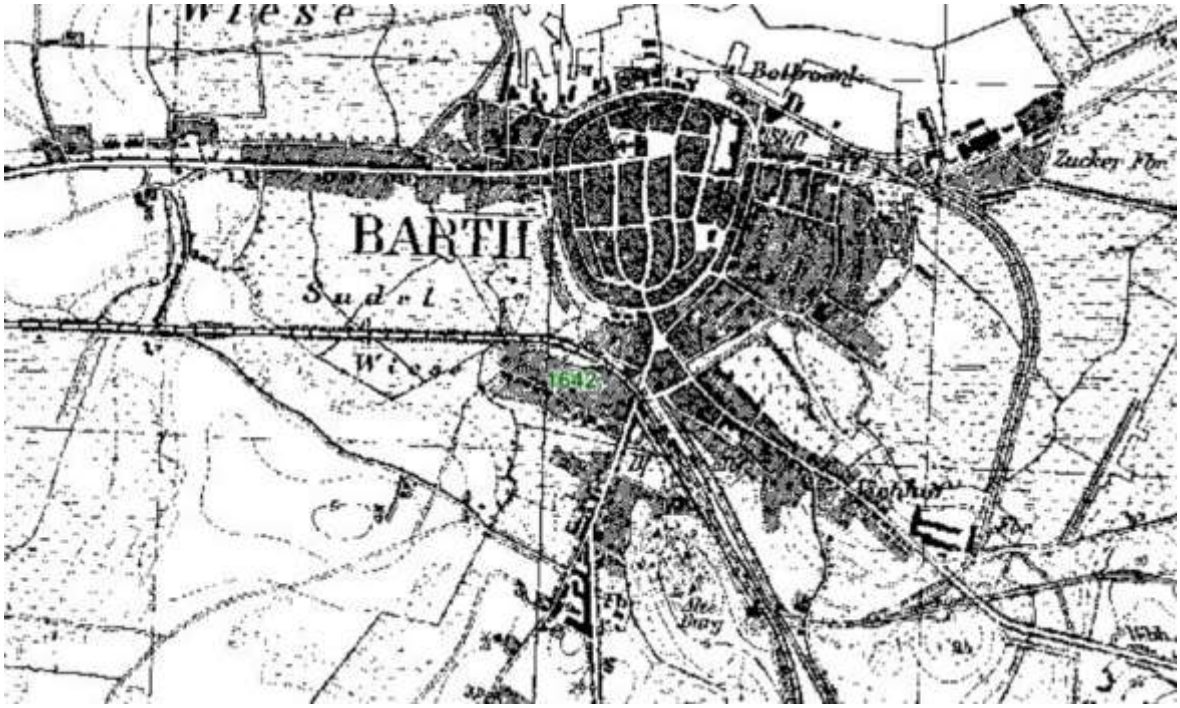

Abb. 3: Siedlungsentwicklung Stadt Barth um 1890 *Quelle: GAIA M-V*

1936 wird im Rahmen der durch das NS-Regime betriebenen Wiederaufrüstung ein Fliegerhorst südlich der Stadt errichtet, auf dem sich zunächst 2 Flugzeugwerften und ab 1938 auch eine Außenstelle der Flugzeugwerke Bachmann aus Ribnitz befinden. 1938 erfolgt dann der Bau eines Außenlagers des Frauenkonzentrationslagers Ravensbrück südlich der Stadt, in dem sich bis zu 7.000 Gefangene befinden, die zur Zwangsarbeit in den Flugzeugwerken herangezogen werden. 1940 wird dann ein Kriegsgefangenenlager, an den Fliegerhorst angrenzend, in Barth errichtet in dem bis zu 10.000 Mitglieder der alliierten Streitkräfte, meist Mitglieder der British Royal Airforce gefangen gehalten werden.

Nach Kriegsende werden mit Gründung der DDR zunächst viele Betriebe in Barth Rückgebaut. Auch der Betrieb der Darßbahn wird nach Kriegsende eingestellt. 1960 stellt die Bahn dann auch den Zugverkehr in Richtung Stralsund ein. Der Flughafen dient hingegen bis 1975 noch dem Flugverkehr für Passagierflüge und anschließend dem Starten und Landen für Landwirtschaftsflugzeuge der umliegenden LPGs. Zur Zeit der DDR werden ebenfalls eine Vielzahl an Gewerbebetrieben geschaffen, allerdings unter staatlicher Anleitung. In der Stadt Barth bestehen zu dieser Zeit Großbetriebe im Landmaschinenbau, im Schiffsbau, der Saatzucht, ein Betonwerk, Bootswerften, eine Brauerei sowie eine Zuckerfabrik.

Mit der politischen Wende und der Wiedervereinigung 1989/90 wird ein Großteil der staatlich geführten Großbetriebe geschlossen, was zu einem erheblichen Anstieg der Arbeitslosigkeit in der Stadt führt. Heute bildet die Tourismusbranche den größten Wirtschaftsmotor für die Stadt Barth. Der Flughafen der Stadt dient heutzutage noch dem Starten und Landen kleinerer Sport-und Passagiermaschinen, eine Reaktivierung der Bahnverbindung zwischen Barth und Zingst wird derzeit vorbereitet.

2.3 Planungsvorgaben

2.3.1 Übergeordnete Planungen und Restriktionen

2.3.1.1 Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Auch wenn die in den Entwicklungsprogrammen auf Ebene des Landes und der Planungsregionen enthaltenen Ziele und Grundsätze mangels Konkretisierung, Verbindlichkeit und administrativer Durchsetzung nur unzureichend Wirkung im Sinne einer geordneten und nachhaltigen Regional- und Landesentwicklung entfalten, sind sie nachfolgend, soweit für die Stadt Barth von Relevanz, vollständigkeitshalber mit dargestellt.

Landesraumentwicklungsprogramm

Für das Land Mecklenburg-Vorpommern liegt ein Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) mit dem Stand vom Juli 2016 vor. Das LEP stellt die **Ziele (Z)** und sonstige Vorgaben (Grundsätze) der Landesplanung dar.

Raumstruktur und räumliche Entwicklung

Laut **Ziel 3.1(2)** soll allen Bevölkerungsgruppen in allen Teilräumen eine gleichberechtigte, diskriminierungsfreie Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden. Dazu ist eine bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge zu gewährleisten, insbesondere in den „Ländlichen Gestaltungsräumen“.

Laut Grundsatz 3.2(1) sollen durch Bündelung von Infrastrukturen die Zentralen Orte in allen Teilräumen eine Bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung gewährleisten. Als Vorrangstandorte für Einrichtungen der Daseinsvorsorge sollen sie in ihrer jeweiligen Stufe so entwickelt oder gesichert werden, das sie für die Gemeinden ihres Verflechtungsbereichs Aufgaben der überörtlichen Versorgung wahrnehmen. Dazu soll eine angemessene Erreichbarkeit der Zentralen Orte sichergestellt werden.

Laut Grundsatz 3.2(2) sollen alle Zentralen Orte für die Bevölkerung ihrer Nahbereiche Einrichtungen der Grundversorgung vorhalten.

Laut **Ziel 3.2(5)** ist Standort zentralörtlicher Einrichtungen in der Regel der Hauptort.

Laut Grundsatz 3.2(6) sollen Grundzentren als überörtlich bedeutsame Standorte von Einrichtungen der daseinsvorsorge gesichert werden.

Entsprechend Grundsatz 4.1(1) sollen sich gewachsene Siedlungsstrukturen in ihren Grundzügen erhalten und unter Stärkung der Zentralen Orte entsprechend der wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung weiterentwickelt werden.

Laut **Ziel 3.3.1(1)** gehören Stadt und Amtsbereich Barth zur Raumkategorie Ländliche Räume.

Nach Grundsatz 3.3.1(2) sollen die Ländlichen Räume so gesichert und weiterentwickelt werden, dass sie einen attraktiven und eigenständigen Lebens- und Wirtschaftsraum bilden, der dort lebenden Bevölkerung einen bedarfsgerechten Zugang zu Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge ermöglichen, ihre typische Siedlungsstruktur und das in regionaler kulturlandschaftlicher, kulturlandschaftlicher Differenzierung ausgeprägte

kulturelle Erbe bewahren, ihre landschaftliche Vielfalt erhalten und die Basis einer bodengebundenen Veredelungswirtschaft bilden.

Laut Grundsatz 3.3.1(3) soll die Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur in ländlichen Räumen bedarfsgerecht aus- und umgebaut werden.

Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung

Nach Grundsatz 4.1(1) Soll die Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen landesweit reduziert werden. Dabei sollen die Anforderungen an eine ressourcenschonende und nachhaltige Siedlungsentwicklung, an den Umgang mit den Auswirkungen des demografischen Wandels an Strategien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung berücksichtigt werden.

Die Siedlungsentwicklung soll nach Grundsatz 4.1(2) vorrangig auf die zentralen Orte konzentriert werden.

Unter Berücksichtigung regionaler und örtlicher Besonderheiten können in den Regionalen Raumentwicklungsprogrammen Gemeinden festgelegt werden, die über die gemeindliche Grundversorgung hinaus, in den einzelnen Bereichen, ergänzende Versorgungsaufgaben wahrnehmen. Dabei darf die Entwicklung der benachbarten Zentralen Orte nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Nach Grundsatz 4.1(3) sollen Konzepte zur Nachverdichtung, Rückbaumaßnahmen und flächensparende Siedlungs- Bau- und Erschließungsformen unter Berücksichtigung der Ortsspezifik der Gemeinden die Grundlage der künftigen Siedlungsentwicklung bilden. Dabei sollen in angemessener Weise Freiflächen im Siedlungsbestand berücksichtigt werden.

Laut **Ziel 4.1(5)** sind in den Gemeinden die Innenentwicklungspotenziale sowie Möglichkeiten der Nachverdichtung vorrangig zu nutzen. Sofern dies nachweislich nicht umsetzbar ist, hat die Ausweisung neuer Siedlungsflächen in Anbindung an die Ortslage zu erfolgen. Ausnahmen davon sind nur möglich, wenn das Vorhaben nachweislich immissionsschutzrechtlich nur außerhalb der Ortslage zulässig ist oder aufgrund seiner spezifischen Anforderungen an die Infrastruktur nicht in Innenlagen bzw. Ortsrandlagen realisiert werden kann.

Laut **Ziel 4.1(6)** sind die Zersiedlung der Landschaft, die bandartige Entwicklung der Siedlungsstruktur sowie die Verfestigung von Splittersiedlungen zu vermeiden.

Nach Grundsatz 4.1(7) sollen Städte und Dörfer in ihrer Funktion, Struktur und Gestalt erhalten und behutsam weiterentwickelt werden. Dabei haben sich Städtebau und Architektur den landschaftstypischen Siedlungsformen, dem Ortsbild, der Landschaft, den historischen und regionalen Gegebenheiten anzupassen. Das Erscheinungsbild historisch wertvoller Gebäude und Ensembles soll erhalten bleiben.

Nach Grundsatz 4.1(8) sind denkmalgeschützte Stadt- und Dorfanlagen, Siedlungsbereiche, Ensembles und Gebäude nach Möglichkeit zu erhalten und aufzuwerten. Bauliche Entwicklungen im Umfeld von Denkmalen haben sich diesen anzupassen.

Die **Wohnbauflächenentwicklung** ist nach **Ziel 4.2(1)** unter Berücksichtigung einer flächensparenden Bauweise auf die Zentralen Orte zu konzentrieren.

In den Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion ist nach **Ziel 4.2(2)** die Ausweisung neuer Wohnbauflächen auf den Eigenbedarf zu beschränken. Ausnahmsweise können abweichende Regelungen in den regionalen Raumentwicklungsprogrammen festgelegt werden. Dabei sind die örtlichen, regionalen und infrastrukturellen Besonderheiten und Nachfragen zu berücksichtigen.

Standorte für **altersgerechte Wohnanlagen und Pflegeeinrichtungen** mit überörtlicher Bedeutung sind nach Grundsatz 4.2(4) die Zentralen Orte.

Einzelhandelsgroßbetriebe und Einzelhandelsagglomerationen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO sind laut **Ziel 4.3.2(1)** nur in Zentralen Orten zulässig. Dabei sind laut **Ziel 4.3.2(2)** v. g. Einzelhandelsgroßprojekte nur zulässig, wenn deren Größe, Art und Zweckbestimmung der Versorgungsfunktion des Zentralen Ortes entsprechen, den Verflechtungsbereich nicht wesentlich überschreiten und die Funktionen der Zentralen Versorgungsbereiche des Zentralen Ortes und seines Einzugsbereiches nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Laut **Ziel 4.3.2(3)** sind Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in Innenstädten/Ortszentren und in sonstigen Zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Ausnahmen dürfen nahversorgungsrelevante Sortimente auch außerhalb von Zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden, wenn nachweislich eine integrierte Lage in den Zentralen Versorgungsbereichen aus städtebaulichen Gründen nicht umsetzbar ist, das Vorhaben zur Sicherung der verbrauchernahen Versorgung beiträgt und die Versorgungsbereiche nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Laut **Ziel 4.3.2(4)** sind Einzelhandelsgroßprojekte mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten außerhalb der Zentralen Versorgungsbereiche an städtebaulich integrierten Standorten zulässig. Ausnahmsweise dürfen Vorhaben in städtebaulicher Randlage angesiedelt werden, wenn nachweislich keine geeigneten Standorte in integrierten Lagen vorhanden sind. Voraussetzung für die Ansiedlung ist dann eine Anbindung an das ÖPNV- und das Radwegenetz. Zudem sind zentrenrelevante Randsortimente innerhalb der Einzelhandelsgroßprojekte zulässig, sofern keine schädlichen Auswirkungen auf die Innenstadt / das Ortszentrum und auf sonstige Zentrale Versorgungsbereiche zu befürchten sind (Einzelfallprüfung erforderlich).

Zukunftsfähige Zentren- und Nahversorgungsstrukturen sind nach **Ziel 4.3.2(5)** auf Grundlage von Einzelhandelskonzepten zu entwickeln. Dabei sind auch die Nahversorgungsstrukturen im Nahbereich der Zentralen Orte zu berücksichtigen. In den kommunalen Einzelhandelskonzepten sind die Zentralen Versorgungsbereiche festzulegen.

Nach **Ziel 4.5(2)** darf die landwirtschaftliche Nutzung von Flächen ab der Wertzahl nicht in andere Nutzungen umgewandelt werden. Davon ausgenommen sind die Ortslagen, in Flächennutzungsplänen dargestellte Bauflächen, … Linienstrukturen des Verkehrs und der öffentlichen Versorgung, Maßnahmen des Hochwasser- und des Küstenschutzes sowie in den Regionalen Raumentwicklungsprogrammen festgelegte Eignungsgebiete für Windenergieanlagen.

Nach Grundsatz 4.6(1) ist der **Tourismus** ein wichtiger Wirtschaftsbereich mit einer großen Einkommenswirkung und Beschäftigungseffekten im Land. Er soll aufgrund seiner vielfältigen Wechselwirkungen mit anderen Wirtschaftsbereichen nachhaltig weiterentwickelt werden.

Nach Grundsatz 4.6(2) sollen die natur- und kulturräumlichen Potenziale des Landes erhalten und durch den Tourismus genutzt werden. Aktivtourismus, Camping- und Wohnmobil-, Gesundheits- und Naturtourismus sowie Urlaub auf dem Lande sollen gestärkt und weiter erschlossen werden.

Nach Grundsatz 4.6(3) sollen naturbetonte Räume und Kulturlandschaften für die Erholung der Bevölkerung und der Gäste zugänglich sein und erhalten sowie die entsprechenden Erholungs- und Urlaubsformen nachhaltig weiterentwickelt werden. Schutzgebiete sollen im Rahmen des Schutzzwecks der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden.

Die Stadt Barth ist Teil des Vorbehaltsgebietes Tourismus. In den Vorbehaltsgebieten soll nach Grundsatz 4.6(4) der Sicherung der Funktion für Tourismus und Erholung besonderes Gewicht beigemessen werden. Dies ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen, Vorhaben und Nutzungen und denen des Tourismus selbst besonders zu berücksichtigen. Die Vorbehaltsgebiete Tourismus sollen nach Grundsatz 4.6(5) bei der Tourismusförderung besondere Berücksichtigung finden. Die Randgebiete des Küstenraums sollen weiter als Entlastungs- und Ergänzungsgebiete entwickelt werden. Auf eine entsprechende Erweiterung des touristischen Angebots und der Infrastruktur sowie auf ein ausgewogenes Verhältnis der Beherbergungsformen zueinander soll hingewirkt werden.

Nach Grundsatz 4.6(7) sollen große Freizeit- und Beherbergungsanlagen im Zusammenhang mit Ortslagen oder raumverträglich auf Konversionsflächen errichtet werden und gut erreichbar sein. Von ihnen sollen positive Entwicklungsimpulse auf das Umland ausgehen.

Die kulturelle Vielfalt soll gemäß Grundsatz 4.7(1) bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen erhalten und weiterentwickelt werden. Dabei sollen Standorte kultureller Angebote angemessen berücksichtigt werden. Kulturelle Angebote mit überregionaler Ausstrahlung sollen dabei nach Grundsatz 4.7(2) besonders unterstützt werden.

Infrastrukturentwicklung

Laut Ziel 5.1.1(2) ist in ländlichen Räumen die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen angemessen sicherzustellen.

Laut Ziel 5.1.2(4) ist die Darßbahn Barth-Zingst wieder aufzubauen.

Der **öffentliche Personennahverkehr** soll laut Grundsatz 5.1.2(5) als angemessenes, ökonomisch und ökologisch vernünftiges Mobilitätsangebot für alle Regionen ausgebaut werden. Unter Beachtung einer hohen Effizienz und auf Grundlage des integralen Taktfahrplans des Schienenpersonennahverkehrs sollen abgestimmte, attraktive und serviceorientierte Gesamtkonzepte zwischen Bahn, Schnell- und Zubringerbussen sowie flexiblen Bedienformen weiterentwickelt werden.

Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr sollen gemäß Grundsatz 5.1.2(10) auf Basis des Nationalen Radverkehrsplans konsequent weiterentwickelt und optimiert werden. Auf Grundlage aller für den Fernverkehr nutzbaren Straßen und Wege soll ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und sicheres Radwegenetz entwickelt werden.

Laut Grundsatz 5.1.2(11) sollen alle Verkehrsträger in sinnvollem Umgang miteinander verknüpft werden.

Für die Etablierung von praxistauglichen Fahrzeugantrieben mit regenerativen Antriebsstoffen soll nach Grundsatz 5.1.2(12) auf einen angemessenen Ausbau der notwendigen Infrastruktur hingewirkt werden.

Laut Grundsatz 5.3(1) soll in allen Teilräumen eine sichere preiswerte und umweltverträgliche Energieversorgung gewährleistet werden. Um einen substanziellen Beitrag zur Energiewende zu leisten, soll der Anteil der erneuerbaren Energien dabei deutlich zunehmen.

Regionales Raumentwicklungsprogramm

Die Stadt Barth liegt im Planungsgebiet des regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern. Entsprechend gelten die Vorgaben des regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP VP) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.09.2010.

Gesamträumliche Entwicklung

Die Stadt Barth und damit auch das Plangebiet sind dem ländlichen Raum zugehörig. Die ländlichen Räume sind nach Grundsatz 3.1.1(1) des RREP VP 2010 als Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Naturraum zu sichern und weiter zu entwickeln. Nach Grundsatz 3.1.1(2) sollen die vorhandenen Potenziale mobilisiert und genutzt werden.

Nach Grundsatz 3.1.1(3) zählen zu den ländlichen Räumen mit günstiger wirtschaftlicher Basis, Grundzentren zu denen Barth gehört. Diese Räume sollen weiter gestärkt werden, damit sie als bedeutende Wirtschaftsstandorte ein vielfältiges Arbeits- und Ausbildungsplatzangebot für die Bevölkerung bereithalten können.

Tourismusräume

Die Stadt Barth und damit das Plangebiet liegen in einem Tourismusentwicklungsraum. Nach Grundsatz 3.1.3(6) sollen Tourismusentwicklungsräume unter Nutzung ihrer spezifischen Potentiale als Ergänzungsräume für Tourismusschwerpunkträume entwickelt werden. Der Ausbau von weiteren Beherbergungseinrichtungen soll möglichst an die Schaffung bzw. das Vorhandensein touristischer Infrastrukturangebote oder vermarktungsfähiger Attraktionen und Sehenswürdigkeiten gebunden werden.

Landwirtschaftsräume

Die angrenzenden Freilandflächen des Plangebietes sind außerhalb der Siedlungsflächen als Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft eingeordnet. In diesen soll nach Grundsatz 3.1.4(1) dem Erhalt und der Entwicklung landwirtschaftlicher Produktionsfaktoren und Stätten, auch in den vor- und nachgelagerten Bereichen, ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Dies ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen und Vorhaben besonders zu berücksichtigen.

Zentrale Orte, Siedlungsentwicklung

Die Stadt Barth ist gemäß Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP 2010) **Ziel 3.2.4(1)** als Grundzentrum eingestuft. Nach Grundsatz 3.2.4(2) sollen Grundzentren die Bevölkerung ihres Nahbereiches mit Leistungen des qualifizierten Grundbedarfs versorgen. Sie sollen als überörtlich bedeutsame Wirtschaftsstandorte gestärkt werden und Arbeitsplätze für die Bevölkerung ihres Nahbereiches bereitstellen.

Nach Grundsatz 4.1(3) sind die zentralen Orte wie die Stadt Barth die Schwerpunkte der Wohnbauflächenentwicklung. Sie sollen sich funktionsgerecht entwickeln.

Nach Ziel 4.1(4) hat die Ausweisung neuer Wohnbauflächen in Anbindung an bebaute Ortslagen zu erfolgen **(Z)**.

2.3.1.2 Naturschutzrechtliche Restriktionen

Schutzgebiete

Die Stadt Barth grenzt insbesondere durch die Lage am Boddengewässer an eine Vielzahl von geschützten Landschaftsbestandteilen und Schutzgebieten an, welche die Siedlungsentwicklung der Stadt erheblich einschränken.

So grenzt das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) Recknitz Ästuar und Halbinsel Zingst nördlich an die Stadt sowie östlich an die Ortsteile Fahrenkamp und Tannenheim an. Das GGB erstreckt sich dabei auf das Boddengewässer und auf die direkten Uferzonen.

Das Landschaftsschutzgebiet Boddenlandschaft grenzt von 3 Seiten, von Westen, Norden und Osten, an die Siedlungsbereiche der Stadt an. Die zur Gemeinde Barth gehörigen Ortsteile sind dabei vollständig vom Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes umgeben, lediglich die nach § 34 BauGB zu bewertenden Siedlungsbereiche sind hier laut Schutzgebietsverordnung ausgenommen.

Der Geltungsbereich des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft umfasst u. a. Teile des Boddengewässers nördlich des Stadtgebiets sowie große Teile der nördlich anschließenden Halbinsel Zingst. Die Stadt grenzt zwar nicht unmittelbar an den Geltungsbereich des Nationalparks an, jedoch sind die Belange des Nationalparks im Rahmen der Stadtentwicklung im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen mit zu beachten.

Die Stadt Barth grenzt dagegen unmittelbar an den Geltungsbereich des EU-Vogelschutzgebietes (Besonderes Schutzgebiet (BSG)) „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ an und zwar nördlich am Boddenufer und zudem umfasst das Schutzgebiet auch einen Teil des westlichen und östlichen Stadtgebiets.

Der südliche Teil der Stadt Barth, insbesondere der Stadtteil Barth Süd, sowie der Flughafen Stralsund-Barth befinden sich im Geltungsbereich des Wasserschutzgebietes „Barth-Flughafen“.

Geschützte Landschaftsbestandteile und Biotope

Der an die Stadt angrenzende Bodden bildet ein gesetzlich geschütztes Biotop. Darüber hinaus sind im Bereich der Barthe gesetzlich geschützte Feuchtbiotope sowie an die Stadt angrenzende, vereinzelte gesetzlich geschützte Feucht- und Gehölzbiotope verordnet.

Die geschützten Landschaftsbestandteile und Biotope sind im Rahmen einer künftigen Bodenordnung und Stadtentwicklung insbesondere im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Insgesamt ist zu erkennen, dass durch die Vielzahl von naturräumlichen Restriktionen eine weitere Entwicklung des Siedlungskörpers Richtung Norden stark eingeschränkt ist. Daher sollte der Fokus der Stadtentwicklung aus naturschutzfachlichen Gründen auf die

innerstädtische Nachverdichtung sowie auf die südlichen und westlichen Teilbereiche der Stadt gelegt werden.

Baumschutz

Die Stadt Barth verfügt über eine Baumschutzsatzung. Diese regelt den Schutz sowie den Ausgleich von abgängigen Bäumen innerhalb der Stadt sowie der Ortsteile Barths. Die Satzung ist seit dem 21.03.2003 in Kraft. Darüber hinaus gilt für den Baumschutz das Bundesnaturschutzausführungsgesetz (BNatSchAG) M-V.

2.3.1.3 Beachtliche forstrechtliche Belange

Waldbestände und der nach § 20 Landeswaldgesetz M-V einzuhaltende Waldabstand von i. d. R. 30 m schränken die Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung und der sonstigen intensiven Flächennutzung ein.

Westlich an die Siedlungsflächen grenzt mit dem Barther Stadtforst ein großflächiger, zusammenhängender Waldbestand an. Ebenso grenzen im Süden des Stadtgebietes neu aufgewachsene Waldflächen, auf dem sich ehemals das Außenlager des KZ Ravensbrück sowie das ehemalige Kriegsgefangenenlager befanden an die Bebauung an.

Die Feststellung der genauen Waldgrenzen und einzuhaltenden Waldabstände ist unter Einschaltung der Landesforstbehörde auf den nachfolgenden Planungsebenen zu führen.

2.3.1.4 Denkmalpflegerische Belange

In Barth existiert eine Vielzahl von Einzeldenkmalen. Sie wurden auf der Grundlage einer entsprechenden Bewertung in die Denkmalliste des Landkreises Vorpommern-Rügen aufgenommen und unterliegen damit den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes des Landes.

Die Anzahl der denkmalgeschützten Gebäude beträgt im Januar 2019 für die Gesamtstadt 91 Objekte, wovon die Mehrzahl auf die Barther Innenstadt entfällt. Bei den Nutzungsarten bilden mit 52 Objekten die Wohnhäuser die Mehrheit der denkmalgeschützten Bauten. Neben denkmalgeschützten Wohn- und Geschäftshäusern sind an besonderen Gebäuden die St. Marienkirche, das ehemalige Adlig Fräulein Stift sowie erhaltene Teile der Stadtmauer samt Toren und dem Fangelturm denkmalgeschützt. Im Bereich des Hafens, nördlich der Altstadt, bezieht sich der Denkmalschutz vor allem auf die Speichergebäude des historischen Hafens.

Südlich der Altstadt sind neben Wohnhäusern die Gebäude des historischen Bahnhofs, das Friedhofsensemble, das Rathaus, die katholische Kirche St Maria, das Bibelzentrum sowie die Gedenkstätte des KZ Barth denkmalgeschützte Objekte.

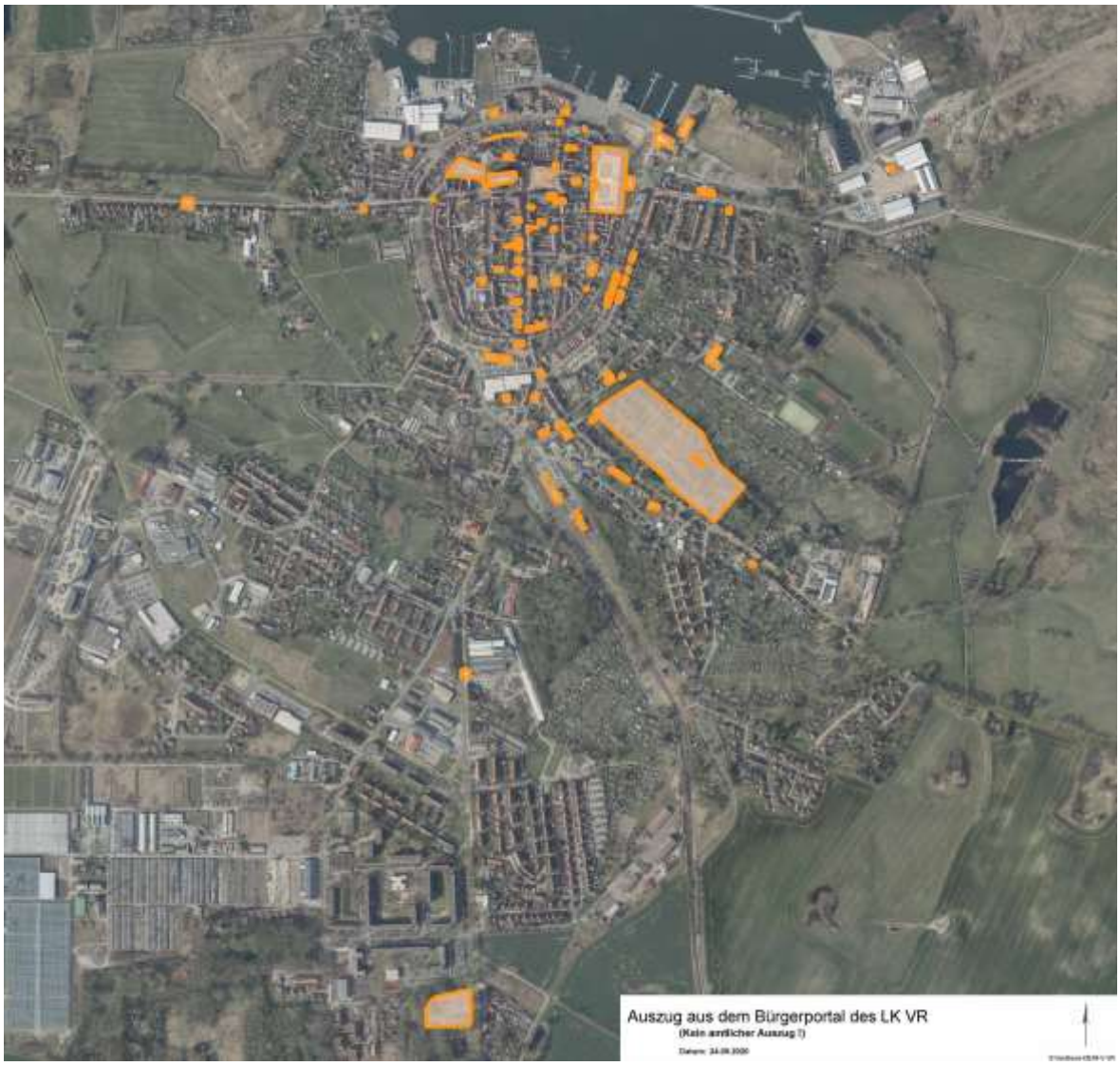

Abb. 4: Übersicht denkmalgeschützter Bauten in der Stadt *Quelle: Stadt Barth / Wagner PG*

2.3.2 Planungen der Stadt Barth

2.3.2.1 Flächennutzungsplan

Planungsrechtliche Grundlage der kommunalen Entwicklung ist der Flächennutzungsplan (FNP). Insbesondere zur Vorbereitung der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist dieser maßgeblich. Der FNP der Stadt Barth ist seit dem 24.01.2006, zunächst noch unter Ausnahme zweier größerer für die Tourismusentwicklung vorgesehener Flächen wirksam. In einer 1. Ergänzung kommt am 20.07.2006 eine dieser Flächen mit Darstellung eines Sondergebiets für ein Ferienresort im Bereich Monser Haken hinzu. Nachfolgend erfolgen insgesamt 6 Änderungen des FNP zwecks Anpassung an geänderte Entwicklungsziele für Teilbereiche; zuletzt im Rahmen der 6. Änderung für den Bereich des Industrie- und Gewerbegebiets Nr. 2 „Am Betonwerk. Damit liegt der FNP aktuell in der Fassung der 6. Änderung, wirksam seit dem 26.08.2016, vor.

Der FNP stellt die durch die Gemeinde beabsichtige städtebauliche Entwicklung anhand der zum Zeitpunkt der Aufstellung mittel- bis langfristig voraussehbaren Bedürfnissen der Bodennutzung dar.

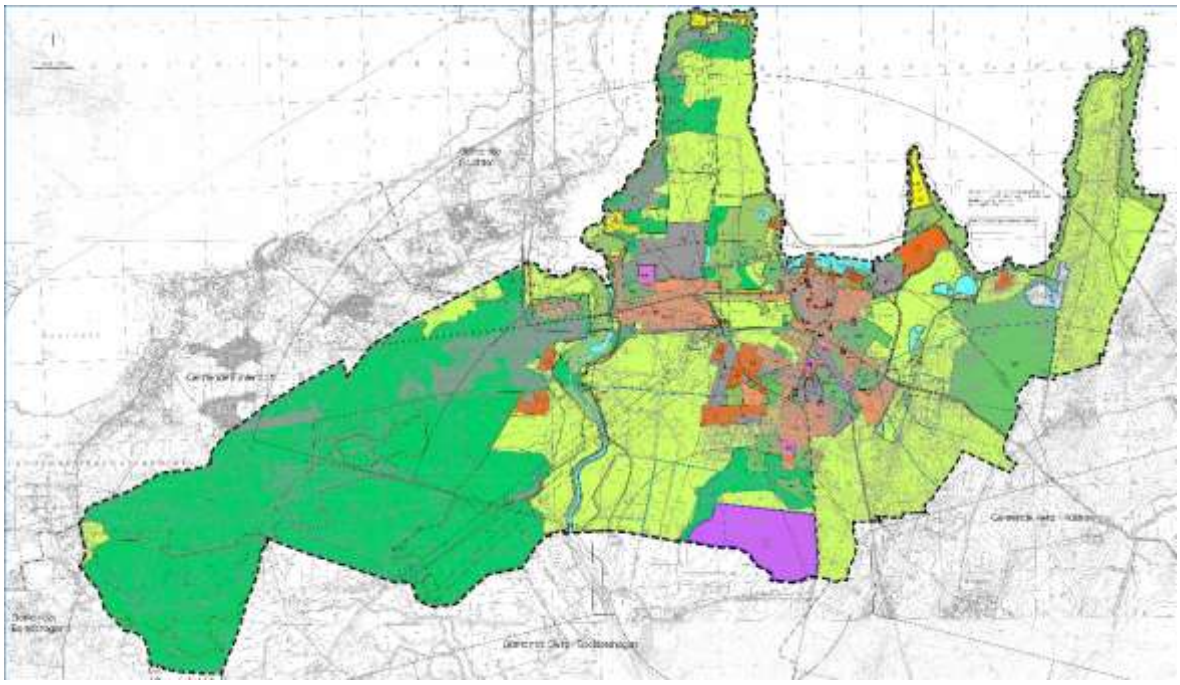

Abb. 5: Flächennutzungsplan, Stand der 1. Ergänzung vom 20.07.2006 *Quelle: Stadt Barth*

Die Siedlungsbereiche der historischen Altstadt und der daran direkt anschließenden Bereiche im Westen und Süden, westlich der Chausseestraße, südwestlich der Sundischen Straße sowie im Bereich Barth Süd, Barth West und Tannenheim sind weit überwiegend als Wohnbauflächen dargestellt; kleine Teilbereiche auch als Mischbauflächen.

Als gewerbliche Bauflächen bzw. Gewerbegebiete dargestellt sind der Bereich nördlich von Barth West mit dem Industrie- und Gewerbegebiet „Am Betonwerk“, der westliche und östliche Hafenbereich mit den Werften und weiterem maritimen Gewerbe, die Flächen beiderseitig der mittleren Chausseestraße, sowie westlich von Barth Süd der Bereich der Stadtentsorgung und eine Teilfläche der ehemaligen Großgärtnerei.

An Sondergebiete für den Tourismus sind insbesondere dargestellt die Flächen am mittleren Hafenbereich mit Gastronomie, Beherbergung und Sporteinrichtungen, die (ehem.) Jugendherberge (inzwischen Reiteinrichtung für Freizeit und Tourismus) und eine Fläche für ein größeres Ferienresort am Monser Hacken sowie der Reiterhof südlich von Tannheim.

Die Sonderbauflächen bzw. Sondergebiete für den Einzelhandel, einschließlich Baumärkten und Baustoffhandel, sind beidseitig der Umgehungsstraße konzentriert. Schließlich ist mit dem weit überwiegenden Teil der ehemaligen Großgärtnerei westlich von Barth Süd ein großer Bereich als Sondergebiet mit Zweckbestimmung „Gartenbau“ dargestellt. Zudem sind im Rahmen der 5. und 6. Änderung des FNP im nördlichen Flughafenbereich und auf Teilflächen des Gewerbestandorts „Am Betonwerk“ Darstellungen als Sondergebiet für „Photovoltaik“ erfolgt.

An Flächen für den Gemeinbedarf mit jeweils entsprechender Zweckbestimmung sind die größeren Schulstandorte in Barth West, Barth Süd und an der Chausseestraße dargestellt; ebenso der auf Barther Stadtgebiet gelegene Teil des Flughafens.

Bei den nicht zur Siedlungsentwicklung vorgesehenen Flächen sind an größeren Grünflächen eine Golfanlage westlich der Ortschaft Glowitz sowie zahlreiche Sportplatz- und

Kleingartenflächen, verteilt über die verschiedenen Siedlungsbereiche, dargestellt. Als Wald sind im Bereich des Barther Stadtholzes große zusammenhängende Flächen sowie kleinere in Barth Süd und auf der Halbinsel östlich der Barthe dargestellt. Weiterhin bestehen vorwiegend längs des Boddens und der Barthe Flächen für den Naturschutz und die übrigen Flächen sind in der Regel als Gewässer bzw. als solche für die Landwirtschaft dargestellt.

2.3.2.2 Verbindliche Bauleitplanung

Im gesamten Stadtgebiet Barth wurden bisher 41 Bebauungspläne sowie 4 weitere städtebauliche Satzungen zur Innen- und Außenentwicklung aufgestellt. Die Bebauungspläne haben Wohnbau- und Gewerbeentwicklung aber auch touristische Projekte sowie solche des Einzelhandels zum Gegenstand.

Den Schwerunkt bilden dabei aktuell Bebauungspläne zur Nachnutzung bestehender Potenziale im Innenbereich (Teilweise noch in Aufstellung).

Abb. 6: Rechtskräftige B-Pläne, Stand 09.2020 *Quelle: Stadt Barth / Wagner PG*

Dazu gehören im Wohnungsbaubereich die Planungen zur Nachnutzung und Verdichtung der ehemalig durch eine Großgärtnerei genutzten Flächen um den Weidenweg sowie weiterer Brachflächen südlich des Gymnasiums und westlich der Chausseestraße. Im Tourismusbereich werden zurzeit die B-Pläne für das Hafenquartier im östlichen Hafenbereich umgesetzt, ein weiterer B-Plan für Tourismus- und Freizeitinfrastruktur besteht auf dem Gelände der ehemaligen Fischfabrik im mittleren Hafenbereich.

In Vorbereitung sind insbesondere B-Pläne zur Nachnutzung der gewerblichen Brachflächen im Umfeld des Nelkenwegs sowie der Umweltdienste Barth (Stadtentsorgung) und

zwar für eine mischgenutzte Bebauung auf der ganz östlichen, an die Wohnsiedung Barth Süd angrenzenden Fläche sowie für Gewerbe im übrigen Bereich.

Die einzelnen, aktuell in Umsetzung bzw. in Vorbereitung befindlichen Bebauungspläne und die damit verbundenen Kapazitätsreserven sind im Kapitel 2.7 aufgeführt.

2.3.2.3 Landschaftsplan

Für die Stadt besteht ein Landschaftsplan in der Fassung von April 2003. Der Landschaftsplan stellt ein wesentliches Instrument zur Verwirklichung der mittel bis langfristigen natur- und umweltschutzrechtlichen Ziele dar. Dabei ermittelt der Landschaftsplan bestehende und künftige Naturraumpotenziale des Landschaftsraums in ihrer Nutzungseignung, Empfindlichkeit sowie Belastungsfähigkeit und entwickelt, auf diese aufbauend, langfristige Zielstellungen für die einzelnen Schutzgüter.

So entwickelt der Landschaftsplan anhand der vorher untersuchten Themenfelder Klima, Artenschutz, Boden und Landschaftsbild Maßnahmen und Handlungsempfehlungen im Sinne einer nachhaltigen, klimagerechten Stadtentwicklung und verweist dabei auf die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen auf einer nachgelagerten Ebene im Rahmen von größeren Objektplanungen, Grünraum- und Verkehrsplanungen sowie insbesondere der Bauleitplanung.

Die innerhalb des Landschaftsplanes dargestellten Maßnahmen sind dabei einzelnen Qualitätszielen zugeordnet, aus denen sich die Leitlinien zusammenstellen. Die aufgestellten Leitlinien umfassen folgende Themenfelder: Nachhaltige Sicherung der Pflanzen- und Tierwelt einschließlich ihrer Lebensräume, Schutz, Pflege und Entwicklung von Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft und ihrer Erlebbarkeit, Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und (Stadt)Landschaft im Siedlungsbereich, Erhaltung und Entwicklung der Böden, Erhaltung und Entwicklung von Grund- und Oberflächenwasser, Förderungen einer klimaorientierten Stadtentwicklung.

In Hinblick auf eine zukünftige nachhaltige städtebauliche Entwicklung der Stadt sowie der touristischen und naturräumlichen Entwicklung sind folgende Maßnahmen aus dem Landschaftsplan besonders hervorzuheben:

- Neu- und Ersatzpflanzungen von Baumreihen außerhalb der Stadt,
- Entwicklung des Ostsee-Radfernweges,
- Entwicklung von Rad- und Wanderwegen in einem räumlich vernetzten System, der Ausbau des Radwegenetzes kann dabei ebenso innerhalb der Stadt zu Sicherung einer nachhaltigen Mobilität erfolgen,
- Errichtung von Aussichtspunkten zur Wahrnehmbarkeit der Landschaftsräume,
- Gestaltung der Freiräume im Bereich des Hafens,
- Pflanzung von Baumreihen im städtischen Raum,
- freiraumplanerische Gestaltung der Wallanlagen sowie der Neuen Anlagen von F. Jühlke,
- Erhalt und Pflege des Baumbestandes sowie des Strauchbestands auf dem St. Jürgen Friedhof,

- Entsiegelung von Flächen und deren Renaturierung bzw. Überführung in andere Nutzungen,
- gestalterische Aufwertung und Strukturierung von Gewerbegebieten,
- Gestaltung der Siedlungsränder zur Landschaft hin,
- Erarbeitung von freiraumplanerischen Konzepten zur Wohnumfeldverbesserung.

2.3.2.4 Schallimmissionsplan

Neben dem schalltechnischen Gutachten, welches im Rahmen des Prädikatisierungsverfahrens zum Staatlich anerkannten Erholungsort erstellt wurde, verfügt die Stadt Barth über einen Schallimmissionsplan mit dem Stand vom Dezember 2005.

Aufgrund des fortgeschrittenen Alters dieses Planwerkes, einer fortlaufenden Planung der Verkehrsinfrastrukturen sowie der Weiterentwicklung der touristischen und gewerblichen Infrastrukturen der Stadt Barth ist eine Fortschreibung des Schallimmissionsplans im Sinne einer Evaluation sowie einer ggf. notwendigen Anpassung und Weiterentwicklung der Planinhalte auf sich verändernde Herausforderungen in der Stadtentwicklung sowie im Sinne der Nachhaltigkeit erforderlich.

2.3.2.5 Einzelhandelsentwicklungskonzept

Für die Stadt Barth besteht ein Einzelhandelskonzept mit dem Stand vom November 2009 (Verfasser: BBE Retail Express).

Auch wenn das Einzelhandelskonzept inzwischen 14 Jahre alt ist, sind doch wesentliche Aussagen zu in der Stadt vorherrschenden Trends noch relevant. Zudem werden durch das Konzept Entwicklungsleitlinien für eine zukünftige, nachhaltige Einzelhandelsentwicklung vorgegeben, auf welche die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt Barth Bezug nehmen und diese weiterentwickeln kann.

Das einzelhandelsorientierte Kaufkraftniveau in der Stadt Barth beträgt 84,24 % des Bundesdurchschnitts (Zahlen von 2009) und liegt damit auch leicht unter dem des ehemaligen Landkreises Nordvorpommern mit 86,48 %. Die unterdurchschnittliche Kaufkraft wird aber voraussichtlich durch die zusätzliche Kaufkraft, welche mit der positiven touristischen Entwicklung einhergeht, mehr als kompensiert.

Laut Einzelhandelskonzept wird ein Zentraler Versorgungsbereich ausgewiesen, welcher in etwa die historische Altstadt samt angrenzendem zentralem Hafenbereich umfasst. Dieser verfügt insbesondere in der Langen Straße im Bestand über eine große Dichte an Läden mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten sowie Dienstleistern. Daneben ist an der Umgehungsstraße, ca. 1 km Luftlinie von vorstehendem Zentralen Versorgungsbereich ein Sonderstandort „Fachmarktzentrum“ klassifiziert, welcher neben Läden mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten, solche mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten, aufweist. Weiterhin beinhaltet das Einzelhandelskonzept mit dem an den Kernbereich von Barth Süd anschließenden Standort „Blaue Wiese“ ein Wohngebietszentrum, das vorwiegend der Nahversorgung dient. Es wird auch bei Berücksichtigung der zusätzlichen durch den Tourismus erzeugten Kaufkraft für die Nahversorgungsstandorte lediglich von einem Entwicklungspotential von insgesamt 500 m² Verkaufsfläche für nahversorgungsrelevanten Bedarf ausgegangen.

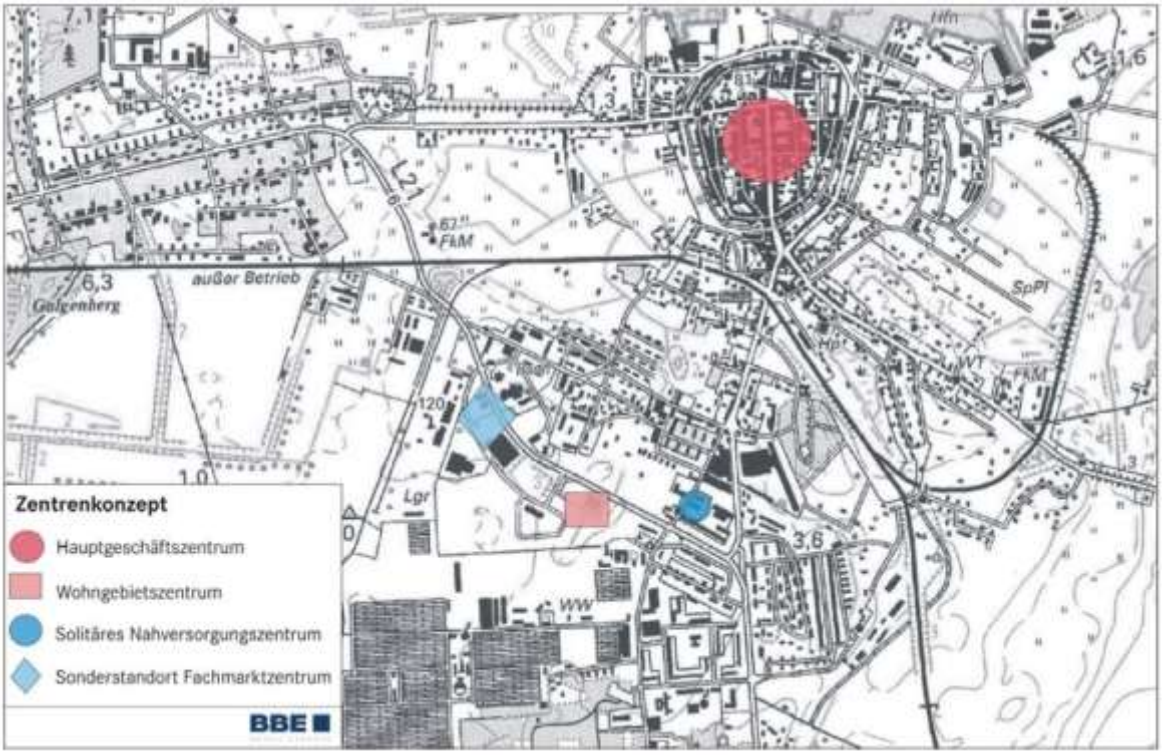

Abb. 7: Zentrale Versorgungsbereiche *Quelle: BBE, Hamburg*

Anhand der vorab durch das Konzept erhobenen Daten werden folgende Entwicklungsleitlinien dargestellt:

- Die Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches als zentrales Ziel einer zukünftigen Entwicklung des Einzelhandels,
- Entwicklung von Einzelhandelsflächen vorrangig im Zentralen Versorgungsbereich,
- Ausbau des wohnortnahen Versorgungsangebotes,
- Verzicht auf großflächige Einzelhandelsstrukturen, welche nicht im Zusammenhang mit zentralem Versorgungsbereich stehen.

Zur Umsetzung bzw. Absicherung vorstehender Entwicklungsleitlinien werden Maßnahmen vorgeschlagen; insbesondere

- die Festlegung von innenstadtrelevanten Warengruppen, welche dann in der Regel nur im zentralen Versorgungsbereich zugelassen werden sollen (Barther Liste),
- Formulierung von Ausschlussregelungen (Flächen und Sortimentsbegrenzung),
- Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele des Zentrenkonzepts (z. B. Aufstellen von B-Plänen für § 34-er Gebiete (auch) nach § 9 Abs. 2a BauGB).

2.3.2.6 Verkehrsentwicklungsplan

Zur Untersuchung der Verkehrssituation und verträglicher Leitung der Verkehrsströme im Bereich der Innenstadt, wurde ein Verkehrskonzept erstellt. Dieses Konzept mit dem Titel „Fortschreibung der Datenerfassung zum Verkehrskonzept im Sanierungsgebiet“ (IPO Greifswald) liegt in der Fassung vom Juni 2010 vor.

Das Konzept untersucht die Entlastung der Altstadt von motorisiertem Individualverkehr und entwickelt zunächst 2 Varianten einer Verkehrsberuhigung; zum einen in Form von flächendeckenden Tempo-30-Zonen im Altstadtbereich sowie zum anderen durch Entwicklung einer Fußgänger- und Radfahrerzone entlang der Haupteinkaufstraße Lange Straße bis zum Markt.

Aufgrund des im Ergebnis des Konzepts zur Verkehrsberuhigung erwarteten reduzierten Kraftverkehrsaufkommens, wird eine Verkehrsführung innerhalb der Tempo-30-Zonen teilweise einspurig vorgeschlagen sowie eine Verbindung zwischen der Barthe Straße und der Langen Straße / Bahnhofsstraße, welche den bestehenden Durchgangsverkehr aus dem Stadtkern herausnimmt.

Das Verkehrskonzept schlägt zudem eine um die Altstadt führende Umfahrung vor, welche die derzeitigen Durchfahrtsbewegungen aufnehmen kann und auf diese Weise die Aufenthaltsqualität innerhalb der Altstadt erhöht. Diese Umfahrung wurde im Jahr 2019 bereits realisiert.

2.3.2.7 Strategiepapier zum Antrag auf „Prädikatisierung zum staatlich anerkannten Erholungsort“

Die Stadt Barth ist seit 2014 „staatlich anerkannter Erholungsort“. Im Rahmen des Prädikatisierungsverfahrens wurde ein Strategiepapier zur touristischen Entwicklung verfasst, welches mit Stand vom 28.10.2013 vorliegt.

Das Strategiepapier liefert zunächst eine umfangreiche Zielgruppen- und Bestandsanalyse auch unter Einbeziehung einer regionalen Betrachtung. Auf dieser Grundlage wird das touristische Leitbild für Barth entwickelt. Das Leitbild wird anschließend durch die Entwicklung strategischer Ziele wie der Einführung und Entwicklung von zielgruppenorientierten Tourismusangeboten unter dem Leitmotiv „Vineta Stadt“ Barth weiter ausformuliert. Als Hauptzielgruppen werden dabei die Best Ager, Familien mit Kindern sowie der Jugend- und Gruppentourismus benannt.

Als den Tourismus fördernde Zielstellungen werden zudem der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Stadtbereich und darüber hinaus, der Ausbau von Kooperationsnetzwerken sowie die Sicherung und Qualifizierung des Stadt- und Landschaftsbild formuliert.

Mit dem zum Strategiepapier beigefügten Maßnahmenkatalog „Anhang zum Strategiepapier“ liegt zudem ein umfangreiches Maßnahmenpaket vor, das im Zuge einer künftigen Stadt- und Tourismusentwicklung zunächst evaluiert und dann weiterentwickelt werden soll.

2.4 Demografische Entwicklung

2.4.1 Bisherige Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Barth hat, wie vielerorts in Mecklenburg-Vorpommern nach 1990, starke Abwanderungsbewegungen erlebt. Von 1990 an, als in Barth noch 11.549 Einwohner**i**nnen und Einwohner (EW) lebten, bis 2019, hat die Stadt 25,4 % seiner Bewohnerinnen und Bewohner verloren (Landesdurchschnitt liegt im gleichen Zeitraum bei 15,4 % (vgl. Monitoring-Bericht 2020).

Im Jahr 2014 blieb die Einwohnerzahl erstmals konstant mit 5.578 EW. Im Rahmen der Flüchtlingskrise 2015 stieg die Bevölkerungszahl nachweislich stark kann, um in den folgenden Jahren wiederum leicht, wenn auch auf einem höheren Niveau als vor 2015, leicht abzuflachen.

Seit Beginn der Corona-Pandemie ist hingegen ein erneuter starker Bevölkerungszuwachs, anhaltend bis einschließlich 2022, zu verzeichnen. Zum 30.06.2022 betrug in Barth die Einwohnerzahl 8.875 Personen, darunter 4.211 männliche und 4.664 weibliche Personen. Alle weiteren Angaben zum Themengebiet „Demografische Entwicklung“ bilden im Jahr 2022 ebenfalls den Stichtag 30.06.2022 ab.

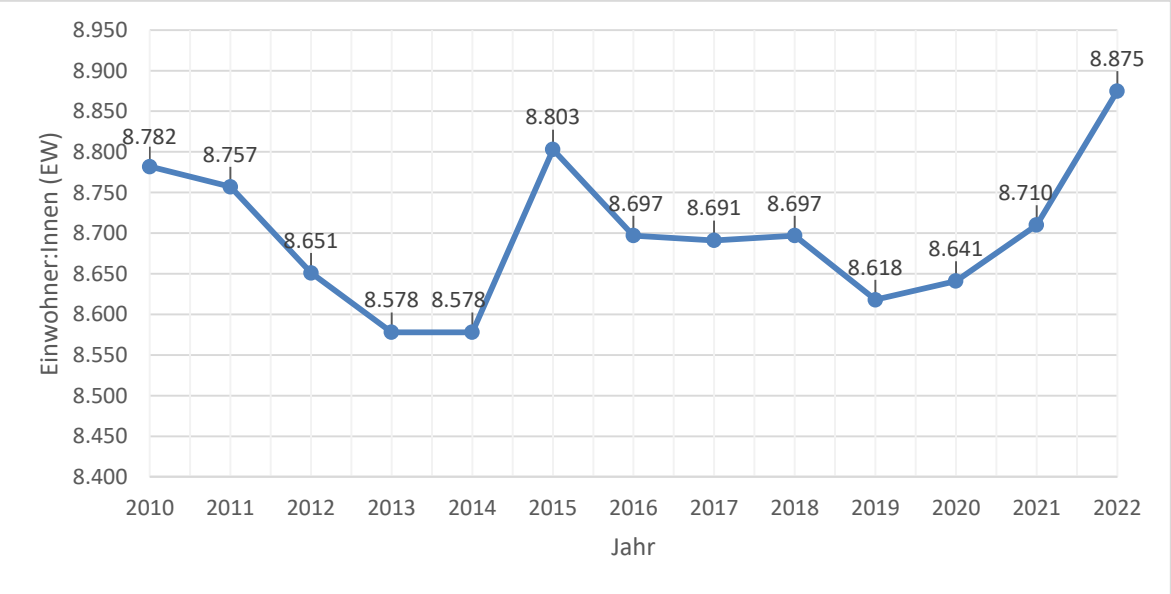

Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Der Natürliche Saldo gibt die Differenz der Geburten- zu den Sterbefällen wieder. Zwischen den Jahren 2010 und 2022 (Stand 30.06.2022) hatte die Stadt Barth durchgehend einen negativen natürlichen Saldo, d.h. in Barth überwiegt die Anzahl an Sterbefällen gegenüber den Geburten. Über knapp 12 Jahre betrachtet ist der negative Saldo tendenziell auch steigend, wobei nach erster Einschätzung hierfür nicht die Corona-Pandemie als relevante Ursache ausgemacht werden kann, da die Sterbefälle seit Beginn der Pandemie im Vergleich zu den Vorjahren nicht überdurchschnittlich angestiegen sind. Der über 12 Jahre anhaltende und schleichende Prozess ist daher vielmehr eine Folge des demografischen Wandels und der damit einhergehenden Altersstruktur mit einem hohen Anteil der älteren Altersgruppen.

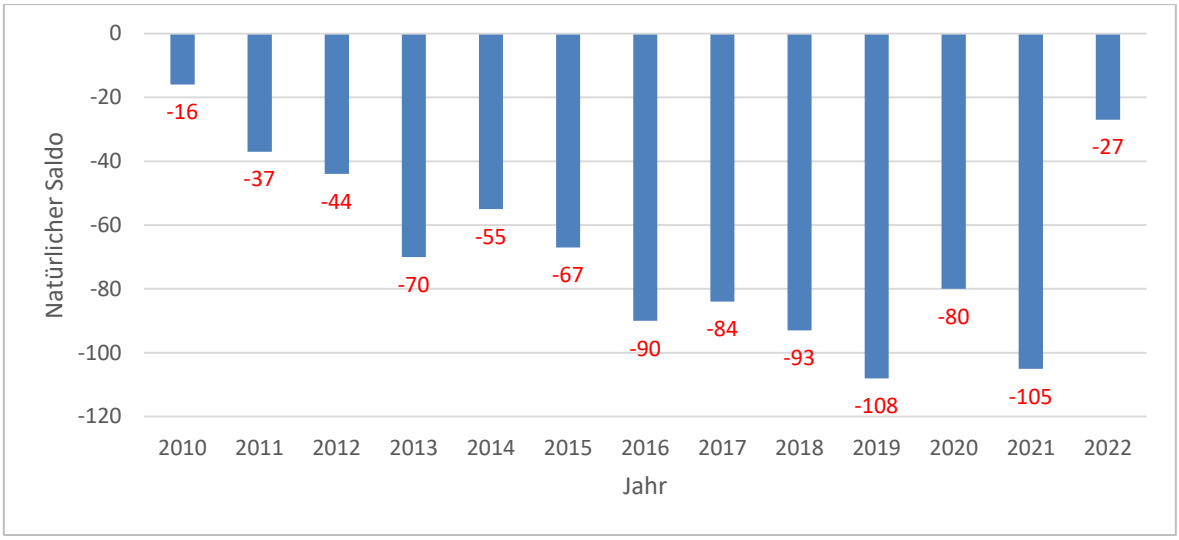

Abb. 9: Natürlicher Saldo der Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Der Trend der letzten Jahre wäre insgesamt negativer ausgefallen, wenn den hohen Sterbeüberschüssen nicht hohe Wanderungsgewinne gegenübergestanden hätten. Hier zeichnet sich seit 2014 eine Umkehr des langjährigen Trends des Fortzugs ab. Seit 2014 sind, mit Ausnahme des Jahres 2016, erstmals wieder deutlich mehr Personen nach Barth zugezogen als fortgezogen. Die Zahlen stabilisieren sich nun auf einem positiven Niveau mit möglicherweise leichter Tendenz nach oben.

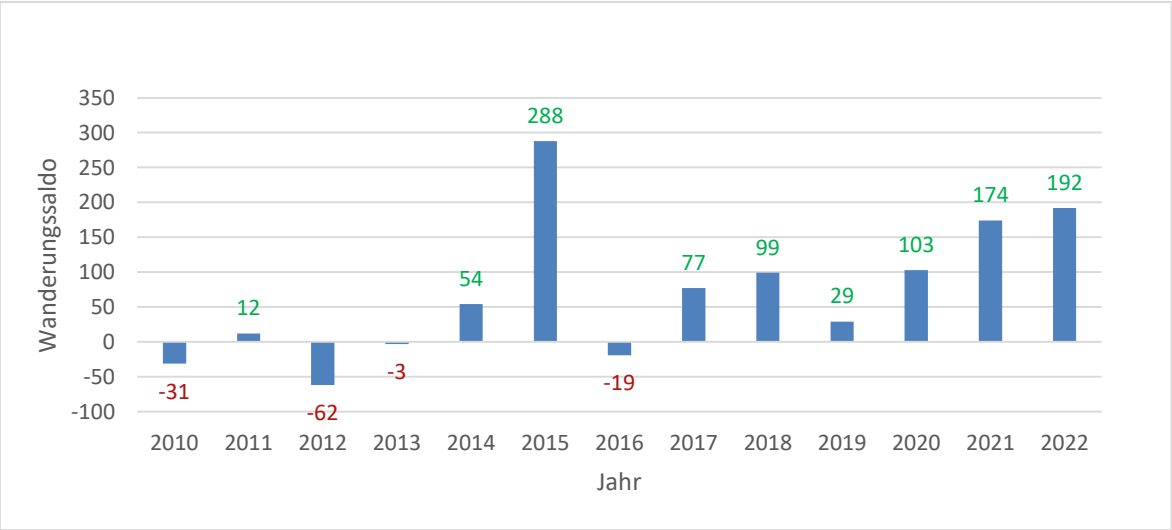

Abb. 10: Wanderungssaldo (Zuzüge/Fortzüge) 2010 bis 2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Im Jahr 2015 verzeichnete die Stadt Barth den einen herausstechend positiven Wanderungssaldo i. H. von 288 Personen. Dieser enorme Anstieg ist in erster Linie auf die Flüchtlingsbewegungen seinerzeit zurückzuführen. Dieses Faktum wird auch dadurch belegt, dass in den Jahren 2015 und 2016 jeweils knapp die Hälfte aller Zuzüge auf Personen mit Migrationshintergrund entfiel. Im Jahr 2016 waren bspw. insgesamt 679 Zuzüge zu verzeichnen, davon 335 von ausländischen Personen. Eine offene und noch nicht zu beantwortende Fragestellung ist, ob der starke Anstieg in den letzten drei Jahren in einem Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und einer möglicherweise damit einhergehen-

den „Landflucht“ steht. Die innerstädtischen Wanderungsbewegungen sind 2010 stetig leicht zurückgegangen.

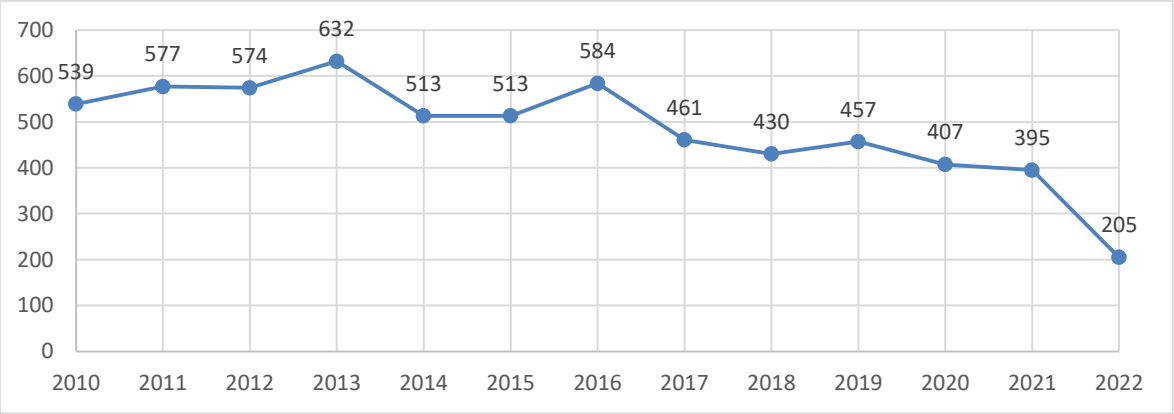

Abb. 11: Anzahl innerstädtische Umzüge 2010 bis 2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Der nachfolgend abgebildete Gesamtsaldo der Stadt Barth zwischen 2010 und 2022 verdeutlicht die bis dato beschriebenen demografischen Sachverhalte. Einem anhaltenden negativen natürlichen Saldo steht ein positiver, tendenziell ansteigender Wanderungssaldo gegenüber. Die erhöhte Anzahl an Zuzügen kompensiert die wiederum hohe Anzahl an Sterbefällen mit einhergehender geringer Geburtenanzahl. Auch im Hinblick auf die im Laufe des Kapitels dargestellte Altersstruktur kann davon ausgegangen werden, dass der erhebliche Sterbeüberschuss auf absehbare Zeit bestehen bleiben wird.

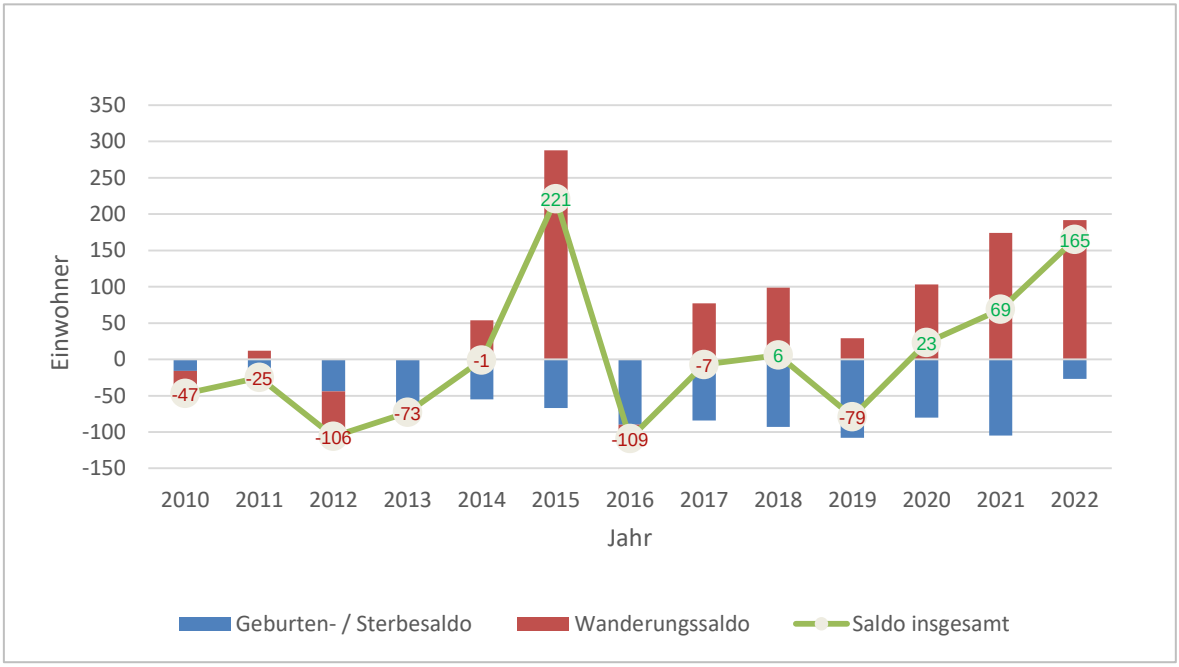

Abb. 12: Gesamtsaldo der Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

2.4.2 Altersstruktur

Die nachfolgende Bevölkerungspyramide, welche eine Übersicht über die Altersstruktur der Kommune gibt, konkretisiert die im Kontext der hohen Sterbefallanzahlen genannte Thematik des demographischen Wandels.

Die dargestellte Bevölkerungspyramide ist, entgegen dem eigentlichen Sinne einer Pyramide, eine Urnenform. Urnenförmige Bevölkerungspyramiden sind typisch für Industrieländer im demografischen Wandel und beinhaltet eine grundsätzliche hohe Lebenserwartung bei gleichzeitig kontinuierlich abnehmenden Geburtenzahlen.

Die Bevölkerungsstruktur der Stadt Barth ist geprägt von einem hohen Anteil an Personen im erwerbstätigen Alter, hier insbesondere in der Altersgruppe 45 bis 64 Jahre also im „fortgeschrittenen erwerbstätigen Alter". Es sind in dieser Gruppe 2.705 Personen gemeldet, also 30,5 % der Gesamtbevölkerung. Diese Personengruppe, sowohl Männer als auch Frauen, werden dementsprechend über kurz oder lang dem Arbeitsmarkt nicht mehr zur Verfügung stehen.

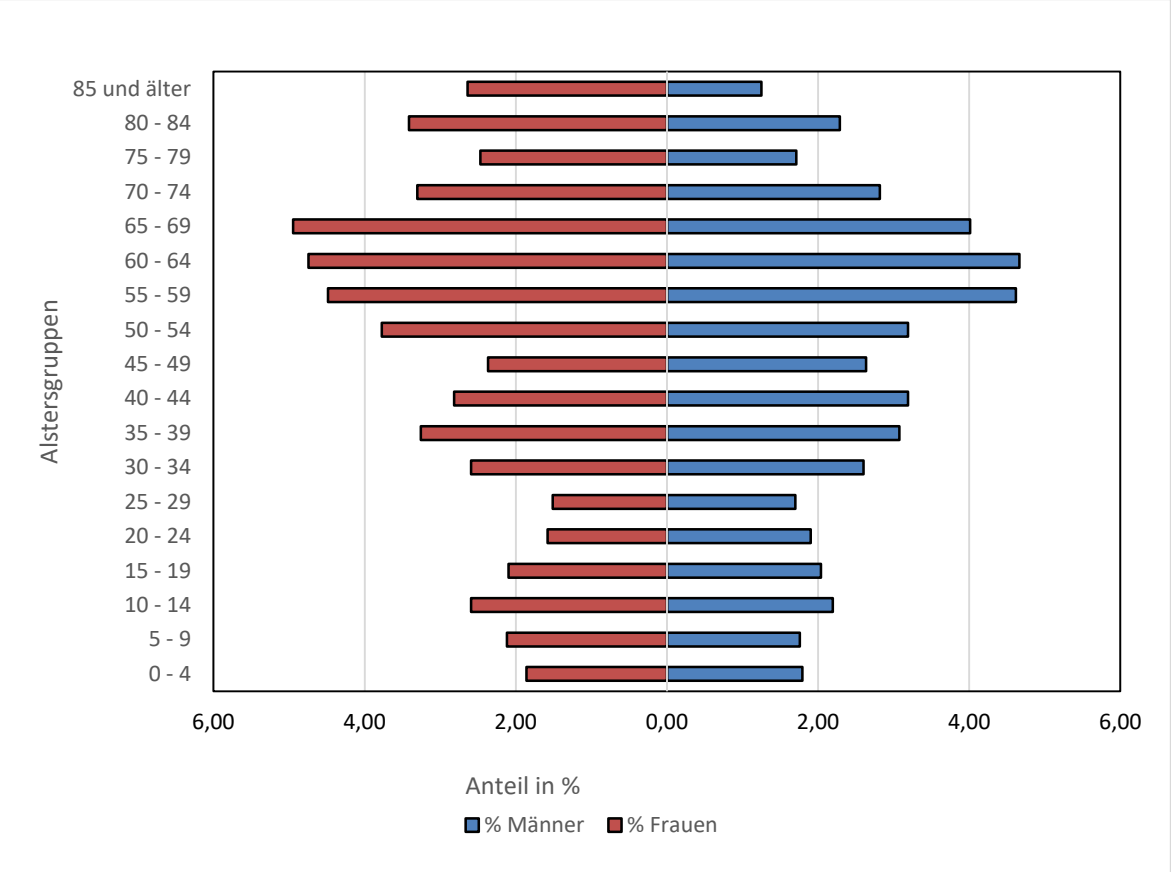

Abb. 13: Bevölkerungspyramide Stadt Barth 30.06.2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Die Gruppe der jüngeren Erwerbstätigen (25 bis 44) dagegen fällt mit 1.841 EW (20,7 %) und die der Berufsstarter (15 bis 24 Jahren) mit 676 EW (7,6 %) deutlich kleiner aus. Erkennbar ist ein verhältnismäßig geringer Anteil an Kindern und Jugendlichen bis 14 Jahre (1.093 EW bzw. 12,3 %), bei Frauen und Männern gleichermaßen. Diese Altersklasse ist mutmaßlich weiterhin geprägt von Wanderungsbewegungen in Richtung der Oberzentren aus Gründen der Aus- und Weiterbildung, des Studiums oder der Arbeitsaufnahme. Die Altersklassen der jüngeren Rentner (65 bis 79 Jahren) und der älteren Rentner (ab 80 Jahren) nehmen 19,3 bzw. 9,6 % der Gesamtbevölkerung ein.

Betrachtet man die Entwicklung der Altersgruppen gegenüber 2015, so hat die Gruppe bis 14 Jahre vom Anteil her von 11,4 auf 12,3 %, mäßig zugenommen, während diejenige der Berufsstarter mäßig von 8,8 auf 7,6 %. zurückgegangen ist Bei der Gruppe der jüngeren

und älteren Berufstätigen (waren 2015 nicht getrennt ausgewiesen) erfolgte ebenfalls ein mäßiger Rückgang (55,8 auf 51,2 %). Die Gruppe der Rentner ab 65 Jahren dagegen (2015 waren die Rentner nur insgesamt erfasst) ist deutlich von 24,0 auf 28,9 % angestiegen. Hier macht sich der demografische Wandel ebenso bemerkbar, wie der weiterhin bestehende Zuzug von Altersruheständlern in die küstennahe Region von M-V.

Der Anteil der weiblichen Bevölkerung Barths zum 30.06.2022 beträgt ca. 53 % gegenüber der anteiligen männlichen Bevölkerung bei 47 %. Der Überschuss an weiblicher Bevölkerung ist insbesondere in den höheren Altersklassen, ab 65 Jahre, festzustellen. Gemäß des Statistik-Portals „Wegweiser-Kommune“ wird die dort alternativ kategorisierte Altersklasse 24-37 Jahre als Elternjahrgang bezeichnet. Der Anteil der Elternjahrgänge an der Gesamtbevölkerung ist zwischen 2014 (15,2 %) und 2021 (12,8 %) um 2,4 % gesunken.

2.4.3 Bevölkerungsprognose

Bevölkerungsprognosen über die zukünftigen und langfristigen Bevölkerungs- und altersstrukturellen Entwicklungen stellen eine elementare Voraussetzung für kommunale Planungen und politische, ökonomische, soziale und infrastrukturelle Entscheidungen dar. Prognosen beinhalten neben rein statistischen Kennziffern aber auch verhaltensbedingte Einflüsse, also qualitative Aspekte, welche wiederum quantifiziert werden müssen. Da alle verhaltensbedingten Einflüsse sich nur schwer voraussehen lassen, werden insgesamt drei Szenarien mit unterschiedlichen Verhaltensannahmen erarbeitet. Eingangs werden die drei Szenarien als Diagramm hinsichtlich der Gesamtbevölkerungszahl dargestellt und im Anschluss separat hinsichtlich der Altersstruktur sowie der Annahmen erläutert.

Für die demographischen Prognosen wurde auf ein Analysetool des Leibnitz-Instituts für ökologische Raumforschung (IÖR) zurückgegriffen.

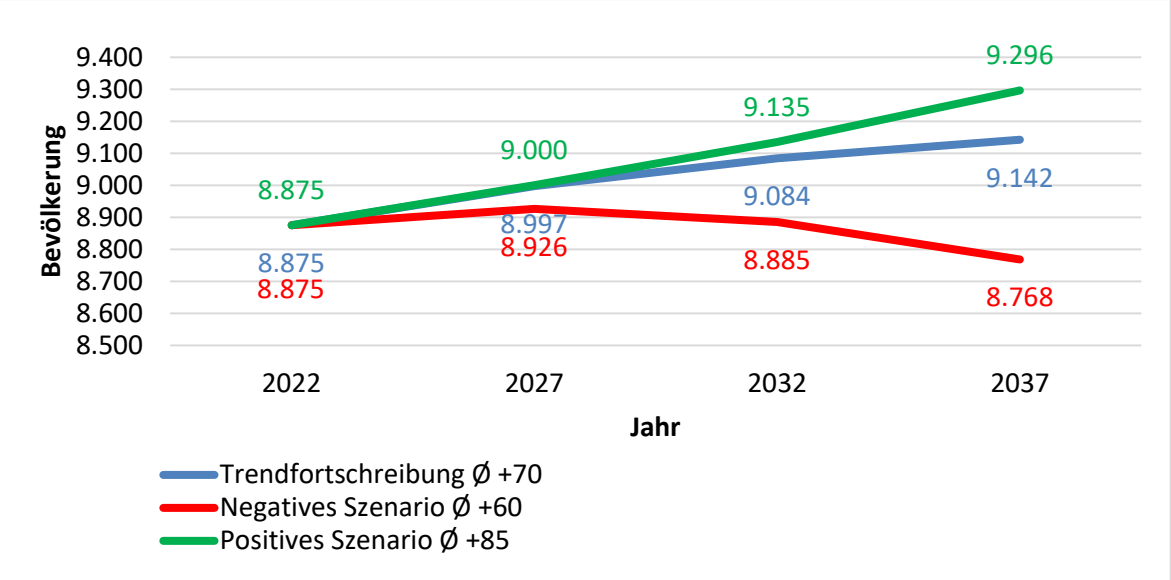

Abb. 14: Szenarien zukünftiger Bevölkerungsentwicklung *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Dargestellt sind drei Szenarien der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung. Jedes Szenario ist mit einer durchschnittlichen Zuwanderungskennziffer über einen Zeitraum von fünfzehn Jahren hinterlegt. Im Rahmen eines Abstimmungstermins am 09.03.2023 wurde erörtert,

dass das Szenario „Trendortschreibung“ mit leichtem Bevölkerungszuwachs in Anbetracht aller bekannten Parameter und Entwicklungen sowie der prognostizierten Zuzugserwartung als realistisch eingeschätzt wird und somit der weiteren ISEK-Aufstellung zu Grunde gelegt wird. Das negative und das positive Szenario werden daher nachfolgend deskriptiv-statistisch lediglich angerissen, während das Szenario „Trendfortschreibung detaillierter aufgearbeitet und mit einer Vielzahl an Annahmen hinterlegt wird.

Negativ-Szenario

Die Gesamtbevölkerungszahl reduziert sich im Negativ-Szenario während des Betrachtungszeitraumes von 2022 bis 2037 um knapp 100 Personen auf 8.768 EW. Dieses Szenario ist in erster Linie durch eine steigende Sterberate bei gleichzeitig sinkenden Wanderungsgewinnen gekennzeichnet. Der Anteil an Kindern und Jugendlichen bis 14 Jahre reduziert sich drastisch, während der Anteil an Personen über 80 Jahre erheblich ansteigt. Darüber hinaus ist ein Rückgang von knapp 6 % bei der Bevölkerungsgruppe der 45 bis 64-jährigen zu verzeichnen.

Tab. 1: Anteil Altersklassen an der Gesamtbevölkerung gemäß Negativ-Szenario in % *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Anteil	2022	2027	2032	2037
0-14	12,32 %	9,16 %	6,60 %	3,57 %
15-24	7,62 %	9,14 %	9,44 %	9,27 %
25-44	20,74 %	18,98 %	17,57 %	17,85 %
45-64	30,48 %	27,45 %	25,18 %	24,10 %
65-79	19,26 %	24,03 %	27,15 %	25,82 %
80 und älter	9,59 %	11,24 %	14,07 %	19,39 %

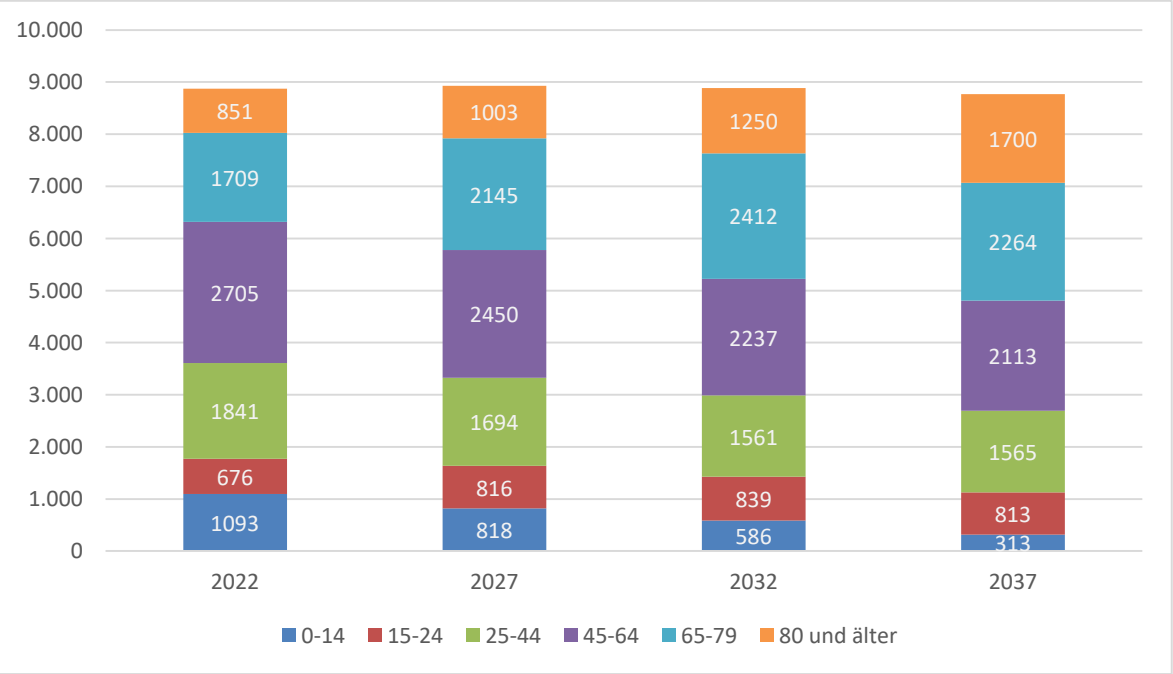

Abb. 15: Entwicklung Altersgruppen negatives Szenario *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Positiv-Szenario

Das positive Szenario geht von einer durchschnittlichen Zuwanderung von 85 Personen jährlich über 15 Jahre aus. Die Gesamtbevölkerungszahl erhöht sich zwischen den Jahren 2022 und 2037 um 421 Personen bzw. um 4,7 %. Ähnlich wie im Negativ-Szenario erhöht sich auch hier der Anteil an Personen über 80 Jahre erheblich. Der Rückgang an Kindern und Jugendlichen fällt allerdings geringer aus als im Negativ-Szenario.

Tab. 2: Anteil Altersklassen an der Gesamtbevölkerung gemäß Positiv-Szenario in % *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Anteil	2022	2027	2032	2037
0-14	12,32 %	9,39 %	7,35 %	5,03 %
15-24	7,62 %	9,12 %	9,47 %	9,52 %
25-44	20,74 %	19,11 %	17,96 %	18,57 %
45-64	30,48 %	27,39 %	25,04 %	23,88 %
65-79	19,26 %	23,89 %	26,62 %	24,94 %
80 und älter	9,59 %	11,10 %	13,56 %	18,06 %

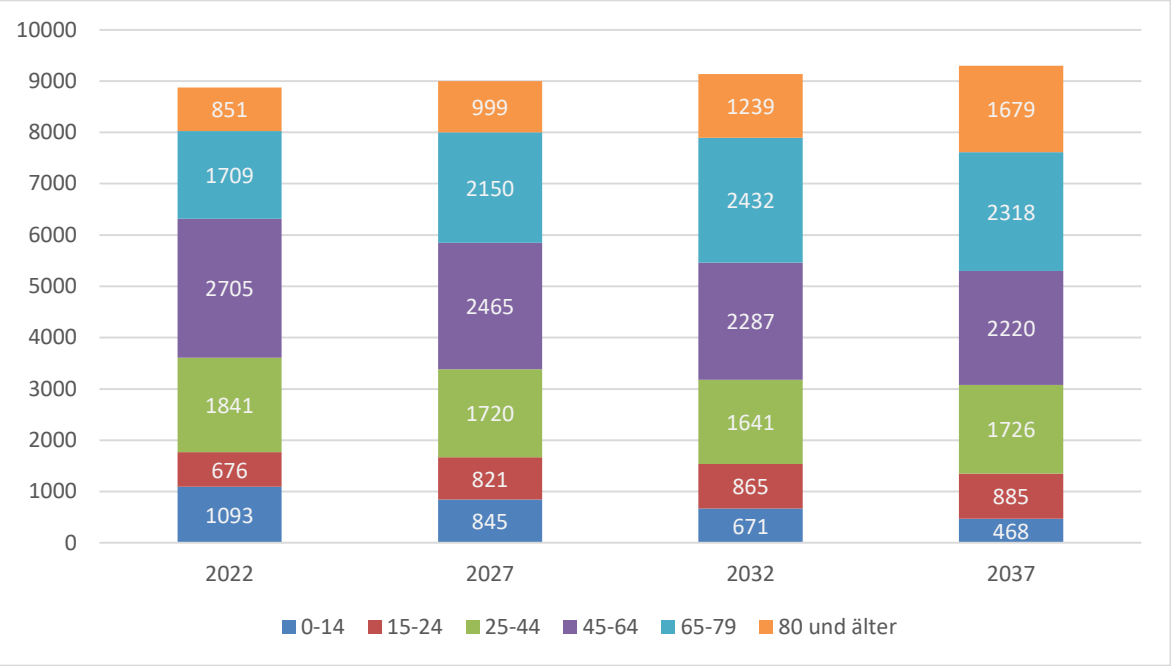

Abb. 16: Entwicklung Altersgruppen positives Szenario *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Eine dem Szenario zugrunde liegende Annahme ist, dass die Abwanderung junger Bartherinnen und Barther stark reduziert wird bzw. ins Gegenteil gekehrt wird sowie dass die Zuwanderung sich insbesondere aus jungen Familien speist. Darüber hinaus sind eine Vielzahl an Gewerbeansiedlungen mit attraktiven Arbeitsplätzen als Komponente definiert, welche im Zusammenspiel mit einem vorhandenen Baulandangebot sowie den Megatrends der „New-Work“ und Digitalisierung flexibleres Arbeiten ermöglichen und somit dem ländlichen Raum eine erhöhte Attraktivität zugeschrieben wird.

Szenario „Trendfortschreibung“

Dem Szenario „Trendfortschreibung“ werden folgende zwei Annahmen zugrunde gelegt:

1. Die erhöhte Lebenserwartung in Verbindung mit einem deutlichen Sterbeüberschuss wird auf absehbare Zeit bestehen bleiben,
2. der deutliche Überschuss an Zuzügen wird ebenfalls auf absehbare Zeit bleiben, allerdings sind die durch den Zuzug von Flüchtlingen verursachten Spitzenwerte aus den Jahren 2015 und voraussichtlich 2022 zu relativieren.

Während der natürliche Saldo im Grunde nicht bzw. nur schwerlich durch Handeln der Stadt Barth verändert werden kann, bietet der Wanderungssaldo Möglichkeiten zur Gestaltung der städtischen Bevölkerungs- und Altersstruktur. Insbesondere für Städte, die von einem hohen Durchschnittsalter geprägt sind, ist eine hohe Zuwanderung elementar wichtig, da hierdurch die negativen Folgen des demografischen Wandels abgeschwächt werden können. Als Ursachen für den unter 2. genannten weiterhin zu erwartenden Zuzug werden insbesondere gesehen:

- Zuzug von älteren Menschen aus dem regionalen ländlichen Umfeld aufgrund der besseren Versorgungsangebote für die Gruppe im städtischen Umfeld,
- ebenso von jüngeren Menschen und Familien,
- Nachfrage nach Wohnungen von im Tourismus auf Fischland-Darß-Zingst (FDZ) aber auch in Barth selbst tätiger Personen mit geringerem bis mittlerem Einkommen, u. a. deshalb, dass diese Gruppe sich in den Ostseebädern keinen Wohnraum leisten kann,
- Zuzug von Unternehmern und Arbeitskräften, deren Betriebe von FDZ nach Barth aus Platz- und Kostengründen umziehen,
- weiterer Zuzug von Flüchtlingen und sonstigen Personen mit Migrationshintergrund,
- in bisher begrenztem Umfang auch Zuzug von Personen, die in Rostock und weiter entfernt arbeiten und mehrtägig über Home Office von Barth aus tätig sind sowie
- Altersruheständler, sowohl aus den neuen wie aus den alten Bundesländern.

Das Szenario „Trendfortschreibung“ basiert auf dem durchschnittlichen Wanderungssaldo zwischen 2010 und 2022; Basis der hier vorgestellten Prognose ist eine Wanderungskennziffer von durchschnittlich 70 Zuwanderungen.

Über die nächsten 15 Jahre wird sich die Gesamtbevölkerungszahl in Barth um 267 Personen erhöhen. Die Anzahl an jungen Kindern bis 5 Jahre wird sich zwischen 2022 und 2027 erheblich reduzieren, allerdings anschließend bis 2037 auf niedrigem Niveau stagnieren. Dasselbe gilt für die Altersgruppe der 5 bis 10 sowie der 10 bis15 Jahre alten Kinder. Die Altersklasse der jungen Erwachsenen hingegen wird perspektivisch stagnieren mit leichter Tendenz zum Wachstum. Dies betrifft auch den Bereich der Altersgruppen von 20 bis 25 und von 25 bis 30 Jahren.

Während die Anzahl an Personen im erwerbsfähigen Alter sich um ca. 535 Personen reduzieren wird (Rückgang um ca. 10 %), steigt prognostisch die Anzahl an Bartherinnen und Barther der darüber liegenden Altersklassen ab 65 Jahre um fast 1.500 Personen an (Anstieg um ca. 58 %!).

Tab. 3: Zusammensetzung der Altersklassen im Betrachtungszeitraum bis 2037 gemäß dem Szenario „Trendfortschreibung“ *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Altersgruppe	2022	2027	2032	2037
0 - <5	324	66	78	88
5 - <10	344	390	132	144
10 - <15	425	380	426	168
15 - <20	367	447	402	448
20 - <25	309	372	452	408
25 - <30	285	336	400	480
30 - <35	461	315	365	426
35 - <40	562	489	345	394
40 - <45	533	572	500	357
45 - <50	444	559	597	525
50 - <55	618	441	555	594
55 - <60	808	636	459	573
60 - <65	835	824	655	482
65 - <70	795	836	828	663
70 - <75	543	794	835	826
75 - <80	371	540	790	832
80 - <85	506	347	511	754
85 und älter	345	653	754	980
Gesamt	**8.875**	**8.997**	**9.084**	**9.142**

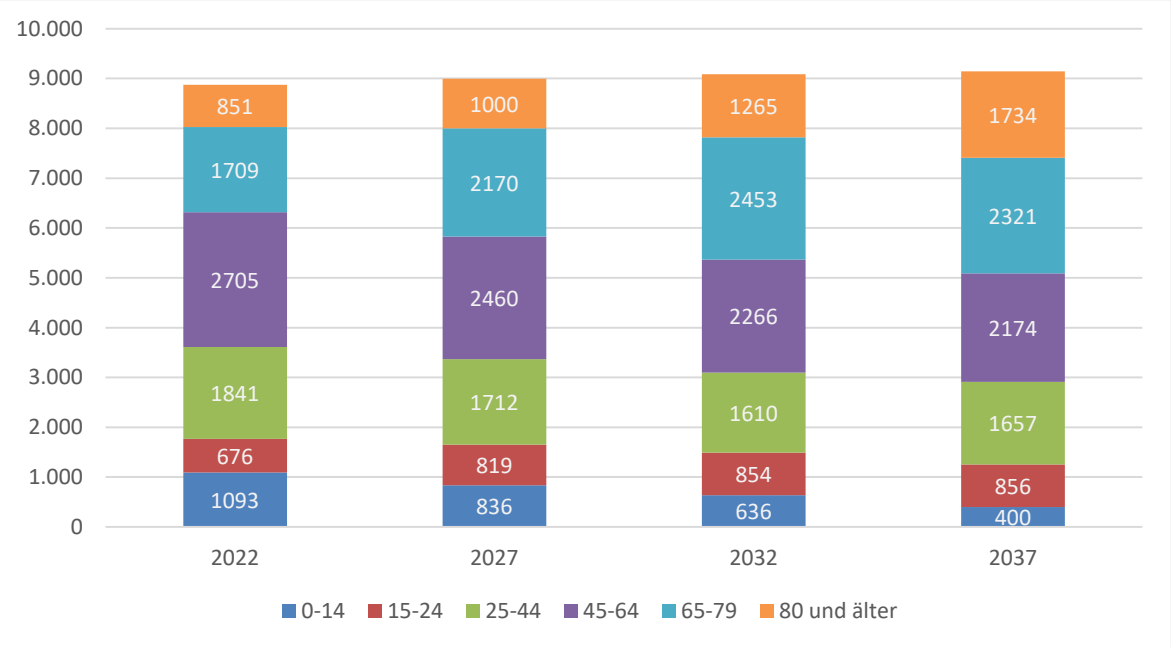

Abb. 17: Entwicklung Altersgruppen gemäß Szenario „Trendfortschreibung“ *Quelle: Stadt Barth / LGE*

2.5 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung

2.5.1 Wirtschaftsstruktur und -Entwicklung

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Barth ist bereits seit DDR-Zeiten vom Tourismus, vom Einzelhandel sowie von sonstigen Dienstleistungen, insbesondere in den Bereichen Bildung, soziale Dienste und öffentliche Verwaltung, geprägt. Daneben bestehen noch Betriebe des verarbeitenden Gewerbes, die immerhin knapp 20 % der Arbeitsplätze stellen. Betrachtet man die Berufsgruppen an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten spiegeln sich vorgenannte Schwerpunkte in den Sektoren „Handel, Verkehr und Gastgewerbe“ sowie „sonstige Dienstleistungen“ wieder.

So bestehen in Barth im Beherbergungsbereich 3 Hotels, weitere an den Reiterhof und den Segelclub angeschossene Unterkünfte sowie, insbesondere im Umfeld des Hafens, eine große Anzahl an Ferienwohnungen. Insgesamt bestehen in Barth aktuell 405 Gästebetten gewerblicher Anbieter. Mit dem in Bau befindlichen Hafenquartier werden zusätzliche 240 Ferienwohnungen dazukommen; weitere größere touristische Vorhaben im östlichen Hafenbereich und im Bereich Monser Haken sind in Planung. An besonderen touristischen Kultur- und Freizeitangeboten sind die 5 Museen (Vineta-Museum, Barther Bibelzentrum, Museum in der Alten Druckerei, Windjammermuseum, Museum Barther Dampfmaschinen) anzuführen sowie das Theater „Barther Boddenbühne“ und spezielle auch die Feriengäste ansprechende Sportangebote, insbesondere Reiten und Segeln.

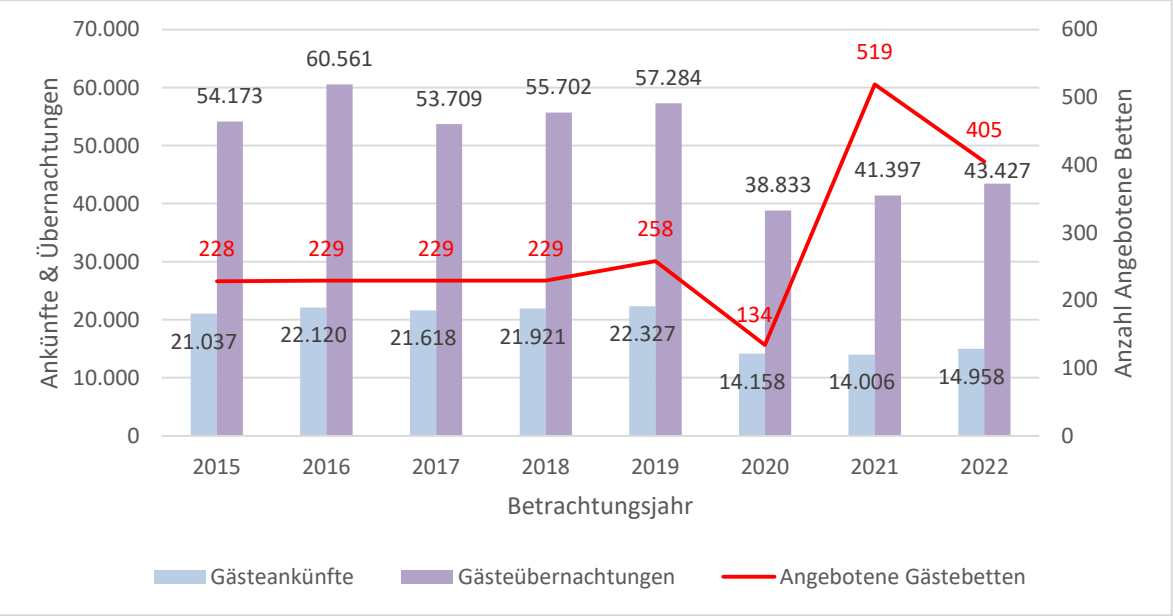

Abb. 18: Entwicklung der Gästeankünfte, -Übernachtungen und der angebotenen gewerblichen Betten 2015 bis 2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Die Entwicklung der touristischen Kennzahlen wie Gästeankünfte, Gästeübernachtungen und angebotene Betten ist laut statistischen Landesamt M-V zwischen den Jahren 2015 und 2019 relativ stabil geblieben. Mit Beginn der Corona-Pandemie und den damit verbundenen allseits bekannten Einschränkungen wie Lockdowns, Gästebeschränkungen u. ä. ist logischerweise mit dem Jahr 2020 ein starker Rückgang zu verzeichnen gewesen. Gleichwohl ist seit 2021 wiederum ein Anstieg der touristischen Kennziffern zu vermerken;

die Barther-Tourismusbranche erholt sich also langsam von den einschneidenden Folgen der Pandemie.

Tab. 4: Entwicklung der Betriebe, Ankünfte, Übernachtungen, angebotenen Betten und der durchschnittlichen Auslastung 2015 bis 2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Jahr	Betriebe	Gästeankünfte	Übernachtungen	Angebotene Gästebetten	durchschnittl. Auslastung
2015	8	21.037	54.173	228	66,0 %
2016	8	22.120	60.561	229	73,5 %
2017	8	21.618	53.709	229	65,1 %
2018	8	21.921	55.702	229	67,6 %
2019	9	22.327	57.284	258	61,7 %
2020	9	14.158	38.833	134	80,5 %
2021	10	14.006	41.397	519	22,2 %
2022	10	14.958	43.427	405	29,8 %

Die Anzahl der gewerblichen Beherbergungsbetriebe ist im abgebildeten Zeitraum 2015 bis 2022 lediglich um einen auf 10 Betriebe gestiegen. Die Zahl der angebotenen gewerblichen Betten ist zunächst im ersten Coronajahr infolge von Betriebseinschränkungen von 258 auf 134 Betten stark zurückgegangen; in der Folge von Wiedereröffnungen sowie der Neueröffnung einer Einrichtung ist dann aber ein Anstieg auf 405 Betten zu verzeichnen. Infolge der vorstehend dargelegten Schwankungen bei den Übernachtungen und den angebotenen Betten verhält sich auch die durchschnittliche Auslastung volatil. Insgesamt kommt es aber anscheinend durch den deutlichen Zuwachs an angebotenen Betten zu einem deutlichen Rückgang der Auslastung. Einen erheblichen Anteil am touristischen Geschehen in der Stadt haben darüber hinaus auch die vorhandenen Ferienwohnungen der privaten Vermieter, welche allerdings statistisch nicht erfasst sind.

Im Sektor des produzierenden Gewerbes bestehen im maritimen Bereich u. a. 2 Werften, ein Schiffsausrüster, eine Segelmacherei und ein größerer Betrieb des Anlagen- und Maschinenbaus. Weiterhin bestehen einige mittlere und kleinere Handwerksbetriebe in verschiedenen Branchen.

Im Bereich Land-, Forstwirtschaft und Fischerei schließlich hat sich in den letzten Jahren auf dem Gelände des ehemaligen Kombinats für Marktfruchtanbau ein neuer großer Marktfruchtbetrieb entwickelt.

2.5.2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Gemäß den online aufrufbaren Daten der Bundesagentur für Arbeit gibt es in der Stadt Barth im Hinblick auf die Gesamtanzahl an sozialversicherungspflichtig (SV) Beschäftigten Personen keine maßgeblichen Veränderungen im Gesamtzeitraum zwischen 2017 und 2022.

Die Beschäftigungsquote in Barth ist zwischen 2017 und 2022 leicht gesunken und betrug zum 31.12.2022 rund 59,1 %, wobei diese im Verhältnis zum Landkreis Vorpommern-Rügen (59,6 %) und dem Land Mecklenburg-Vorpommern (61,6 %) nur geringfügig abfällt.

Tab. 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Insgesamt (Wohn- und Arbeitsort) kategorisiert nach Merkmalen *Quelle: Stadt Barth / LGE*

SV-Beschäft.-Gruppe	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung	
							absolut	in %
Insgesamt	5.219	5.170	5.058	5.010	5.143	5.256	**37**	**0,71 %**
Männer	2.413	2.431	2.383	2.403	2.465	2.475	**62**	**2,57 %**
Frauen	2.806	2.739	2.675	2.607	2.678	2.781	**-25**	**-0,89 %**
Ausländer	135	199	287	206	266	278	**143**	**105,9 %**
unter 25	360	355	358	368	392	441	**81**	**22,50 %**
55 Jahre u. ält.	1.282	1.305	1.339	1.378	1.456	1.512	**230**	**17,94 %**

Während die Anzahl an SV-Beschäftigten Frauen am Wohn- und Arbeitsort minimal zurückgegangen ist, stieg gleichzeitig die Anzahl bei den Männern verhältnismäßig geringfügig stärker an, sodass auch bei der Gesamtanzahl ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist. Positiv hervorzuheben ist der starke Anstieg der SV-Beschäftigten Personen mit Migrationshintergrund (+105 %); der unter 25-jährigen SV-Beschäftigten (+22,5 %) und auch der Anstieg der Gruppe der Personen, die 55 Jahre und älter sind.

Das Jahr 2020 stellt bei den SV-Beschäftigten insgesamt mit Wohn- und Arbeitsort zwischen 2017 und 2022 einen Tiefpunkt dar. Diese leicht rückläufige Entwicklung setzte bereits vor 2020 ein, wurde aber möglicherweise durch den Beginn der Corona-Pandemie und den seinerzeit erheblichen Einschränkungen des öffentlichen Lebens verstärkt.

Im Hinblick auf die Anzahl der SV-Beschäftigten mit Arbeitsort Barth wird die allgemeine Wirtschaftsstruktur der Stadt Barth deutlich. Die einzelnen Wirtschaftszweige sind im „Merkblatt Kurzanleitung Wirtschaftszweigklassifikation“, veröffentlicht und gefördert durch das Bundesamt für Wirtschaft u. Ausfuhrkontrolle sowie dem Bundesministerium für Wirtschaft u. Klimaschutz (vgl. https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Wirtschaft/unb_kurzanleitung_wirtschaftszweigklassifikation.pdf?__blob=publicationFile&v=2 Abrufdatum: 05.04.2023) näher definiert.

Der Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen“ hat seit mindestens 2018 den höchsten Anteil an SV-Beschäftigten aller Wirtschaftszweige in der Stadt Barth. Zum Wirtschaftszweig gehören hier insbesondere persönliche Dienstleistungen wie Reinigung, Frisöre, Kosmetik, Bestattungen etc.

Der weitere dominierende Wirtschaftszweig ist Handel, Verkehr und Gastgewerbe. Hierzu zählen der Einzel- und Großhandel, Personen- und Güterbeförderung sowie touristische Einrichtungen, u. a. im Bereich der Beherbergung und Gastronomie. Der Anteil an SV-Beschäftigten in diesem Wirtschaftszweig ist seit 2020 und damit seit Beginn der Corona-Pandemie steigend. Möglicherweise ist an dieser Stelle ein Rückschluss auf den allgemein zu beobachtenden Trend möglich, dass die deutsche Bevölkerung vermehrt, u. a. im Kontext der Pandemie, den Urlaub wieder im eigenen Land verbringt (vgl. https://www.reisevor9.de/inside/deutschland-urlaub-und-autoreisen-weiter-im-trend Abrufdatum: 05.04.2023).

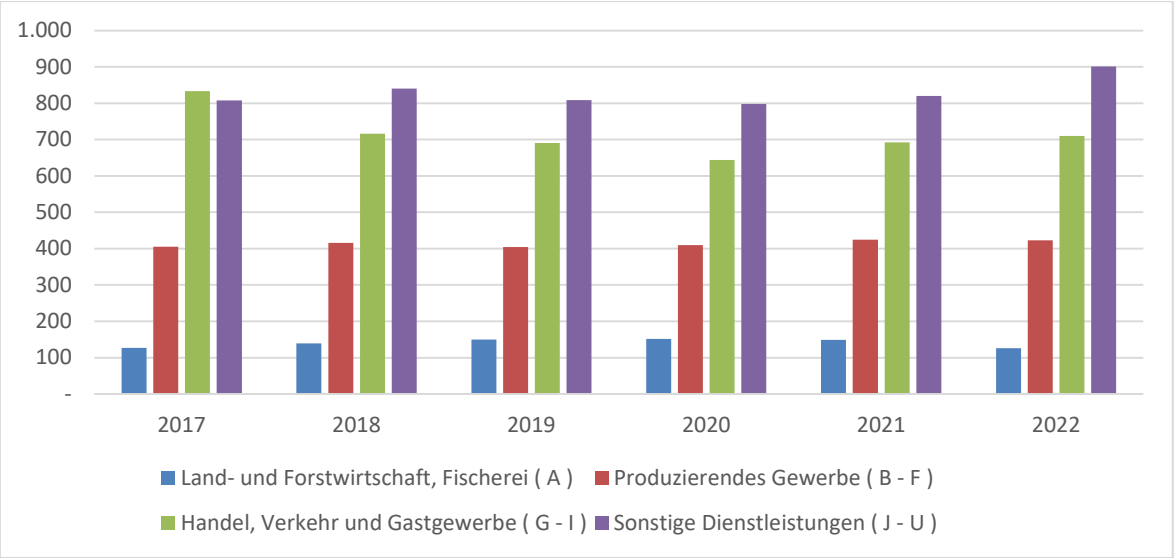

Abb. 19: SV-pflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen 2017-2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Barth beträgt 2.160 Personen, während die Anzahl der SV-Beschäftigten mit Wohnort Barth bei 3.096 Personen liegt. Hieraus resultiert ein negativer Pendlersaldo von -936. Durchgehend seit mindestens 2017 weist die Stadt Barth einen negativen Pendlersaldo auf, welcher nicht gravierenden Schwankungen unterliegt. Sowohl die Einpendler- als auch Auspendlerentwicklung weist dabei eine leicht steigende Tendenz auf.

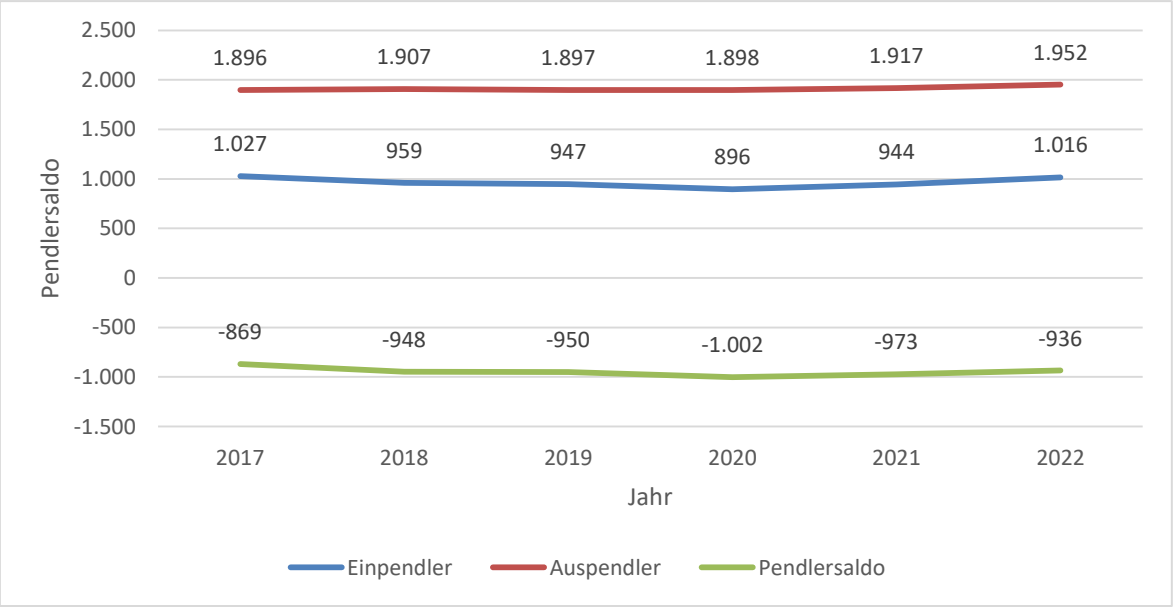

Abb. 20: Pendlersaldo Barth 2017-2022 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Die Einpendlerquote der Stadt Barth liegt bei knapp 33 %, d.h. 33 % aller sozialversicherungspflichtig-Beschäftigten pendelte von außerhalb nach Barth zur Arbeit. Dies weist auf eine Verknappung des Arbeitsplatzangebotes innerhalb der Stadt Barth hin.

Die Anzahl der Arbeitslosen in der Stadt Barth ist seit 2019 um knapp 21 % gestiegen. Der Anteil an Langzeitarbeitslosen, 214 Personen im Jahr 2022, ist um mehr als 50 % gestiegen und macht nun knapp 39 % der gesamten Arbeitslosen in der Stadt Barth aus.

Tab. 6: SV-pflichtig Beschäftigte und Arbeitslose insgesamt (Wohn- und Arbeitsort) kategorisiert nach Merkmalen *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Jahr	gesamt	<25 Jahre	55 Jahre und älter	Arbeitslose SGB III	Arbeitslose SGB II
2019	**447**	40	128	156	290
2020	**501**	50	146	180	321
2021	**542**	46	167	168	375
2022	**543**	48	169	158	385

2.5.3 Einschätzung zur zukünftigen Entwicklung von Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Kaufkraft

Die weitere Entwicklung von Wirtschaft und Arbeitsmarkt und der damit in Verbindung stehenden Kaufkraft wird wahrscheinlich von der zukünftigen Entwicklung des Tourismus als Schlüsselsektor in der Stadt selbst aber auch in dem angrenzenden Tourismusschwerpunktraum Fischland-Darß-Zingst abhängen. Barth ist u. a. auch potentieller Wohnstandort für die Tourismusschwerpunktgemeinden, sodass sich deren positive Entwicklung auch in Barth in steigender Nachfrage nach Wohnraum, Waren und Dienstleistungen wiederspiegelt. Sollte eine weitere quantitative wie qualitative Entwicklung hier stattfinden, so werden sich die Wertschöpfung sowie das Arbeitsplatzangebot entsprechend positiv entwickeln. Dies gilt für den Tourismussektor selbst wie auch für die Dienstleister der touristischen Unternehmen und der im Tourismus Beschäftigten. Die zukünftige Nachfrage nach Gewerbeflächen wird stark abhängig von konkreten einzelnen Ansiedlungen sowie von der konjunkturellen Entwicklung sein und ist daher schwer einzuschätzen.

Voraussetzung für eine positive zukünftige wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung ist in jedem Falle die Schaffung der infrastrukturellen Grundlagen durch die Stadt, insbesondere die Bereitstellung von Gewerbeflächen, Wohnbauland und Wohnungen.

2.6 Wohnungsmarktentwicklung

2.6.1 Wohnungsbestand und Wohnungsleerstand

Die nachfolgend verwendeten Daten basieren auf den Angaben des Statistischen Landesamtes (bis 2021) in Verbindung mit übermittelten Angaben der Barther Wohnungsbaugesellschaft und der Barther Wohnungsgenossenschaft (bis 2022) sowie den jährlich fortzuschreibenden Monitoring-Daten.

Die Bebauungsstruktur der Stadt Barth ist geprägt von Gebäuden, die vor 1960 erbaut wurden (mehr als 70 % des Wohnungsbestandes). Davon wurden 42 % vor 1910 erbaut. Der überwiegende Anteil dieser Wohnungen ist in der Barther Altstadt zu finden. In der Zeit zwischen 1961 und 1990 entstanden in etwa ein Viertel des heutigen Wohnungsbestandes, fast 80 % davon in Barth Süd.

Zwischen 2016 und 2017 ist der Wohnungsbestand im gesamten Stadtgebiet zurückgegangen. Seit 2017 ist dieser allerdings kontinuierlich gestiegen, so dass in 2021 ein Wohnungsbestand von 5.467 Wohneinheiten zu verzeichnen ist. Im gleichen Zeitraum ist der Wohnungsleerstand in der gesamten Stadt auf ca. 215 leerstehende Wohnungen stetig zurückgegangen. Für das gesamte Stadtgebiet Barths beträgt die Leerstandsquote im Jahr 2021 3,93 %.

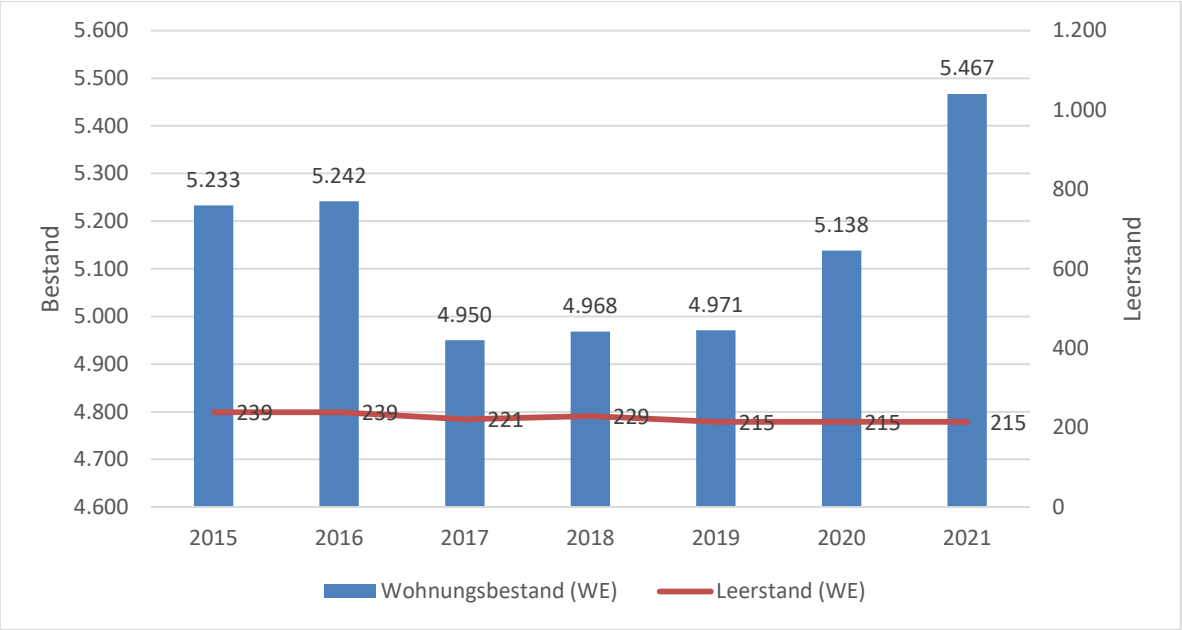

Abb. 21: Entwicklung Wohnungsbestand u. Leerstand Gesamtstadt 2017-21 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Der vorhandene Wohnungsleerstand ist insbesondere im Stadtgebiet Barth Süd zu verzeichnen und konzentriert sich hauptsächlich im Wohnungsbestand der Barther-Wohnungsbaugesellschaft mbH (WOBAU) sowie der Wohnungsbaugenossenschaft Schönes Heim eG. So befinden sich 55 WE von insgesamt ca. 215 auf gesamtstädtischer Ebene leerstehenden Wohneinheiten in Barth Süd und in Eigentum der WOBAU bzw. Wohnungsgenossenschaft, was eine Leerstandsquote von ca. 10,46 % ergibt.

Bei der Wohnungsbaugesellschaft Barth ist der Bestand in Barth-Süd zwischen 2017 und 2022 geringfügig gesunken, ist auf der anderen Seite der WOBAU-Leerstand in Barth-Süd gravierend gesunken. Die aktuelle Leerstandsquote der WOBAU in Barth-Süd beträgt im Jahr 2022 7,2 %.

Die o.g. Gesamtanzahl an Wohnungen (5.467) mit Stand 2021 setzt sich hinsichtlich der Anzahl an Räumen gemäß der nachfolgenden Tabelle zusammen. Ein- und Zweifamilienhäuser werden hierbei jeweils als eine bzw. zwei Wohnungen betrachtet. Den überwiegenden Anteil stellen hierbei Zwei- und Dreiraumwohnungen dar.

Tab. 7: Unterteilung des Wohnungsbestandes nach Anzahl an Räumen pro Wohnung *Quelle:* *Quelle: https://stadtistik.de/stadt/barth-13073009/#Wohnsituation_in_Barth (abgerufen am 18.1.2023)*

Wohnungen nach Anzahl der Räume	Gesamtanzahl	Anteilig in %
1-Raumwohnungen	315	5,8%
2-Raumwohnungen	1.140	20,9%
3-Raumwohnungen	1.769	32,4%
4-Raumwohnungen	1.067	19,5%
5-Raumwohnungen	676	12,4%
6-Raumwohnungen	319	5,8%
Wohnungen mit 7 oder mehr Räumen	181	3,3%
Wohnungen insgesamt	5.467	100,0%

Im Jahr 2021 verzeichnete die Stadt Barth insgesamt 2.216 Wohngebäude Mit knapp 72 % stellen hierbei die Einfamilienhäuser den größten Anteil, gefolgt von den Mehrfamilienhäusern mit knapp 18 %.

Tab. 8: Anzahl und Anteil der Wohngebäude und der Wohneinheiten nach Gebäudetyp 2023 *Quelle: https://stadtistik.de/stadt/barth-13073009/#Wohnsituation_in_Barth (abgerufen am 18.1.2023)*

Gebäudetyp	Gesamtanzahl	Anteil	Anzahl WE`s	Anteil WE`s gesamt
Einfamilienhäuser	1.607	72,5 %	1.607	29,4 %
Zweifamilienhäuser	194	8,8 %	388	7,1 %
Mehrfamilienhäuser	415	18,7 %	3.476	63,5 %
Wohngebäude gesamt	2.216	100,0 %	5.467	100,0 %

Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass der Anteil am Wohnungsbestand bei den Mehrfamilienhäusern dennoch erheblich ist; so bestehen 3.472 WE und damit 63,5 % des Bestands insgesamt in Mehrfamilienhäusern. Die nachfolgende Tabelle sowie die dazugehörige Abbildung verdeutlichen die Eigentümerstruktur in der Stadt Barth im Jahr 2022.

Tab. 9: Eigentümer Struktur Gesamtstadt *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Eigentümerstruktur Wohnungsbestand Stadt Barth	Gesamtanzahl	anteilig in %
Wohnungsgenossenschaft Schönes Heim eG	447	8,18
Wohnungsbaugesellschaft Barth mbH	1.029	18,82
Private & Sonstige	3.991	73,00
Gesamtwohnungsbestand in der Stadt Barth	5.467	100

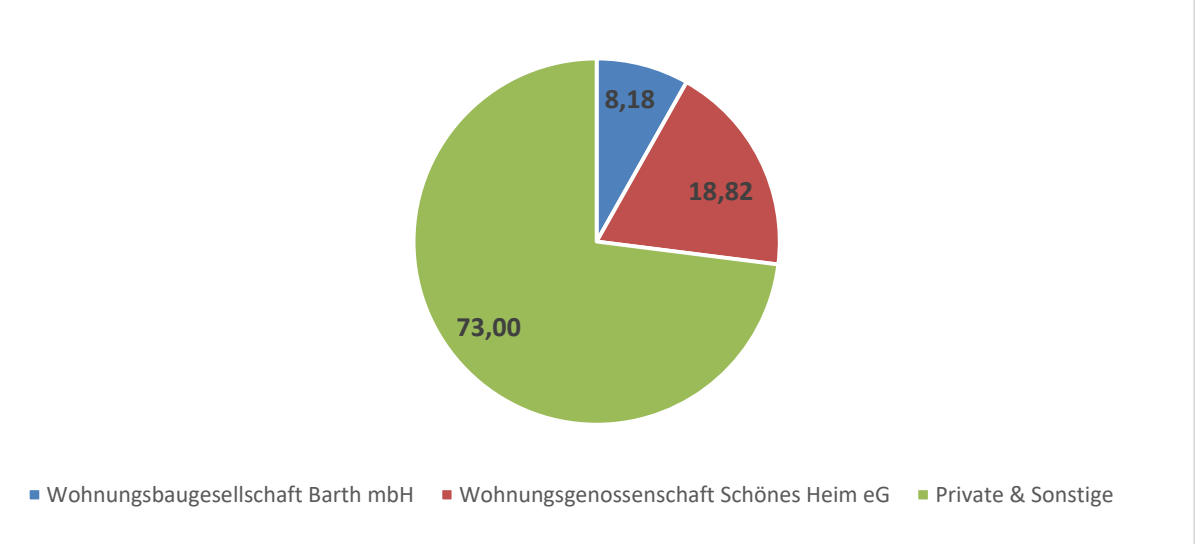

Abb. 22: Eigentümerstruktur Gesamtstadt 2022 in Prozent *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Wohnungsabgänge größeren Umfangs sind bei den beiden Wohnungsunternehmen nicht geplant, höchstens im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen bei denen Grundrissänderungen vorgesehen sind, z.B. durch barrierefreie Gestaltung mit Einbau von Aufzügen oder Ähnliches.

2.6.2 Wohnungsnachfrageprognose

Das nachfolgende Schaubild verdeutlicht die ineinandergreifenden Komponenten einer Wohnungsmarktanalyse einschließlich der Wohnungsnachfrage- bzw.- Bedarfsprognose:

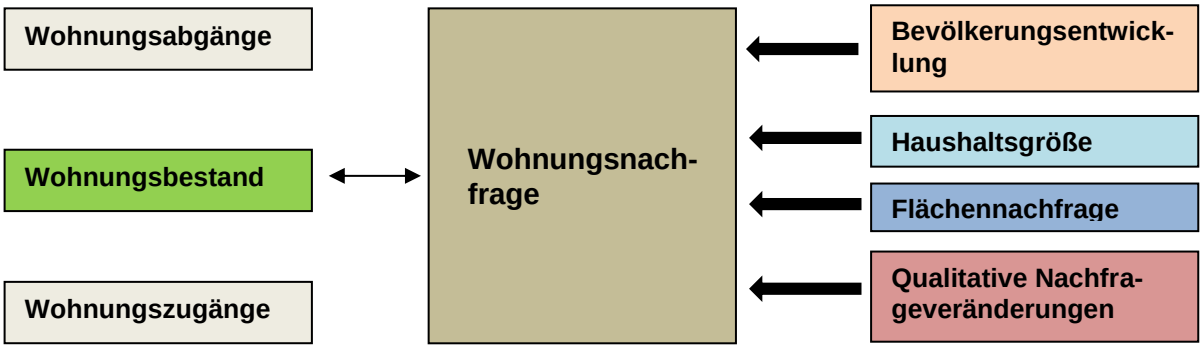

Abb. 23: Komponenten einer Wohnungsnachfrageprognose *Quelle: LGE*

Bevölkerungsentwicklung

Zentrale Grundlage für die Wohnungsnachfrageprognose bildet das in Kapitel 2.4.3 dargestellte Prognoseszenario „Trendfortschreibung“ mit den dort enthaltenen Annahmen und im Ergebnis perspektivisch einem begrenztem Bevölkerungswachstum von ca. 1,9 % auf 9.142 EW bis 2037 sowie starker Zunahme der beiden ältesten Altersgruppen über 65 Jahren.

Haushaltsgröße

Um die zukünftige Wohnungsnachfrage zu prognostizieren, ist nicht nur die zukünftige Bevölkerungsentwicklung relevant, auch die Entwicklung der Haushaltsgrößen bestimmt die zukünftige Nachfrage gleichfalls. So ist davon auszugehen, dass die durchschnittliche Haushaltsgröße bundesweit auch in Zukunft weiter sinken wird. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in M-V beträgt in 2022 1,93 Personen pro Haushalt (vgl.: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Tabellen/1-2-privathaushalte-bundeslaender.html, abgerufen am 24.08.2023). Es ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte weiter erhöhen wird; Haushalte mit vier oder mehr Personen werden deutlich zurückgehen. Gründe hierfür liegen in der steigenden Lebenserwartung; bei den Älteren sind die Kinder aus dem Haus und irgendwann stirbt noch einer der Ehepartner, sodass dann nur noch ein Einpersonenhaushalt übrig bleibt. Aber auch die niedrige Geburtenrate, die Zunahme der Partnerschaften mit getrennter Haushaltsführung, die vermehrte Tendenz zu einer Trennung von Ehe und außerehelichen Gemeinschaften sowie die hohe Mobilität führen auch bei der Bevölkerungsgruppe im jüngeren und mittleren Alter zu kleineren Haushalten.

Flächennachfrage

Zusammengefasst hat die Flächennachfrage, bezogen auf die Wohnfläche je Einwohner (in m²) sowie je Wohnung (in m²), seit 2011 stetig zugenommen. Als Gründe können jene, welche zum vorangehenden Kapitel Haushaltsgröße angeführt werden, herangezogen werden.

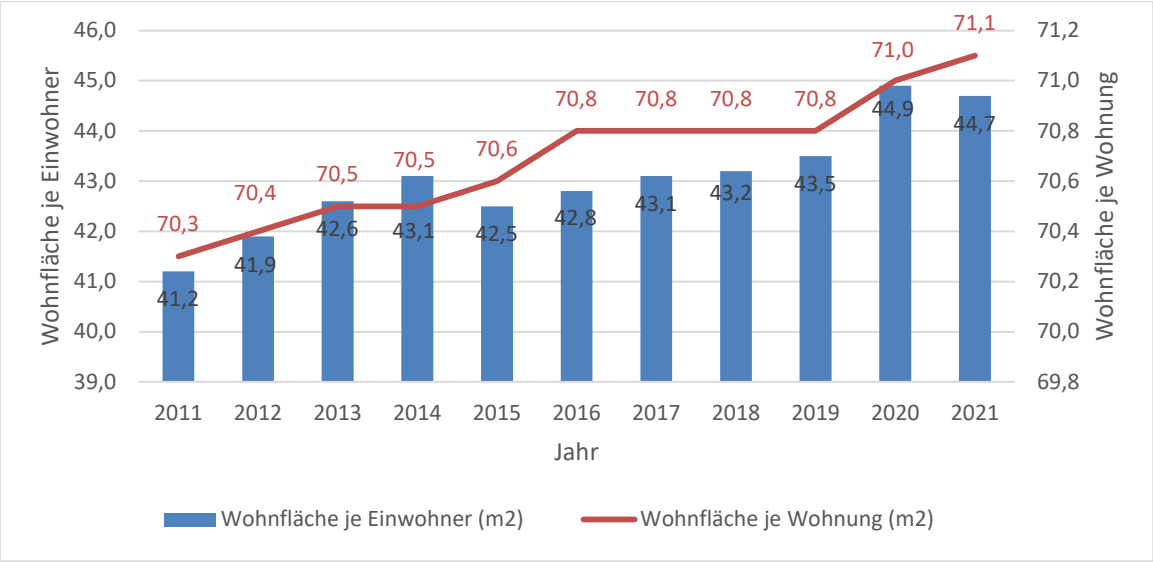

Abb. 24: Entwicklung der Wohnfläche pro Einwohner sowie je Wohnung 2011 bis 2021 *Quelle: LGE*

Qualitative Nachfrageveränderungen

Vor dem Hintergrund des mutmaßlich stark ansteigenden Anteils der Altersklasse ab 65 Jahre ist insbesondere die Schaffung von barrierefreien Wohnraum essentiell.

Außerdem ist für die Zielgruppe „junge Familien“ die Attraktivierung des Geschosswohnungsbaus durch moderne und größere Wohnungen erforderlich. Hierfür sind bspw. Wohnungszusammenlegungen ein probates Mittel.

Wohnungsabgänge und Wohnungszugänge

Die o.g. skizzierte Entwicklung führt zu der Annahme, dass der verfügbare Wohnungsbestand in Barth infolge von erwarteten qualitativen Verbesserungen und teilweise erfolgender Vergrößerung der Wohnflächen in den nächsten 15 Jahren perspektivisch sinkt.

Auf Basis der geschilderten Entwicklungstendenzen wurde für den nachfolgenden prognostizierten Wohnungsbestand in Mehrfamilienhäusern der o.a. großen Wohnungsanbieter, insbesondere betreffend des Bestands in industrieller Bauweise, ein prozentueller Rückgang von knapp 7 % im Zeitraum von 2022 bis 2037 eingeplant. Wohnungsabgänge betreffen Gebäude und Gebäudeteile, die durch ordnungsbehördliche Maßnahmen, Schadensfälle, Abbruch oder Umnutzung zu Nichtwohnzwecken, mit und ohne Baumaßnahmen, dem Wohnungsmarkt entzogen werden. Im Falle des industriellen Wohnungsbestandes betrifft dies vor allem „altersbedingte“ Wohnungsabgänge sowie Zusammenlegungen aufgrund der damit einhergehenden Schaffung größerer Wohnungen im Sinne einer attraktiveren Angebotsgestaltung, insbesondere für jüngere Familien.

In Barth sind in der Vergangenheit auch Umnutzungen von Wohnraum zu Ferienzwecken erfolgt. Dazu liegen allerdings keine belastbaren Zahlen vor, sodass sich eine zukünftige diesbezügliche Entwicklung auch schwer ableiten lässt. Zudem hat die Stadt Barth verschiedene Standorte für die Ergänzung des Ferienwohnangebots gesichert und es besteht darüber hinaus die Absicht der Stadt, für die Altstadt und weitere Baugebiete eine entsprechende weitergehende Umnutzung durch Anwendung des Satzungsrechts zu unterbinden. Aufgrund vorstehend aufgeführter Rahmenbedingungen wird davon ausgegangen, dass zukünftig keine Umnutzung von Wohnen in Ferienwohnen mehr erfolgt.

Wohnungsbedarfs- und Bestandsprognose für Barth 2037

Die nachfolgende Tabelle fasst die oben skizzierten Entwicklungen und Annahmen zahlenbasiert zusammen:

Tab. 10: Wohnungsprognose bis 2037 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Für Wohnungsprognose relevante Parameter	2022	2027	2032	2037
Bevölkerung	8.875	8.997	9.084	9.142
abzgl. Heimbewohner	153	155	160	165
zzgl. Nebenwohnsitze	300	300	300	300
Nachfragende Bevölkerung	9.022	9.144	9.231	9.289
Personen je HH*	1,93	1,91	1,89	1,87
Nachfragende Haushalte	4.675	4.787	4.884	4.967
Sondernachfrage durch Beschäftigte von aktuell in Bau befindlichen touristischen Großprojekten in Barth und Einzugsbereich	0	88	123	155
Nachfragende Haushalte inkl. tourist. Großprojekte	4.675	4.875	5.007	5.122
zzgl. 3 % Mobilitätsreserve	140	146	150	154
ergibt Wohnungsbedarf in WE	**4.815**	**5.021**	**5.151**	**5.276**
Wohnungsbestand	5.467	5.410	5.353	5.296
- davon in industrieller Bauweise	1.476	1.439	1.402	1.365
- davon sonstige WE	3.991	3.971	3.951	3.931
Anzahl der zu anderen Zwecken genutzten WE	- 437	- 437	- 437	- 437
verfügbarer Wohnungsbestand in WE	5.030	4.973	4.916	4.859
Wohnungsüberhang (-)/ Bedarf	**- 215**	**48**	**235**	**417**

Zusammengefasst wird hier der zukünftige Wohnungsbedarf aus der Bevölkerungsprognose abzüglich einer konstant steigenden Zahl an Heimbewohnern errechnet, da insbesondere die Anzahl an Personen über 65 Jahre auch im Szenario Trendfortschreibung konstant ansteigen wird. Wenn diese Zahl durch die Anzahl der durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,93 und perspektivisch weiter sinkender Haushaltsgrößen geteilt wird, ergibt sich daraus die Zahl der nachfragenden Haushalte. Denn nicht Einzelpersonen sind Nachfrager nach Wohnungen, sondern Haushalte.

Bei Gegenüberstellung des Wohnungsbestands für 2021 mit den ermittelten Leerstandzahlen ist eine Differenz von 437 WE festzustellen. Nach eingeholten Erkundigungen ist davon auszugehen, dass die Wohneinheiten zu anderen Zwecken als zum Dauerwohnen, insbesondere zur touristischen Vermietung von Privat, genutzt werden bzw. von den Eigentümern bewusst nicht zu Dauerwohnzwecken angeboten werden. Diese Wohneinheiten stehen somit dem Wohnungsmarkt nicht zur Verfügung und sind vom verfügbaren Wohnungsbestand in Abzug zu bringen. Die Stadt Barth verfolgt zwar das Ziel, der privaten touristischen Vermietung von Wohnraum im Sinne der Sicherung der Wohnraumversorgung der breiten Bevölkerung entgegenzuwirken, jedoch ist es als unrealistisch anzusehen, dass es bis zum Ende des Prognosezeitraums zu einem erheblichen Rückgang der touristischen Vermietungen kommt, bzw. dass andere Gründe für die Nichtvermietung entfallen. Entsprechend wird von einer gleichbleibenden Anzahl der dem Wohnungsmarkt entzogenen WE ausgegangen.

Weiterhin sind mehrere touristische Großprojekte in Barth und dessen Einzugsbereich in Bau bzw. liegen mit fortgeschrittenem Planungsstand vor. Bei diesen Vorhaben handelt es sich um die im ISEK unter 1. Priorität eingestuften Vorhaben Hafenquartier (240 Ferienwohnungen (FEWOs), Restaurant und weitere touristische Angebote) sowie ehemalige Fischfabrik (Vinetarium, 42 FEWOs, Schwimmbad, Wellnesscenter, Fitnesscenter, Arzt-

praxis, Kino mit 2 Sälen, Bowlingcenter mit 10 Bahnen, Restaurant, insgesamt 6 Geschäfte), das Hausbootprojekt im nordwestlichen Barther Hafen (50 FEWO, Gemeinschaftshaus, sonstige zugehörige Infrastruktur), das im Bereich des östlichen Hafens geplante Motel (40 Betten) sowie der Caravan-Platz im Bereich Am Borgwall (30 Standplätze, zugehörige Infrastruktur). Die Vorhaben umfassen ca. 1.040 Betten, bei Ansatz von einem entstehenden vollen Arbeitsplatz pro 10 Betten (Ansatz der Studie von Profund zu CenterParks Pütnitz) ergeben sich 104 zusätzliche Arbeitsplätze; weitere 390 Vollzeitarbeitsplätze kommen im Rahmen des unter Führung von CenterParks geplanten Ferien- und Freizeitparks auf der Halbinsel Pütnitz, ca. 15 km von Barth entfernt, dazu und zudem wird von 300 zusätzlichen touristischen Arbeitsplätzen im Rahmen der qualitativen wie quantitativen Entwicklung der touristischen Infrastruktur in den übrigen Urlaubsorten der Tourismusregion ausgegangen. Geht man davon aus, dass 80 % der Arbeitskräfte der v. g. neuen Barther Einrichtungen in Barth den Wohnsitz nehmen, und 10 % der neuen Arbeitskräfte in den übrigen Gemeinden des Einzugsbereichs und davon, dass 20 % der Haushalte aus 2 für v. g Einrichtungen zuziehenden Beschäftigten bestehen, dann ergeben sich 155 zusätzliche nachfragende Haushalte bis 2037.

Zur realistischen Einschätzung eines tatsächlichen Wohnungsbedarfs wird zusätzlich mit einer Mobilitätsreserve von 3 % gerechnet, da für Umzüge eine hinreichende Reserve an Wohnungen verfügbar sein muss.

Dieser prognostizierte Wohnungsbedarf wird dem prognostizierten Wohnungsbestand gegenübergestellt. Bei der Berechnung des zukünftigen Wohnungsbestandes wurde die Annahme getroffen, dass der Wohnungsbestand aufgrund der dargelegten Entwicklungen (vgl. Haushaltsgröße; Flächenentwicklung; qualitative Nachfrageveränderungen) perspektivisch sinken wird.

Aus der Differenz zwischen Wohnungsbedarf und Wohnungsbestand wird der Wohnungsüberhang, also die Anzahl der Wohneinheiten, die voraussichtlich leer stehen werden bzw. der Wohnungsbedarf, also die Anzahl der zusätzlich benötigten WE, berechnet. Der rechnerische, derzeitige Wohnungsüberhang von 215 WE wird sich in der mittleren Variante der Bevölkerungsprognose bis 2037 aufgrund des prognostizierten leichten Bevölkerungsanstiegs im Zusammenspiel mit den dargelegten, von den an den Markt gehenden touristischen Großprojekten verursachten Sonderbedarfen sowie mit demografischen und allgemeinen, wohnungsmarktspezifischen Trends zunehmend in einen Bedarf wandeln, der sich schließlich bis 2037 auf rechnerisch 417 WE summiert. Bei einem verbleibenden Prognose- bzw. Planungszeitraum von 14 Jahren bedeutet dies einen jährlichen zusätzlichen Bedarf von ca. 30 WE.

Zusätzlich kann angenommen werden, dass v. g. Ergebnis durch eine räumlich stark differenzierte Wohnungsnachfrage relativiert wird. So ist z.B. in Barth Süd die Wohnungsnachfrage durch die erhöhte Nachfrage nach preiswerten Wohnraum durch Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit geprägt (vgl. Teilräumliches Konzept Barth Süd, Kapitel 6.5 – Bevölkerungsentwicklung und Struktur).

Die hier vorgestellte Modellrechnung verdeutlicht quantitativ die möglichen städtebaulichen Auswirkungen der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung bis 2037 gemäß dem Szenario „Trendfortschreibung“ sowie den hier wirkenden externen und internen Einflüssen. Die Berechnung ist und bleibt jedoch eine Prognose und unterliegt somit auch möglichen, durch stand heute, nicht vorhersehbaren Entwicklungen.

Ausdifferenzierung der Wohnungsnachfrage

Die Gegenüberstellung der Haushaltszahl mit dem Wohnungsbestand ergibt unter der normativen Annahme „je Haushalt eine Wohnung“ Aussagen zum Rückbau- bzw. zum *quantitativen Neubaubedarf.* Übersteigt die Zahl der wohnungsmarktrelevanten Haushalte das vorhandene Wohnungsangebot, ergibt sich ein Neubaubedarf. Übersteigt die Zahl der vorhandenen Wohnungen die Zahl der Haushalte so ergibt sich rechnerisch ein Rückbaubedarf.

Die Situation in Barth stellt sich aktuell so dar, dass rechnerisch ein Überangebot an Wohnungen besteht und die Nachfrage aus dem vorhandenen Wohnungsbestand abgedeckt werden kann. Allerdings haben Haushalte je nach Größe und Zusammensetzung aber auch unterschiedliche Wohnpräferenzen:

- Junge Erwachsene, die in ihre erste eigene Wohnung ziehen, suchen in der Regel eine kleinere Mietwohnung, die ihnen für die weitere Lebensphase die erforderliche Flexibilität bietet.
- Ein älterer Mensch, dessen Familie sich durch Auszug der Kinder, Trennung oder Tod der Partnerin verkleinert hat, sucht in der Regel ebenfalls eine kleinere Wohnung.
- Familien benötigen größere Wohnungen als Singles oder Paare.
- Hochbetagte oder auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität benötigen Wohnraum mit wenig oder gar keinen Barrieren.

Präferenzverschiebungen der einzelnen Haushaltstypen hinsichtlich ihrer Wohnvorstellungen bzw. Wohnbedürfnisse, etwa Präferenzen für größere Wohnungen oder für eine bessere Ausstattung, führen dazu, dass andere qualitative Wohnbedarfe nachgefragt werden als sie im Wohnungsbestand zu finden sind. Neben Lage und Größenaspekten stellt die Eigentumsform ebenfalls einen elementaren Aspekt der Wohnpräferenz dar. Besserverdienende Haushalte streben in der Regel das Wohnen im Eigentum an, während wirtschaftlich schwächeren Haushalten diese Form verwehrt bleibt.

Vor diesem Hintergrund wurde neben dem quantitativen Aspekt der Wohnraumversorgung auch eine qualitative Veränderung der Nachfrage berücksichtigt.

Qualitative Neubaunachfrage

Eine qualitative Neubaunachfrage ergibt sich, wenn das vorhandene Wohnungsangebot nicht (mehr) zu den Präferenzen der Nachfragenden passt. Die Präferenzverschiebungen ergeben sich in erster Linie durch einen angestrebten Wechsel der Eigentumsform. Während in Barth Mietwohnungen in ausreichendem Maß vorhanden sind, sind in den Einfamilienhäusern keine Leerstände zu verzeichnen.

Präferenzverschiebungen können aber auch dann eintreten, wenn ein Bewohner nicht mehr in der Lage ist, allein seinen Haushalt zu führen und einer Betreuung bedarf. Dann kann ein Wechsel in eine betreute Einrichtung erforderlich werden.

Segment Einfamilienhausbau

Präferenzverschiebungen ergeben sich häufig bei jungen Familien, bei denen aufgrund von steigenden Raumansprüchen der Wunsch nach einer größeren Wohnung mit dem

Bedürfnis der Eigentumsbildung zusammentrifft. Hier ist in der Regel das Einfamilienhaus die präferierte Wohnform.

Eine weitere Nachfragegruppe, die für eine Neubaunachfrage sorgt, sind ältere Paare, die nach Barth der Landschaft und der Ostsee wegen ziehen, um dann hier ihren Lebensabend zu verbringen. Diese ziehen häufig aus größerer Entfernung nach Barth und haben weit überwiegend das Bedürfnis, hier ebenfalls in einer eigenen Immobilie zu wohnen.

Tab. 11: Anzahl der Wohngebäude und der Wohneinheiten nach Gebäudetyp 2023 *Quelle: https://stadtistik.de/stadt/barth-13073009/#Wohnsituation_in_Barth (abgerufen am 18.1.2023)*

Haustyp	Anzahl	Anzahl enthalte Wohnungen
Einfamilienhaus	1.607	1.607
Zweifamilienhaus	194	388
Mehrfamilienhaus	415	3.472
Gesamt	2.216	5.467

Der Bestand an Mehrfamilienhäusern in Barth setzt sich in erster Linie aus Geschosswohnungsbau in industrieller Bauweise sowie aus historischen Gebäuden zusammen. Beide Gebäudetypen eignen sich schlecht zur Bildung von Teileigentum, so dass die Eigentumsquote hier insgesamt vernachlässigt werden kann.

Aus der vorliegenden Tabelle, also bei Berücksichtigung der Ein- und Zweifamilienhäuser, ergibt sich eine Wohneigentumsquote von 36,7 %, die deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 41,1 % liegt. Vor diesem Hintergrund besteht für Barth noch einen Bedarf an Einfamilienhäusern bzw. an dazu adäquaten Angeboten im Eigentumsbereich wie WEs in Hausgruppen und Wohngruppenprojekten oder qualitativ hochwertigen, großzügigen Wohnungen mit Gartenbereich.

Einschätzung des Neubaubedarfs für Barth

Der Neubaubedarf in Barth für Einfamilienhäuser wird hauptsächlich von Familien sowie älteren Paaren getragen, die zum Verbringen ihres Lebensabends nach Barth ziehen. Beide Nachfragegruppen lassen sich nur schätzungsweise ermitteln.

Die Auswertung der Bevölkerungsstatistik ergibt rund 60 Geburten im langjährigen Mittel. Wir gehen entsprechend von durchschnittlich 60 Geburten pro Jahr aus. Bei einer Fertilitätsquote von 1,5 Kinder pro Frau und der Annahme, dass die Kinder einer festen Partnerschaft entstammen, bedeutet dies im Jahresdurchschnitt ca. 40 Familienneugründungen pro Jahr in Barth. Ausgehend von einer Wohneigentumsquote in Mecklenburg-Vorpommern von ca. 45 % ergibt sich daraus eine rechnerische Nachfrage durch 18 bis 20 Familien pro Jahr, die grundsätzlich ein Einfamilienhaus oder ein adäquates Angebot nachfragen würden.

Allerdings sind in Barth schon Einfamilienhäuser vorhanden, bei denen es altersbedingt zu einer Fluktuation kommt. Aufgrund des Remanenzeffekts gehen wir davon aus, dass trotz des hohen Anteils älterer Paare, die zum Verbringen ihres Lebensabends selbstgenutzte Immobilien erworben haben, nicht in gleichem Maße Einfamilienhäuser frei werden, sondern die Häuser nach dem Tod eines Partners dann nur von einer Person bewohnt werden. Unter Berücksichtigung frei werdender Objekte schätzen wir für den Betrachtungszeitraum des ISEK den Bedarf in Barth an Einfamilienhäusern, der sich aus der Nachfrage junger Familien ergibt, auf 10 Objekte pro Jahr.

Bei den Paaren im Ruhestand, die in Barth ihren Lebensabend verleben möchten, besteht in der Regel ein ausreichendes finanzielles Leistungsvermögen, um sich eine Immobilie zu erwerben. Der durchschnittliche jährliche Zuzug nach Barth betrug in den Jahren von 2015 bis 2022 ca. 120 Personen. In diese Zeit fallen unter anderem die Syrienkrise und auch die Ukrainekrise, so dass wir davon ausgehen, dass ca. 50 % dieser Zuzüge seinen Hintergrund in der Migration hat. Die übrigen 50 % sind sonstige Wanderungsbewegungen, so dass wir hier von 50 bis 60 Personen ausgehen können. Diese Gruppe ist schwer zu bewerten, da Barth hier mit anderen küstennahen Standorten konkurriert und keine belastbaren Zahlen hinsichtlich der Altersstruktur der zuziehenden Personen vorliegen. Nachfragen bei Projektentwicklern haben aber ergeben, dass bei Projektentwicklungen häufig über 50 % der Grundstücke von dieser Zielgruppe erworben werden. Wenn man hier die übliche Eigentumsquote von 40 % zugrunde legt, ergeben sich ca. 20 Personen, die Interesse an Wohneigentum hätten.

Auch hier ziehen wir analog zu der Gruppe der Familiengründer den Schluss, dass aufgrund des Remanenzeffekts allerdings nur 50 % der Nachfrage im Bestand abgedeckt werden kann. Vor diesem Hintergrund schätzen wir die jährliche Nachfrage nach Einfamilienhausgrundstücken ähnlich stark ein wie die der Gruppe der Familiengründer.

Dementsprechend ergibt sich mittelfristig für Barth ein rechnerisches Nachfragepotenzial für ca. 20 Neubauten im Segment der Einfamilienhäuser bzw. adäquater Angebote. Nicht absehbar ist aber, wie ggf. zukünftig (weiter) steigende Zinsen in Verbindung mit steigenden Baukosten sich auf diese Nachfrage auswirken werden.

Segment Wohnen in der Pflege

Aktuell kann Barth in seinen beiden Pflegeeinrichtungen 180 Pflegeplätze vorweisen. Daraus ergibt sich, dass in der Altersgruppe der über 70-jährigen ca. 10,3 % einen Pflegeplatz in Anspruch nehmen können. Vor dem Hintergrund der sich verschiebenden Alterspyramide wird es in der Altersgruppe der über 70-jährigen signifikante Zuwächse geben.

Tab. 12: Entwicklung von Anzahl und Anteil der Personen in den Altersgruppen ab 70 Jahren bis 2035
Quelle: LGE

Altersgruppe	aktuell	2030	2035
70 - <75		747	786
75 - <80	1222	607	708
80 - <85		274	543
85 und älter	528	333	408
gesamt	1.750	1.961	2.445
Quote in %	10,29	12,00	15,00
Bedarf	**180**	**235**	**367**

Bis 2035 wird sich die Zahl der über 70-jährigen um über 30 % erhöhen. Besonders bemerkenswert an dieser Entwicklung ist, dass aufgrund der steigenden Lebenserwartung der Anteil der Hochbetagten über 85 noch deutlicher zunehmen wird. Relevant für das Wohnungsmarktsegment Wohnen in der Pflege ist dabei, dass bei deutlichem Zuwachs v. g. Altersgruppen der Anteil der Pflegebedürftigen ebenfalls deutlich steigen wird. Vor diesem Hintergrund wird die aktuelle Quote von 10,3 %, die in der Altersgruppe der über 70-jährigen einen Pflegeplatz in Anspruch nehmen, sich auf jeden Fall erhöhen. In unserer

Berechnung sind wir von einer moderaten Erhöhung ausgegangen. Letztendlich bedeuten aber die beiden Faktoren Erhöhung des Anteils der über 70-jährigen insgesamt in Verbindung mit einer Erhöhung des Anteils der Hochbetagten eine erhebliche Erhöhung des Bedarfs an Pflegeplätzen.

Um diesen Bedarf abzudecken, bedarf es konzeptioneller Überlegungen, wie dieses Problem auch baulich gelöst werden kann. Unsere Berechnungen sehen für den Zeitraum bis 2025 einen zusätzlichen Bedarf von ca. 190 weiteren Betreuungsplätzen vor.

2.7 Siedlungs- und Baulandentwicklung

2.7.1 Siedlungsstruktur und deren bisherige Entwicklung

Der Stadtbereich Barth unterteilt sich Siedlungsstrukturell in den zentralen, zusammenhängenden Siedlungsbereich um die Kernstadt sowie die 4 externen Ortsteile Planitz, Tannenheim, Fahrenkamp, Glöwitz.

Der zentrale Siedlungsbereich gliedert sich grob in den Kernstadtbereich mit historischer Altstadt, den nördlich anschließenden Hafen sowie weitere Stadterweiterungen aus der Gründerzeit, dem Siedlungsbereich Barth Süd mit der Großsiedlung, weiteren Siedlungsbereichen teils mit Geschosswohnungsbau und teils mit Ein- und Zweifamilienhäusern, verschiedenen Gewebeflächen sowie westlich der Kernstadt einen weiteren zusammenhängenden Siedlungsbereich beiderseitig der Barthestraße. Zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen bestehen größere, zusammenhängende Flächen, welche aufgrund deren tieferer Lage weitgehend unbebaut sind.

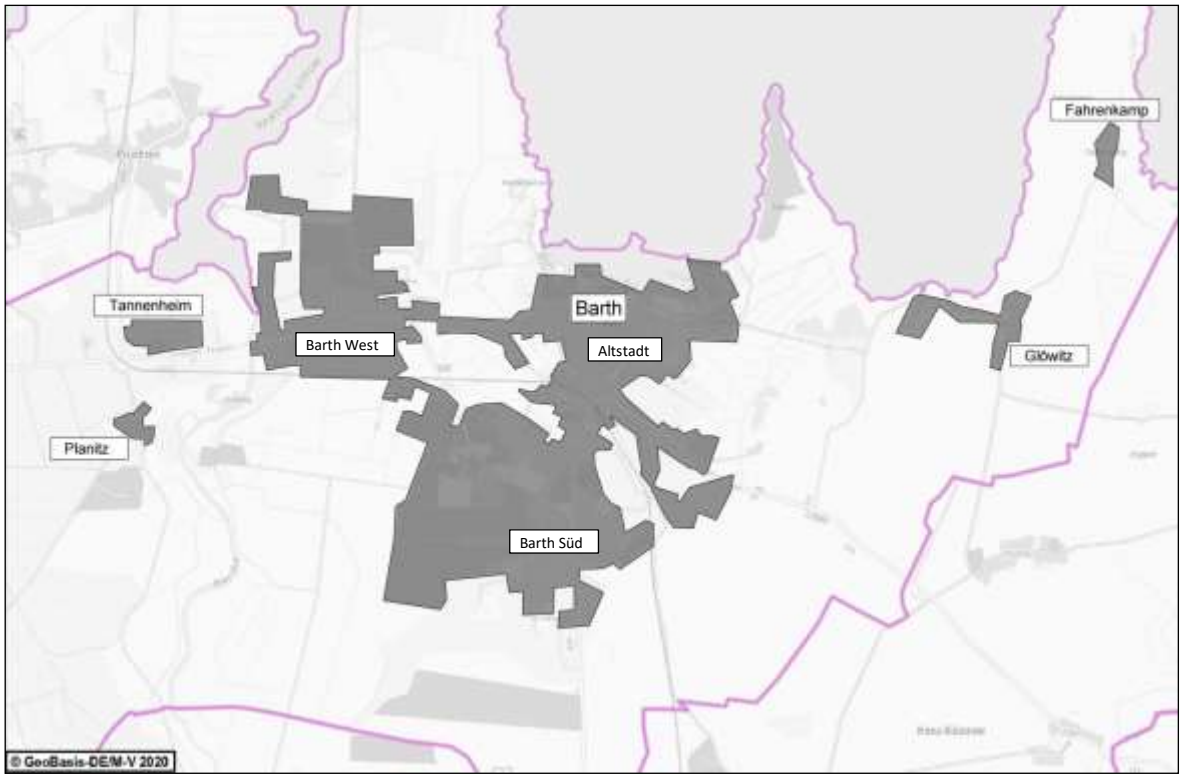

Abb. 25: Ortsteile/Siedlungsbereiche Stadt Barth *Quelle: Stadt Barth / Wagner PG*

Altstadt/Hafen

Der Kernstadtbereich von Barth umfasst den mittelalterlichen Siedlungsbereich sowie den nördlich angrenzenden Hafenbereich sowie östlich-, südlich und westlich sich anschließende Siedlungsbereiche vornehmlich aus der Gründerzeit des späten 19. Jahrhunderts. Der mittelalterliche, rundliche Stadtgrundriss ist nahezu erhalten, die ehemals geschlossene bebaute Blockstruktur hat abgesehen von einzelnen Baulücken weiter Bestand. Als Hauptstraße innerhalb der Altstadt dient die Lange Straße, welche von Süden in die Altstadt bis zum Marktplatz in der nördlichen Altstadt führt und an der sich eine Vielzahl von Dienstleistern, Gastronomen sowie Läden des Einzelhandels anordnen, was die Straße zur Haupteinkaufs- und Verkehrsachse der Stadt macht. Die größeren historischen Gebäude wie die St. Marienkirche, das ehemalige Adlige Fräulein Stift, der Fangelturm, als Überrest der mittelalterlichen Stadtmauer sowie der Markplatz bestimmen Stadtstruktur und Erscheinungsbild.

Nördlich an die Altstadt schließt der Hafenbereich an. Abgesehen von 2 Baublöcken westlich des Hafenplatzes, dominieren hier größere Solitärbauten in Form von ehemaligen, heute zur Beherbergung genutzten Speichergebäuden, Lagerhallen und meist kleineren Funktionsbauten für Ausflugsschifffahrt, Wassersportvereine und Gastronomie. Im östlichen und westlichen Teil des Hafens bestehen heute noch jeweils eine Werft sowie weitere nautische Wirtschaftsbetriebe mit teilweise entsprechenden großvolumigen Hallenbauten. Die größeren Flächen östlich des „Hafenplatzes“ (ehemalige Fischfabrik) sind bisher noch unbebaut; hier ist die Realisierung eines 4-geschossigen, raumbildenden Gebäudekarre auf Grundlage des vorliegenden rechtskräftigen Bebauungsplans geplant (siehe hierzu Maßnahmenteil Kapitel 4.3, Baumaßnahme ist in 2023 gestartet).

Angrenzend an den mittelalterlichen Stadtkern sind in der Gründerzeit nach Osten, Süden und Westen hin kleinere Siedlungserweiterungen, in der Regel mit geschlossener Straßenrandbebauung entstanden. Diese Strukturen ziehen sich zudem an den Hauptausfallsstraßen entlang, wobei an der Chausseestraße industrielle Baustrukturen, teilweise nach 1989 brach gefallen sind und z.T. mit ungeordneter Bebauung und Freiflächengestaltung nachgenutzt werden. Östlich des Reifergangs und westlich des Gärtnergangs bestehen zwei Siedlungseinheiten aus den 1920iger Jahren mit Geschoßwohnungsbau in verschieden größeren Gebäudeeinheiten (Mehrfamilienhäuser).

Östlich an den Hölzern-Kreuz-Weg anschließend, südwestlich der Douzettestraße, besteht ein weiteres Wohngebiet, welches auf die 1930iger Jahre zurückgeht. Im Kern befinden sich hier 2½-geschossige Mehrfamilienhäuser in Form kurzer Gebäudezeilen. Nördlich und westlich davon besteht zudem eine Bebauung mit Einfamilienhäusern, vorwiegend aus der DDR-Zeit. Eine weitere Siedlung aus den 1930iger Jahren mit 2½-geschossigen Mehrfamilienhäusern befindet sich im rückwärtigen Bereich südwestlich der Sundschen Straße. Südöstlich davon, am Siedlungsrand der Stadt, besteht eine Siedlung mit freistehenden Einfamilienhäusern aus der Zeit nach 1990.

Siedlungsbereich um die Barthe Straße (Barth West)

Östlich des Flusses Barthe, beiderseitig der Barthestraße, ist die Baustruktur durch eine straßenbegleitende 1 bis 2-geschossige Einfamilienhausbebauung geprägt. Südlich davon bestehen durchgängig 1½-geschossige Eigenheime als Einzel- und Doppelhäuser. Nördlich der Barthestraße, entlang der Straße „Vogelsang“, bestehen 2½-geschossige Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise aus den 30-er Jahren. Daran schließen sich Ein-

familienhäuser als Einzel – und Doppelhäuser aus den 1990iger Jahren an. Am nördlichen Ende der Uhlenflucht besteht einer der Standorte des Gymnasialen Schulzentrums Barth (bisher Gymnasialteil) mit einen 2½-geschossigen U-förmigen Gebäudekomplex und separater Turnhalle. Nördlich eines Erdwalls besteht ein Gewerbegebiet mit entsprechender vielgestaltiger gewerblicher Bebauung; hier ist zudem der größere Gebäudekomplex der Vineta-Sportarena eingeordnet.

Barth Süd

Der bauliche Bestand in Barth-Süd ist, was den Kernbereich östlich der Chausseestraße betrifft, vorwiegend durch in industrieller Bauweise gefertigte Zeilen aus den 1970iger und 1980iger Jahren geprägt. Ausgenommen hiervon besteht eine Bebauung mit 2½-geschossigen Mehrfamilienhäusern längs des Grünen Wegs, welche auf die 1930iger Jahre zurückgeht. Längs der Erschließungsstraßen positioniert, bilden die Gebäudezeilen aus den 1970iger und 1980iger Jahren entsprechende Baublocks mit großzügigen Innenhöfen. Die Gebäudezeilen weisen vorwiegend 5 Geschosse auf, einige Gebäude sind aber auch auf 3 Geschosse beschränkt. Neben den Wohngebäuden bestehen zudem im Stadtteil eine Reihe an meist 1 bis 2-geschossigen Funktionsgebäuden mit Einzelhandel- und Dienstleistungsangeboten sowie Einrichtungen des Gemeinbedarfes, mit 3 (Kita) bzw. 4 Geschossen (Schule).

Südlich an die Großsiedlung Barth-Süd angrenzend besteht ein Siedlungsbereich aus den 1990iger Jahren mit 3-geschossigen Mehrfamilienhäusern im westlichen und Einfamilienhäusern im östlichen Teilbereich. Um die Straße Blaue Wiese nordwestlich der Großsiedlung besteht ebenfalls aus den 90iger Jahren des letzten Jahrhunderts eine kleine Wohnsiedlung mit 3½-geschosssigen Mehrfamilienhäusern im Kern und Einfamilienhäusern in den Randbereichen. Östlich der Chausseestraße besteht ein weiterer Wohnsiedlungsbereich mit 2½ bis 3½-geschossigen Mehrfamilienhäusern im vorderen und 1½-geschossigen Doppelhäusern im straßenabgewandten Bereich, welche in großen Teilen auf die 1930iger Jahre zurückgehen. In östlicher Richtung schließen Garagenhöfe sowie eine teilweise Brach gefallene Gewerbefläche an.

Westlich der Louis-Fürnberg-Straße schließt sich in Barth Süd ein gewerblich genutzter Bereich an. Hier sind unter anderem die Barther Tomaten als großflächiger Gartenbaubetrieb angesiedelt sowie kleinere Handwerks- und sonstige gewerbliche Betriebe. Die Gebäudestruktur besteht hier entsprechend vorwiegend aus Gewächshäusern und sonstigen einfachen, meist 1 bis maximal 2-geschossigen Funktionsbauten größtenteils noch aus DDR-Zeiten. Entlang der L21, nordwestlich der Wohnbebauung von Barth Süd, sind vorwiegend großflächige Einzelhandelsstrukturen in entsprechend großvolumigen Gebäuden angeordnet.

Der Umgehungsstraße in Richtung Barth-West folgend, schließt beidseitig ein im Wesentlichen nach 1990 entstandener, vorwiegend von Einzelhandel geprägter Gewerbestandort an. Dieser ist nutzungsspezifisch überwiegend mit großvolumigen Gebäuden bebaut; eine geordnete Struktur ist hier nicht ablesbar.

Glöwitz und Fahrenkamp

Östlich der Stadt Barth befindet sich in Boddennähe die dörflich geprägte Siedlung Glöwitz. Die Siedlung setzt sich aus vereinzelten Hofanlagen entlang der Straße Glöwitz zusammen. Ca. 300 m westlich besteht eine größere Reitanlage mit Reithalle und Stallun-

gen. Der Reiterhof bietet im Gebäude der ehemaligen Jugendherberge sowie in Bungalows Gästebetten an sowie weiteres, ergänzendes sportives Freizeitangebot. Angrenzend bestehen auch eine Badestelle am Bodden sowie die Wassersportschule Barth.

Nordöstlich von Glöwitz, auf einer von drei Seiten vom Bodden umgebenen Landzunge, befindet sich der kleine Ortsteil Fahrenkamp. Die Bebauungsstruktur des Ortsteils ist durch eine zu großen Teilen giebelseitige Anordnung kleinerer Einfamilienhäuser entlang der Erschließungsstraße geprägt, welche als Ferien- und Wochenendhäuser genutzt werden.

Tannenheim

Der Ortsteil Tannenheim befindet sich westlich der Stadt Barth, nördlich der L21 Zingster Straße. Die Bebauungsstruktur im Ortsteil ist vorwiegend durch eine straßenbegleitende Anordnung einer Reihenhausbebauung in Form von Bungalows mit einer maximalen Fassadenlänge bis zu 100 Metern pro Hausgruppe geprägt. Innerhalb des Stadtteils befinden sich vereinzelte Dienstleistungsbetriebe und Gastronomieeinrichtungen sowie eine östlich an die Wohnsiedlung angrenzende Kleingartenanlage. Südlich und westlich ist der Ortsteil durch angrenzende Waldflächen begrenzt.

Planitz

Der kleine Siedlungsbereich Planitz befindet sich südlich des Ortsteils Tannenheim und ist über eine von der L21 Zingster Straße abgehende Erschließungsstraße angebunden. Der Ortsteil ist westlich durch eine Waldfläche begrenzt und baulich durch vereinzelt freistehende Einfamilienhäuser sowie den Gebäuden der Revierförsterei im nördlichen Teil und derjenigen einer großflächigen gewerblichen Rinderzucht im südlichen Teil, mit entsprechend großen Hallen, geprägt.

2.7.2 Flächenreserven

2.7.2.1 Wohnbau- und gemischte Bauflächen

Die zur Verfügung stehenden Flächen für eine ergänzende Wohnungsbauentwicklung lassen sind aufgrund der derzeit rechtskräftigen und zum Teil in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne sowie den noch zur Verfügung stehenden Nachverdichtungsflächen im Sinne des § 34 BauGB erfassen:

- Der Standort B-Plan Nr. 11 „Divitzer Weg“ bildet eine ergänzende Wohnbaufläche von ca. 1,4 Hektar, welche aber aufgrund einzuhaltender Waldabstände nur eingeschränkt genutzt werden kann. Das letzte, dem B-Plan zu Grunde liegende Nutzungskonzept sah eine verdichtete Bebauung für betreutes Wohnen vor. Da sich dieses Konzept aktuell nicht realisieren lässt, wird von einer normalen Wohnbebauung mit 70 % Mehrfamilienhäusern und 30 % verdichteten Ein- und Zweifamilienhäusern (EZFH) ausgegangen. Daher wird das Reservepotenzial nur mit 70 % dessen angesetzt, was bei Ansatz der vollen Grundflächenzahl (GFZ) anstehen würde.
- Im Bereich des B-Plans Nr. 16 „Barthestraße“ ist südlich vorgenannter Straße die Errichtung von 12 EZFH möglich; bei Annahme von 20 % Gebäuden mit 2 Wohneinheiten (WE) ergibt dies 14 WE. Da es sich hier um eine Überplanung von Privatgrundstücken handelt mit entsprechend anzunehmenden begrenzten Bauabsichten, werden nur anteilig die maximal möglichen WE als Wohnbaureserveflächen angerechnet.

- Im Bereich des rechtskräftigen B-Plans Nr. 30 „Wohngebiet Waldstraße“ ist auf den noch unbebauten Parzellen eine Realisierung der gleichen Anzahl an EZFW möglich. Es wird bei Annahme, dass 20 % der Häuser als Zweifamilienhäuser gebaut werden, von einem Potenzial von insgesamt 10 WE in EZFWs ausgegangen.
- Der Standort Weidenweg, erfasst von den Geltungsbereichen der 3 in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne 32/I-III, bietet Möglichkeiten sowohl für den Bau von freistehenden Einfamilienhäusern, als auch von 2 bis 2½-geschossigen kleineren Mehrfamilienhäusern und dient einer zentrumsnahen Wohnungsbauentwicklung. Legt man das städtebauliche Konzept der Vorzugsvariante zu Grunde, können in den mittelfristig umsetzbaren B-Planen 32/I und 32/III ca. 60 WE in Mehrfamilienhäusern und ca. 24 EZFHs realisiert werden. Der aufgrund in Teilbereichen noch bestehenden Kleingartennutzung in die langfristige Rubrik eingeordnete Bereich des B-Plans 32/II ermöglicht weitere 26 EZFH.
- Am Standort des B-Pans Nr. 33 „Am Gymnasium“ werden ca. 2,72 Hektar Flächen für den Wohnungsbau bereitgestellt in Form von Einzel- und Doppelhausgrundstücken. Dabei werden bei Annahme von 20 % Zweifamilienhäusern insgesamt 25 WE ermöglicht.
- Das Grundstück „Alte Pomeg“, westlich der nördlichen Chausseestraße soll ausschließlich mit Geschosswohnungsbau genutzt werden; es ergibt sich auf Grundlage inzwischen vorliegender erster Bebauungskonzepte eine Entwicklungsreserve von ca. 100 WE.

An zusätzlichem langfristigen Potenzial ab 2029 für die Wohnungsbauentwicklung im Innenbereich auf Grundlage von § 34 BauGB sind zunächst die Baulücken im Bereich der Altstadt anzuführen, welche Möglichkeiten zur Errichtung von MFFs bzw. von Stadthäusern bieten. Die Innenbereichssatzungen Teergang und Schwarzer Gang bergen eine Entwicklungsmöglichkeit von zusammen ca. 20 WE ebenfalls alternativ in Stadthäusern oder MFHs. Die sonstigen vereinzelten, nach § 34 BauGB bebaubaren Grundstücke werden pauschal mit 10 WE an Nachverdichtungspotenzial berücksichtigt. Bei der auch hier gerechtfertigten Annahme, das für den Planungszeitraum nur 50 % zur Bebauung rekrutiert werden können und sich die bauliche Entwicklung zu gleichen Teilen auf verdichtete EZFHs und MFHs aufteilt, ergibt sich durch Nachverdichtung ein Potenzial von 20 WE im Segment EZFH und 10 WE im Segment MFH, also von insgesamt 30 WE.

Im Bereich Vogelsang sind lediglich Ersatzbauten in gleicher Anordnung und Kubatur geplant, sodass sich hier nur ein geringes zusätzliches Potenzial ergibt; es wird von 15 zusätzlichen WE im Segment MFH ausgegangen. Bei der Ermittlung der Reserven für die Wohnbauentwicklung ist zudem zu berücksichtigen, dass ein Teil des Potenzials für die Schaffung zusätzlicher Ferienhäuser und Wohnungen genutzt wird. Die Stadt beabsichtigt, diese Entwicklung nur in stark eingeschränktem Umfang und an geeigneten Standorten zuzulassen. Durch die Aufstellung entsprechender B-Pläne soll diese Entwicklung entsprechend räumlich und kapazitätsmäßig beschränkt werden. Entsprechend erfolgt keine Berücksichtigung in der Bilanzierung.

Tab. 8: Flächen Wohnungsbaureserven der Stadt Barth *Quelle: wagner PG*

Baugebiet	Fläche in ha	Art/Maß bauliche Nutzung	Anzahl WE MFH/ Geschoss-wohnungsbau	Anzahl WE in Einfamilienhäu-sern (Einzel-/ Doppelh./ Haus-gruppen)
Bestehend und kurzfristig realisierbar (Zeitraum 2024 bis 2028)				
BP Nr. 11 (WA) Divitzer Weg (Ansatz 30 % verdichtete EFH)	1,0	WA / 1,0/0,7	45	20
BP Nr. 16 Barthestraße	-	WA / 0,6	-	14
BP Nr. 30 Wohngebiet Waldstraße	-	WA / 0,5	-	9
BP Nr. 32/I und 32/III „Weidenweg“	-	WA / 0,5 MU /1,0	60	26
BP Nr. 33 „Am Gymnasium“ I und II	-	WA / 0,5	-	25
BP 38 “Alte Pomeg” (in Vorberei-tung)	-	WA / 1,2	90	-
Standort “Vogelsang”	-	WA	15	-
B-Plan Tannheim	-	WA		ca. 15
Baulücken innerhalb § 34 BauGB “Altstadt”	-	WA/MI	ca. 20	ca. 15
Baulücken nach § 34 BauGB sonst.	-	WA	ca.10	ca. 20
Baulücken Dörfer nach § 34 BauGB	-	WA		5
Summe kurzfristig realisierbar			**262**	**149**
Mittel- bis langfristig realisierbar (Zeitraum 2029 bis 2037)				
MI östlich Louis-Fünberg-Straße	2,2	MI / 1,2	70	30
Ergänzung südlich „Am Sportwall“	0,3	WA / 1,0	20	
nördlich „Sportwall“ (rückw. Be-reich)	1,0	WA / 0,5		20
BP 32/II „Weidenweg II“		WA / 0,5		22
Summe mittel bis langfristig realisierbar			**90**	**72**
Summe realisierbarer Vorhaben			**352**	**221**
Mittel- bis langfr. Realisierbar; nur bei Aufgabe akt. Nutzung u. außerordentlichem Bedarf				
MI Alte Pomeg (südliche Teilfläche)	3,2	MI / 0,7	60	60
MI östl. Chauseestr. (akt. Gewerbe)	3,0	MI / 0,7	55	55
MI westlicher Hafenbereich	0,5	MI / 1,2	40	
Östliche Clara-Zetkin-Str. (bisheri-ges Gewerbe)	1,4	WA / 0,5		28
Südlich Mast-/Lohmühlenweg, GWB zum Hölzen-Kreuz-Weg hin, EFH rückwärtig	2,4	WA / 1,0/0,7	52	50
Zwischen Sundische Str. und Kenzer Landweg	1,1	WA / 0,5		23
FNP-Darst. östlich Schalackenweg	2,2	WA / 0,5		36

Baugebiet	Fläche in ha	Art/Maß bauliche Nutzung	Anzahl WE MFH/ Geschoss-wohnungsbau	Anzahl WE in Einfamilienhäu-sern (Einzel-/ Doppelh./ Haus-gruppen)
Erweiterung Baugebiet Kemmena-cker	4,5	WA / 0,4		72
Summe mittel- bis langfr. realisierbar, außerordentlicher Bedarf			207	324

Die vorstehenden Zahlen an möglichen zusätzlichen WE, sind, soweit B-Pläne und denen zu Grunde liegende städtebauliche Entwürfe eine Herleitung ermöglichen, von diesen abgeleitet. Ansonsten erfolgt die Ermittlung anhand folgender Ansätze:

- *Geschosswohnungsbau: Grundstücksfläche in m² x GFZ x Nutzungsanteil x 0,75 / 80 m²; EFHs: Grundstücksfläche in m² x GFZ x 0,75 / 120 m².*
- *Der Nutzungsanteil Wohnen wird bei den Mischbauflächen mit 0,5 bei den Wohnbauflächen mit 0,9 angesetzt.*
- *Bei nicht erschlossenen Bauflächen bzw. Baugebieten erfolgt für die Erschließung einschließlich Maßnahmen für Eingrünung und Regenwasserhaltung ein Abzug von 30 %.*

Zieht man den in Kapitel 2.6.2 prognostizierten Zahlen zum zukünftigen Wohnungsbedarf heran, so besteht rein rechnerisch bis 2037 eine zusätzliche rechnerische Nachfrage von 417 WE. Dabei bestehen größere zusätzliche Bedarfe lediglich in den Teilmärkten der Einfamilienhäuser und adäquater Angebote sowie des betreuten Wohnens / Angeboten der Seniorenpflege. Im erstgenannten Segment beträgt die prognostizierte Nachfrage 20 Wohneinheiten im Jahr, bei einem 14-jähreigen Planungshorizont der ISEK-Fortschreibung beläuft sich die Nachfrage entsprechend auf 300 WE. Im Segment des betreuten Wohnens beträgt der prognostizierte zusätzliche Bedarf ca. 180 Wohneinheiten.

Damit übersteigen die Reserven der vorbenannten Projekte zur Nachnutzung von Brachflächen bzw. auf Grundlage der im Flächennutzungsplan dargestellten und teilweise in der verbindlichen Bauleitplanung bereits gesicherten oder noch im Verfahren befindlichen Entwicklungsflächen in der Summe. Selbst wenn man nach den bisherigen Erfahrungen davon ausgeht, dass ein erheblicher Anteil der neu entstehenden Wohnungen in der Altstadt und in sonstiger Wassernähe als Ferienunterkünfte genutzt wird, ändert sich am grundsätzlichen Überangebot an Entwicklungsflächen nichts. Daher werden der Entwicklung der verschiedenen Reserveflächen und Potenziale Prioritäten zugeordnet.

Die 1. Priorität wird den Flächen bzw. Potenzialen eingeräumt, welche eine Nachnutzung wesentlicher Brachflächen und Baulücken innerhalb des engeren Siedlungszusammenhangs darstellen und für welche in Anbetracht hier bereits laufender Planungen eine Bereitstellung von Bauland bis 2028 realistisch ist. Bereits durch Umsetzung dieser Projekte kann rein rechnerisch der zusätzliche Bedarf an Wohneinheiten bis 2037 gedeckt werden.

Die 2. Priorität, also eine Entwicklung ab 2029, wird den weiteren zu entwickelnden Brachflächen im engeren Siedlungsraum eingeräumt, bei denen aber aufgrund noch nicht eröffneter B-Planverfahren die Schaffung von Baurecht bis 2028 nicht gesichert ist. Diese Standorte sollten vorrangig beim Aufkommen außerordentlichen Bedarfs angegangen

werden. Die Entwicklung vorstehender Flächen der 1. und 2. Priorität sind in der Maßnahmenplanung der ISEK-Fortschreibung entsprechend berücksichtigt.

Die 3. Priorität bezieht sich auf die Entwicklungsflächen im Landschaftsraum sowie auf Recyclingflächen außerhalb des engeren Siedlungsraums bzw. auf Flächen, welche aktuell noch gewerblich bzw. kleingärtnerisch genutzt werden. Hier ist eine Nutzung der Flächen und Potenziale nachrangig und nur bei langfristig entstehendem Bedarf nach 2037 geboten. Für die entsprechend aufgeführten durch einen Industriebetrieb (östlich Chausseestraße), Kleingärten oder Garagennutzung noch belegten Flächen kommt eine Heranziehung zum Wohnungsbau zudem nur in Frage, wenn die aktuell bestehende Nutzung auch aufgegeben wird. Eine städtebauliche Neuordnung des südlichen Teils des Standorts „Alte Pomeg“ zu einem mischgenutzten Quartier ist ebenfalls nur eine langfristige Option; diese kann erst nach Aufgabe einen großen Teils der aktuell in diesem Bereich bestehenden Nutzungen erfolgen. Da auf der Fläche aber aktuell allein zwei städtebaulich problematische Einzelhandelseinrichtungen mit den für Discounter inzwischen obligatorischen ebenerdigen, vollversiegelten Parkplätzen bestehen, ist eine langfristige funktionale und gestalterische Aufwertung nicht nur städtebaulich sinnvoll, sondern in Anbetracht der relativ kurzen Abschreibungsfrist solcher Projekte (ca. 20 Jahre) auch im Bereich des Möglichen.

Weiterhin sind bei der Entwicklung von mit Priorität versehenen Flächen bzw. Standorten die zu erwartenden zusätzlichen Bedarfe in den Teilmärkten zu berücksichtigen. So ist auch bei den innerstädtischen Standorten wie z. B. „Alte Pomeg“, Weidenweg und Barth Süd die Integration von Wohnungseigentum sowie von Angeboten, welche eine Alternative zum klassischen Einfamilienhaus darstellen (u. a. Stadthäuser, Baugruppenprojekte familiengerechte Wohneinheiten mit zugeordnetem Freibereich), zu prüfen bzw. anzustreben. Angebote des betreuten Wohnens und der Seniorenpflege sollten an städtebaulich integrierten Standorten, möglichst kombiniert mit Angeboten der medizinischen Dienstleistung sowie im Gastronomie- und Freizeitbereich, realisiert werden.

2.7.2.2 Gewerbeflächen

Erhebliche Potenziale für eine weitere gewerbliche Entwicklung bergen einerseits der Dienstleistungsbereich für den Tourismussektor und zudem die Service- wie Veredelungsleistungen für die Landwirtschaft. Für die gewerbliche Entwicklung stehen auf städtischem Gebiet im Wesentlichen folgende Flächen zur Verfügung:

1. B-Plan Nr. 1 „Am Betonwerk“ (G1 laut FNP): Zur Reduzierung etwaiger unverträglicher Immissionsbelastung gegenüber der angrenzenden Wohnbebauung wurde per B-Planänderung die noch zur Verfügung stehende gewerbliche Fläche auf ca. 8,0 ha reduziert. Zudem sind hier aus o.g. Immissionsschutzgründen nur Betriebe mit eingeschränkter Lärmemission zulässig (eingeschränktes Gewerbegebiet).
2. Wirtschaftshafen (GE3): Hier bestehen ca. 3,5 ha Entwicklungsreserve auch für begrenzt emittierendes Gewerbe, die nordöstlich anschließende touristische Entwicklungsfläche setzt hier immissionsrechtlich die Schranken. Eine Erweiterung ist aufgrund der angrenzend geplanten Tourismusentwicklung ausgeschlossen.
3. Standort Heizwerk (GE5): Hier bestehen lediglich 2,0 ha entwicklungsfähige Restfläche; allerdings sind hier weitere 4,0 ha nur extensiv zu Lagerzwecken genutzt.

4. Ehemalige Großgärtnerei Nelkenstraße (SO Gartenbau, GE8, MI9): In Abhängigkeit von der letztendlich verfolgten städtebaulichen Entwicklung dieses Standorts hin zu einem „grünen Gewerbegebiet“ besteht hier noch ein Reservepotenzial von ca. 18,0 bis 20,0 ha.
5. Auf dem Gelände der Werft im westlichen Hafenbereich (GE2) bestehen auch noch freie Flächen, welche allerdings funktional eng mit der Werft verknüpft sind, zu deren möglicher Erweiterung vorzuhalten sind und daher nicht als Flächenpotenzial für die allgemeine gewerbliche Entwicklung eingestuft werden.

Damit bestehen insgesamt ca. 31,5 ha Reservefläche für die zukünftige Gewerbeentwicklung, wovon aber mit 8,0 ha ein erheblicher Teil aufgrund von Anforderungen des Immissionsschutzes nur für stark eingeschränkt emittierende Betriebe geeignet ist.

Wie in Kapitel 2.5.3 dargelegt, ist die zukünftige Nachfrage nach Gewerbeflächen stark abhängig von konkreten einzelnen Ansiedlungen sowie von der konjunkturellen Entwicklung. Mit der Entwicklung des gewerblichen Kernprojekts „grüner“ Gewerbestandort Nelkenstraße besteht aber eine zusätzliche Flächenreserve, welche selbst bei zusätzlichen größeren Neuansiedlungen und positiver Konjunkturentwicklung die für den Planungszeitraum bis 2037 zu erwartenden Bedarfe abdeckt. Selbst für eine Auslagerung von Betrieben aus dem zentralen Siedlungsbereich besteht dann die nötige Flächenreserve.

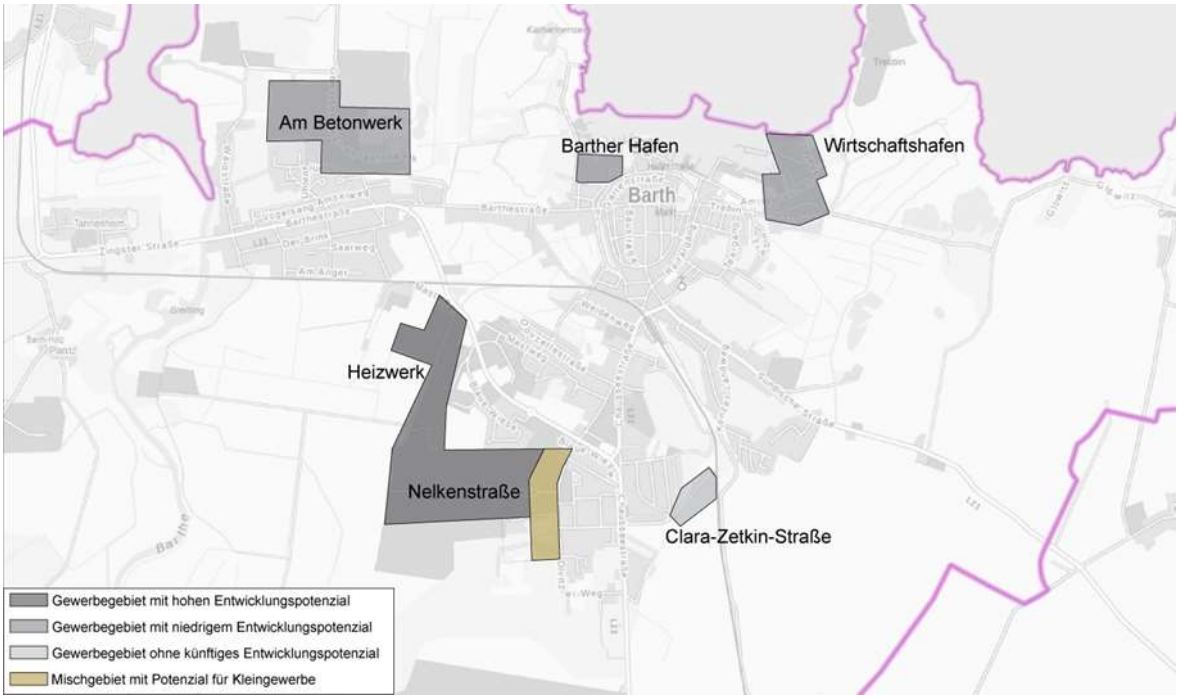

Abb. 26: Potenziale für zukünftige gewerbliche Entwicklung *Quelle: Stadt Barth / Wagner PG*

2.7.2.3 Flächen für die Entwicklung touristischer Vorhaben

Als planungsrechtliche Grundlage für die Umsetzung größerer touristischer Projekte wurden mehrere Bebauungspläne im Bereich des Hafens und entlang des Ufers zum Boddengewässer aufgestellt.

So umfasst der B-Plan Nr. 5 „Hafenbereich“ weite Teile der landseitigen Hafenflächen und bietet Bauflächen u. a. für die Tourismusprojekte „Vinetarium“ (ca. 0,8 ha) und „Hafenquartier“ (ca. 1,3 ha Baufläche), welche neben Beherbergungsangeboten auch andere

tourismusrelevante Einrichtungen wie Gastronomie, Sport-, Freizeit und kulturelle Nutzungen mit beinhalten. Der B-Plan Nr. 8 „Hotel und Ferienresort Barth“ ermöglicht den Bau einer größeren Ferieneinrichtung mit Hotel und Ferienhäusern auf gut 20 ha im Bereich Monser Haken.

Daneben können auf freien Grundstücken in nach § 34 BauGB zu beurteilenden Bereichen kleinere Beherbergungsprojekte umgesetzt werden, soweit eine touristische Mitprägung der Umgebung gegeben ist.

2.8 Daseinsvorsorge

2.8.1 Kinderbetreuungseinrichtungen

Es bestehen in der Gesamtstadt Barth im Jahr 2023 im Bereich der Kinderbetreuung 4 Kindertagesstätten (Kitas) mit insgesamt 392 Betreuungsplätzen, einschließlich erfassten 5 Plätzen bei Tagesmüttern. Da die Kitas bei Bedarf das Angebot hinsichtlich der zu betreuenden Altersgruppe anpassen können, werden Krippen- und Kindergartenplätze zusammen betrachtet. Die Kitas weisen eine in den letzten 5 Jahren kontinuierliche Auslastungsquote auf, welche aktuell bei ca. 78 % liegt. Damit besteht auch noch eine Reserve von ca. 83 Plätzen. Im Bereich der Hortbetreuung bestehen in 2 Einrichtungen insgesamt 318 Plätze. Die Belegungsquote beträgt annähernd 100 %, sodass anders als bei den Kitas, hier keine Reserven bestehen. Die nachfolgende Tabelle zeigt anhand der Belegungszahlen die Entwicklung des Bedarfes an Kindergarten- und Hortplätzen sowie die derzeit bestehenden Kapazitäten der Betreuungseinrichtungen.

Tab. 13: Kapazitäten / Auslastung Betreuung in Kindertagesstätten 2019 - 2023 *Quelle: Stadt Barth / LGE (Stichtag 31.12.)*

Einrichtung	Belegung					Kapazität
	2019	2020	2021	2022	2023	
Kindertagesstätten						
Kita „Wirbelwind“	168	166	165	166	162	**207**
Kita „Pusteblume“ von Lebenshilfe Ostseekreis e. V.	30	28	29	27	26	**30**
Evangelische Kita Barth	56	61	65	51	50	**65**
Plätze Tagespflege	9	5	4	4	4	**5**
Kita „Eulennest“ von Storchenhaus e. V.	21	18	19	37	71	**90**
Horte						
Hort „Villa Kunterbunt“	238	242	232	220	237	**238**
Hort der ev. Grundschule	54	66	68	73	80	**80**
Summe	**576**	**586**	**582**	**578**	**630**	**715**

Die Kinderbetreuungseinrichtungen in Barth versorgen dabei zum Teil die Kinder der umliegenden Gemeinden mit. Separate Zahlen dazu lagen nicht vor, es ist aber von einem nur kleinen Anteil aus den umliegenden Gemeinden auszugehen.

In den letzten Jahren wurden die Kapazitäten aufgestockt, um auch langfristig die Bedarfe an Kinderbetreuungseinrichtungen, auch für die umliegenden Gemeinden, zu decken.

Entsprechend der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung (vgl. Kapitel 2.3.4 - Szenario Trendfortschreibung) wird sich die Anzahl der Kinder in der Altersgruppe 0 bis 5 zwischen

2022 und 2027 erheblich reduzieren und dann auf einem niedrigen Niveau stagnieren. Eine ähnliche Entwicklung, wenn auch nicht ganz in dem Ausmaß der Altersklasse von 0 bis 5 Jahre, wird auch bei jener der 5 bis 10 Jahre alten Kinder prognostiziert.

Da auch nicht mit nennenswerten Zuwächsen der betreuten Kinder, die nicht aus Barth kommen, zu rechnen ist, weisen die Kitas in jedem Falle mittelfristig hinreichende Kapazitäten auf und auch die Hortplätze sollten unter Ausschuss atypischer Entwicklungen ausreichend sein.

Die Gebäude der Betreuungseinrichtungen befinden sich in einem guten baulichen Zustand und die Ausstattung ist im Allgemeinen den heutigen Anforderungen entsprechend.

2.8.2 Schulen

Die Pläne der Stadt Barth zur Schulentwicklung sehen zukünftig die Konzentration des öffentlichen Grundschulbereichs in Barth Süd vor. Die weiterführenden Schulen werden dagegen am Standort Barth West konzentriert; hier sind bereits das Gymnasium und die Förderschule untergebracht.

Grundschulen

In der Stadt Barth gibt es im Bereich der Grundschulen mit der staatlichen Grundschule Friedrich-Adolf Nobert und der Evangelischen Grundschule zwei Angebote. Nachfolgend ist die Entwicklung der Schülerzahlen nach Einrichtungen dargestellt:

Tab. 14: Kapazitäten/Auslastung Grundschulen 2019 - 2023 *Quelle: Stadt Barth / LGE (Stichtag 31.12.)*

Schuljahre	Auslastung					Kapazität 2022/23	Belegung 2022/23 in %
	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23		
GS Friedrich A. Norbert							
Schülerzahl zum Stichtag	315	301	293	259	298	328	90,85
Davon auswärtige Schüler	71	60	62	51	67		
Evangelische Grundschule							
Schülerzahl zum Stichtag	86	84	89	87	88	88	100
Davon auswärtige Schüler	43	36	38	27	24		
Grundschüler Gesamt	**401**	**385**	**382**	**346**	**386**	**416**	**92,97**

Die städtische Grundschule ist mit einer Kapazität von 328 Schülern auf eine 3-Zügigkeit ausgelegt. Im Schuljahr 2022/23 bestand eine Gesamtauslastung von 90,85 %, wobei die Evangelische Grundschule mit Vollbelegung keine Kapazitätsreserven aufwies. Bei der städtischen Schule bestand dagegen noch eine Reserve von 30 Plätzen. Die Schülerzahlen sind dabei nach Rückgang von 401 auf 346 Personen bis 2021/22 zum Schuljahr 2022/23 wieder auf 386 Personen angestiegen.

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler, welche eine Schule außerhalb von Barth besuchen, stieg im Zeitraum vom Schuljahr 2015/16 bis zum Schuljahr 2019/20 im Grund-

schulbereich von 49 auf 69 Schüler. Dabei erfolgte die auswärtige Beschulung vor allem an folgen Einrichtungen: Darßer Bildungszentrum (Freie Schule Prerow), Schule Zingst, Theo Bauermeister in Ribnitz-Damgarten sowie Freie Evangelische Grundschule in Damgarten. Bei diesen Einrichtungen handelt es sich also, von der Schule in Zingst abgesehen, um Schulen in freier Trägerschaft bzw. mit besonderer pädagogischer Ausrichtung. Hierin ist auch die Motivation der Eltern, ihre Kinder auswärtig beschulen zu lassen, zu sehen.

Eine ähnliche demografische Entwicklung wie bei der Altersklasse 0 bis 5 Jahre, wenn auch nicht ganz in dem Ausmaß, wird auch bei jener der 5 bis 10 Jahre alten Kinder prognostiziert. Daher kann von einer Trendfortschreibung bzw. Stabilisierung auf niedrigem Niveau ausgegangen werden. Daraus ergibt sich unter der Annahme, dass die Anzahl der auswärtigen Schüler bzw. der Barther Schüler, die an auswärtigen Einrichtungen zur Schule gehen, sich nicht signifikant ändert, dass die Auslastung der Grundschulen zurückgehen wird. Allerdings dürfte die Evangelische Grundschule aufgrund ihrer Anziehungskraft nicht gefährdet sein und in der städtischen Grundschule würde der Rückgang in absehbarer Zeit im ungünstigsten Fall zu einer 2-Zügigkeit führen.

Räumlichkeiten und Ausstattung der beiden Grundschulen entsprechen in Größe und Qualität den Anforderungen. Ein Erweiterungsbedarf ergibt sich, in Anbetracht der noch bestehenden Reserven, zumindest aus der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung nicht. Allerdings ergibt sich ein Ausbaubedarf für den städtische Grundschule aufgrund der angestrebten weiteren Ausrichtung auf einen Ganztagesbetrieb.

Weiterführende Schulen

Das Angebot an weiterführenden Schulen wird durch das Kommunale Schulzentrum Barth (KGS) abgedeckt; dieses fasst organisatorisch zwei Schuleinrichtungen an zwei unterschiedlichen Standorten zusammen: Die Regionalschule in der Berthold-Brecht-Straße (Barth Süd) und das (ehemalige) Gymnasium am Standort Uhlenflucht. Perspektivisch sollen die beiden Schulzweige, was das weiterführende Schulangebot betrifft, an einem Standort, an der Uhlenflucht, zusammengeführt werden, während der Standort Berthold-Brecht-Straße dann ausschließlich für den städtischen Grundschulbereich zur Verfügung steht.

Tab. 15: Kapazitäten / Auslastung Weiterführende Schulen 2019 - 2023 *Quelle: Stadt Barth / LGE (Stichtag 31.12.)*

Schuljahre	Auslastung					Kapazität 2022/23	Belegung 2022/23 in %
	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23		
Gymnasiales Schulzentrum - Regionalschulanteil							
Schülerzahl zum Stichtag	367	370	378	417	453	420	107,85
Davon auswärtige Schüler	126	132	135	137	146		
Gymnasiales Schulzentrum - Gymnasialschulanteil							
Schülerzahl zum Stichtag	437	429	460	524	546	500	109,2
Davon auswärtige Schüler	303	302	292	365	391		
Schüler ges.	**804**	**799**	**838**	**941**	**999**	**920**	**108,59**

Das Gymnasium weist ein Einzugsgebiet auf, welches deutlich über die Stadt Barth hinausgeht. Der Anteil der auswärtigen Schüler hat sich dabei in den letzten Jahren von 54 % im Schuljahr 2018/19 auf 53 % im Schuljahr 2022/23 geringfügig verringert. Etwa die Hälfte der Schülerinnen und Schüler am Gymnasium haben demnach einen Wohnsitz außerhalb der Boddenstadt. Die schulischen Kapazitäten betragen im Schuljahr 2022/23 420 Plätze im Regionalschul- und 500 Plätze im Gymnasialbereich des KGS Barth, womit eine umfassende Auslastung einhergeht.

Die Schülerzahlen sind über die letzten 5 Jahre, sowohl was die Regionale Schule als auch den Gymnasialschulteil betrifft, konstant gestiegen. Die Auslastung der Regionalen Schule lag im Schuljahr 2018/19 bei ca. 108 %, im Gymnasialteil bei etwa 109 %. Damit bestehen keine Reserven zur Aufnahme von weiteren Schülern.

Die Anzahl der Schüler, welche eine Schule außerhalb von Barth besuchen, ist im Zeitraum vom Schuljahr 2018/19 zum Schuljahr 2021-/2022 (für das Schuljahr 2022/23 lagen zum Erhebungszeitpunkt keine Daten vor) im Bereich der weiterführenden Schulen von 17 auf 25 gestiegen. Dabei erfolgte die Beschulung in auswärtigen Schulen im Wesentlichen in diesen Einrichtungen: Darßer Bildungszentrum (Freie Schule Prerow), Schule Zingst, Bernsteinschule in Ribnitz-Damgarten, Regionale Schule in Damgarten, Regionale Schule in Niepars, Regionale Schule in Franzburg, Regionale Schule H. Burmeister in Stralsund. Bei den weiterführenden Schulen, welche die auswärtige Beschulung von Barther Kindern vornehmen, ist lediglich mit dem Darßer Schulzentrum ein freier Träger; das Pädagogische Konzept scheint hier nicht so ausschlaggebend zu sein wie bei der Wahl der Grundschule.

Legt man die Bevölkerungsprognose für die relevante Altersgruppe der 10 bis 15-jährigen zu Grunde, so ist bis zum Jahr 2037 von geringfügig sinkenden Schülerzahlen auszugehen.

Die Räumlichkeiten und die Ausstattung der weiterführenden Schulen sind daher, was die Kapazitäten angeht, perspektivisch in Größe und Qualität den Anforderungen entsprechend. Ein Erweiterungsbedarf ist in Anbetracht noch bestehender Reserven sowie der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung nicht abzusehen. Davon unbenommen werden aber zusätzliche Räumlichkeiten im Rahmen der Zusammenlegung der weiterführenden (städtischen) Schulen am Standort „Am Gymnasium“ und im Rahmen der damit zusammenhängenden Qualitäts- und Angebotsverbesserung erforderlich.

Förderschulen

Mit der Förderschule „Jan-Amos Komensky“ besteht in Barth eine Einrichtung mit dem Förderschwerpunkt Lernen. Die Einrichtung befindet sich in der Uhlenflucht am Schulstandort Barth West.

Die Schülerzahlen sind in den letzten 5 Schuljahren von 78 auf 105 um 34 % angestiegen, womit im Jahr 2023/23 eine Belegung von knapp 88 % bestand. Somit bestanden in etwa noch 15 Reserveplätze.

Tab. 16: Kapazitäten / Auslastung Förderschulen 2019 - 2023 *Quelle: Stadt Barth / LGE (Stichtag 31.12.)*

Schuljahre	Auslastung					Kapazität 2022/23	Belegung 2022/23 in %
	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23		
Förderschule „Jan-Amos Komensky“							
Schülerzahl zum Stichtag	78	83	94	101	105	120	87,5
Davon auswärtige Schüler	41	41	42	49	54		

Die zukünftige Entwicklung wird voraussichtlich ähnlich wie bei den übrigen Schulen verlaufen, vorausgesetzt, dass der Anteil der besonders zu fördernden Schüler sich nicht wesentlich ändert.

Räumlichkeiten und Ausstattung sind auch hier den Anforderungen entsprechend. Ein Erweiterungsbedarf ist in Anbetracht noch bestehender Reserven sowie der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung nicht abzusehen.

2.8.3 Einrichtungen der Altenpflege

In Barth befinden sich ein Seniorenpflegezentrum mit 108 Plätzen sowie eine Pflegestation mit betreutem Wohnen. In der Anlage des ehemaligen „Adligen Fräuleinstifts“ sind 45 Wohnungen des betreuten Wohnens untergebracht. Beide Einrichtungen befinden sich im Innenstadtbereich von Barth. Diese Einrichtungen übernehmen auch eine Versorgungsfunktion für die umliegenden Gemeinden. In den letzten Jahren sind zusätzlich zwei Tagespflegeeinrichtungen neu entstanden. Die derzeitigen Einrichtungen sind ausgelastet.

Aufgrund des weiterhin steigenden Anteils der älteren Bevölkerung, gewinnt das betreute Wohnen zunehmend an Bedeutung. Es besteht also ein Bedarf an der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten. Entsprechend des mittleren Szenarios der aufgestellten Bevölkerungsprognose wird die Anzahl der über 80-jährigen bis 2037 um gut 800 Personen zunehmen. Legt man die statistischen Zahlen zu Grunde, dass 25 % der über 80-jährigen pflege- oder betreuungsbedürftig sind und geht man davon aus, dass nur 50 % der Personen von Angehörigen und/oder ambulanten Pflegediensten versorgt werden, dann ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf von ca. 100 Plätzen in Pflege- bzw. betreuten Wohneinrichtungen.

2.8.4 Kulturelle und Freizeiteinrichtungen

Begegnungsstätten

In der Stadt Barth bestehen aktuell drei Begegnungsstätten. Der ehemalige Jugendclub „Alte Post“ wird vom SOS-Familienstützpunkt Barth betrieben. Im Sinne einer Ansprache möglichst vieler Jugendlicher und junger Familien wird das Angebot dieser Familien-Sozialeinrichtung zurzeit ausgeweitet. Die Räumlichkeiten befinden sich in Barth Süd an der Berthold-Brecht-Straße. Das Gebäude, welches sich im Eigentum der städtischen Wohnungsgesellschaft WOBAU Barth befindet, wurde gerade umfassend renoviert.

Die Volkssolidarität betreibt eine Begegnungsstätte, welche vornehmlich Angebote für die ältere Generation vorhält. In den Räumlichkeiten des ehemaligen Adeligen Fräuleinstifts werden täglich Beratungsangebote sowie Kultur- und Freizeitveranstaltungen und zwang-

lose Treffen organisiert. Die Räumlichkeiten reichen für Veranstaltungen bis zu 60 Personen und können auch für private Feiern und Veranstaltungen angemietet werden.

Beim Angebot der Lebenshilfe Ostseekreis e.V. steht die Beratung und Betreuung von Menschen mit Behinderung und ihren Angehörigen im Focus. Der Verein unterhält in Barth ein Vereinsgebäude am Hölzern-Kreuz-Weg, welches hinreichend Platz für die vielfältigen Aktivitäten bietet.

Sporteinrichtungen

Nachfolgend werden die wesentlichen Sporthallen und Plätze, soweit sie auch über den schulischen Betrieb hinaus nutzbar sind, benannt.

Die Vineta-Sportarena im Gewerbegebiet „Am Betonwerk“ verfügt über eine teilbare Sportfläche (44 x 22 m teilbar in 28 x 22 m und 22 x 16 m), welche, neben dem Trainingsbetrieb, Wettkampfveranstaltungen in den geläufigen Hallensportarten ermöglicht. Entsprechend besteht auch eine größere Zuschauertribüne mit 344 Plätzen. Neben Sportveranstaltungen wird die Halle auch für Konzerte sowie weitere kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen genutzt. Die 2006 eröffnete Halle ist in einwandfreiem Zustand. Die Schule in Barth Süd verfügt über eine 3-Feld-Sporthalle, welche erst 2019 saniert wurde. Neben dem Schulsport steht die Halle auch dem Vereins- und Breitensport zur Verfügung. Die im Bereich des Schulhofs bestehende Freiluft-Leichtathletikanlage bedarf dagegen der Sanierung.

Auch weitere Sporteinrichtungen im Stadtgebiet befinden sich in einem sanierungsbedürftigen baulichen Zustand. So ist die an das vorgenannte Schulgelände in Barth Süd anschließende Outdoor-Freizeitsportanlage seit einigen Jahren gesperrt. Der Sportplatz am Sportwall weist inzwischen in Teilen erheblichen Instandhaltungsstau und Sanierungsbedarf (bezüglich der Kunstrasenfelder) auf. Die Schulsporthalle im gymnasialen Schulteil in der Uhlenflucht befindet sich in einem funktional brauchbaren baulichen Zustand. Die Außenanlagen, insbesondere die Laufbahn, bedürfen jedoch einer umfangreichen Instandsetzung, um den Anforderungen für den Schulsport gerecht zu werden.

Ein klares Defizit besteht beim Sport- und Bewegungsangebot für die Urlaubsgäste. So beschränkt sich dieses im Wesentlichen auf Bootsverleih, Segelschule, eine öffentliche Badestelle und das Reitangebot am Standort der ehemaligen Jugendherberge. Sportplätze für Standardsportarten speziell für die Touristen bestehen dagegen nicht und es bestehen bisher auch nicht die organisatorischen Strukturen, die bestehenden Sporteinrichtungen für die Einheimischen den Touristen zugänglich zu machen.

Spielplätze für Kinder und Jugendliche

Aktuell werden 5 öffentliche Spielplätze sowie eine Skateranlage von der Stadt unterhalten. Ein weiterer Spielplatz wurde aufgrund des Straßenneubaus am Holzreiterwall abgebaut, aber inzwischen neu errichtet. Ein Spielplatz hat je nach Ausstattung und Beanspruchung eine durchschnittliche Lebensdauer von etwa 10 Jahren (landeseinheitliche Abschreibungstabelle zum NKHR-MV). Diese sind bei allen durch die Stadt unterhaltenen Spielplätzen, abgesehen von dem am Holzreiterwall, bereits überschritten. Daher besteht ein erheblicher Sanierungsrückstand für alle Spielplätze.

Des Weiteren befinden sich zwei nicht der Stadt Barth zugehörige Spielplätze zum einen am Hafen bei der Vereinsgaststätte „Boddenblick“ und zum anderen in Barth Süd, ge-

nannt „Dschungel-Spielplatz“. Letzterer befindet sich im Eigentum des Wohnungsbauunternehmens WOBAU. Für die Altersgruppe ab 14 Jahren besteht im Gewerbegebiet „Am Betonwerk“ eine Skateanlage. Diese ist stark sanierungsbedürftig, viele der Geräte sind derzeit reparationsbedürftig.

Abb. 27: Lage der Spielplätze in der Stadt *Quelle: Wagner PG*

Ein klares Defizit besteht hinsichtlich des für die jüngeren Urlaubsgäste nutzbaren Spielplatzangebots. So bestehen in den touristischen Kernbereichen Hafen und Altstadt keine entsprechenden Angebote.

2.9 Verkehrliche Infrastruktur

2.9.1 Motorisierter Individualverkehr

Die städtische Verkehrsinfrastruktur ist mangels Alternativen auch noch im Jahr 2022 stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgelegt. Überörtlich ist die Stadt über die Landesstraße L23 in Richtung Süden direkt an die Bundesstraße B105 angebunden, über welche die Autobahn sowie die nahe gelegenen Versorgungszentren Stralsund und Rostock (Oberzentren) sowie Ribnitz-Damgarten (Mittelzentrum) erreicht werden. Über die L21 ist die Stadt gut an die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst angebunden. Man benötigt lediglich ca. 15 Minuten von der Stadt Barth bis an die Ostsee. Die L21 ist als Umgehungsstraße südwestlich um den Stadtkern geführt und bindet u. a. 2 größere Einkaufsstandorte an. In östlicher Richtung verbindet die L21 zudem die Stadt mit den dort gelegenen Gemeinden der Ämter Niepars und Altenpleen. Über die L211 sind zudem die benachbarten Gemeinden des Amtes Barth an der südlichen Boddenküste angebunden. Die übrigen amtsangehörigen Gemeinden sind ebenfalls über vorstehende Landesstraßen und davon abgehende Kreisstraßen an Barth angeschlossen. Die Innenstadt samt Hafenbereich sowie die peripheren Stadtteile und Ortsteile sind durchgehend gut durch das örtliche Straßennetz erschlossen. Die Hauptverkehrsstraßen befinden sich durchgehend in einem ordnungsgemäßen Zustand.

Die vorliegende Verkehrsbelastung beträgt für die L21 Umgehungsstraße 7.523 PKW pro Tag im jährlichen Durchschnitt (DTV-Wert) sowie für die L23 Südliche Chausseestraße 6.704 PW pro Tag (Werte von 2019). Die gemessenen Schwerverkehrszahlen betragen 205 bzw. 296 LKW pro Tag. In der Saison dürften die realen Verkehrsbewegungen jedoch von den vorstehenden Werten deutlich nach oben abweichen. Um trotz hoher Verkehrszahlen die Querung der Hautverkehrsachsen zu ermöglichen, bestehen lichtsignalgeregelte Kreuzungen auf Höhe der Chausseestraße sowie auf Höhe des Kreuzungsbereiches Hölzern-Kreuz-Weg / Louis-Fürnberg-Straße.

Abb. 28: Verkehrsbelastung (DTV-Wert) der Landesstraßen in Barth *Quelle: Geoportal GAIA M-V*

Es bestehen insgesamt hinreichend öffentliche Stellplätze für den ruhenden Verkehr. Diese sind größtenteils dezentral straßenbegleitend organisiert. Im Hafenbereich und östlich des Reifergangs bestehen zudem größere Parkplätze. Die größeren bestehenden Tourismus-, Gewerbe-, Einzelhandels-, Gemeinbedarfs und Wohneinrichtungen verfügen über eigene Stellplätze auf den jeweiligen Liegenschaften in angemessener Größenordnung. Für die im Hafenbereich, östlich des Speicher Barth, bzw. auf dem Gelände der ehemaligen Fischfabrik geplanten größeren touristischen Projekte ist ein angemessenes Stellplatzangebot in Form eines Parkdecks bzw. einer Tiefgarage geplant.

2.9.2 Fußgänger- und Radverkehr

Die Stadt Barth verfügt im Stadtbereich über einige ausgeschilderte Radwege. Diese bestehen insbesondere an den Hauptzufahrtsstraßen zum Stadtkern (nördliche Chausseestraße, westl. Barthestraße und Sundische Straße), sowie längs der Umgehungsstraße. Zusammen mit weniger befahrenen Innerortsstraßen ergibt sich in großen Bereichen ein Wegenetz, über welches die meisten Siedlungsbereiche und Infrastruktureinrichtungen per Rad sicher erreicht werden können. Dennoch ist das Radwegenetz in Teilbereichen ausbau- bzw. ergänzungsbedürftig. Insbesondere die Straßenzüge Borgwall und Friedrichshofwall sind betreffend der Befahrbarkeit mit dem Fahrrad zu verbessern.

Zudem ist die Stadt Barth Teil eines regionalen Radwegenetzes, welches u. a. eine Anbindung an die Ostseebäder und Erholungsorte auf der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst und an der südlichen Boddenküste sowie an die meisten weiteren Gemeinden im Amtsbereich ermöglicht. Ladestationen für E-Bikes bestehen bisher noch nicht.

Ansonsten verfügt die Stadt über straßenbegleitende Fußwege entlang sämtlicher Hauptverkehrsstraßen und auch entlang der meisten der Nebenstraßen.

Insgesamt besteht aber bisher keine erkennbare durchgängige Erschließungsstruktur für die Verkehrsteilnehmergruppen der Fußgänger und der Radfahrer. Zudem ist Beschilderung für sämtliche Verkehrsteilnehmergruppen lückenhaft und teilweise nicht aufeinander abgestimmt.

2.9.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadt Barth ist über den Bahnhof an das überörtliche Schienenverkehrsnetz angebunden. So können das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten sowie die Oberzentren Stralsund und Rostock mit der Bahn bis in die späten Abendstunden und an den Wochenenden angefahren werden. Derzeit ist der Bahnhof Barth noch Endstation. Im Zuge der Reaktivierung der Bahnverbindung nach Zingst (mit perspektivischer Weiterführung nach Prerow) wird Barth wieder zum Durchgangsbahnhof. Die Reaktivierung der Bahnverbindung, welche die Stadt an die beiden nächstgelegenen Ostseebäder unabhängig vom Straßenverkehr anbindet, wurde über ein Planfeststellungsverfahren planungsrechtlich vorbereitet. Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs ist für 2028 vorgesehen.

Die Stadt Barth ist zudem über das regionale Busverkehrsnetz mit o.g. Zentralen Orten aber auch mit den Tourismusorten auf der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst sowie den benachbarten Boddengemeinden und den sonstigen größeren Orten Hinterland zu allen Haupttageszeiten verbunden. Die Stadt wird insgesamt von 6 Buslinien angefahren, wobei jeweils 3 Buslinien nach Ribnitz-Damgarten und nach Stralsund führen. Die Busverbindung in Richtung Ribnitz-Damgarten erfolgt über die Linien 210, 211 und 214. Die Taktung der einzelnen Buslinien variiert, jedoch kann über das bestehende Netz zwischen 5 Uhr bis 19 Uhr eine stündliche, teilweise auch halbstündliche Anbindung nach Ribnitz-Damgarten sichergestellt werden. Die Busverbindung an das Oberzentrum Stralsund erfolgt über die Linien 304, 305 und 308. Zu beachten ist dabei, dass lediglich die Linie 308 eine regelmäßige Busverbindung mit einer zwei- bis einstündigen Taktung zwischen 5 Uhr bis 17 Uhr gewährleistet, da für die Linien 304 und 305 lediglich ein Halt bzw. eine Abfahrt je Tag in Barth vorgesehen ist.

In den Zügen sowie teilweise in den Bussen in Richtung der Tourismusorte ist in der Saison die Fahrradmitnahme möglich.

Es fehlt jedoch ein nutzbares innerstädtisches Mobilitätsangebot insbesondere für die Verkehrsteilnehmer, die nicht per Fahrrad unterwegs sein können. Das Schulbusangebot ist hier schon wegen der begrenzten bedienten Tageszeiten und dies auch nur an Werktagen, unzureichend.

2.9.4 Schiffsverkehr

Der Hafen Barth bildet den größten Hafen innerhalb der Boddengewässer zwischen Barhöft und Ribnitz-Damgarten. Durch den Neubau der Mole ist der Hafen zudem auf aktuel-

lem Stand. Der Hafen bietet im Sportbootbereich ausreichend Liegeplätze für Einheimische und Gäste.

Durch das Angebot der Fahrgastschifffahrt können über Barth die Insel Hiddensee sowie Zingst angefahren werden. Daneben bestehen in der Saison verschiedene Angebote für Ausflugsfahrten auf dem Bodden. Barth wird seit einigen Jahren zudem von Flusskreuzfahrtschiffen angelaufen; die Zahl der jährlichen Anläufe ist dabei, von 2020 einmal abgesehen, kontinuierlich steigend. Im Jahr 2022 waren es insgesamt 27 Anläufe.

Die Hafenanlage verfügt zudem über alle notwendigen Hafenstrukturen sowie eine Touristeninformation und eine Vielzahl ergänzender Infrastrukturen. Im östlichen Bereich erlaubt der erfolgte Ausbau der Kaianlagen die Anfahrt mit kleineren Frachtschiffen.

2.9.5 Flugverkehr

Südlich der Stadt befindet sich er Ostseeflughafen Stralsund-Barth. Dieser ist über die L23 und dann über die Abzweigung Divitz erreichbar.

Am Flughafen wurden bis 2012 umfangreiche Modernisierungen und Umbauten vorgenommen. Jährlich werden bis zu 30.000 Passagiere über den Flughafen abgefertigt. Ebenso dient der Flughafen als Standort für den Sportflugverkehr sowie für das Fallschirmspringen und er bietet touristische Angebote wie Rundflüge über die Region an. Am Standort des Flughafens wird eine Flotte von Leifahrrädern, auch mit Elektromotor, angeboten mit denen man die Stadt Barth sowie die umliegenden Gemeinden erreichen kann.

2.9.6 Möglichkeiten alternativer Mobilität

Bisher bestehen noch keine öffentlichen Ladestationen für die E-Mobilität; die ersten Ladesäulen sollen aber kurzfristig realisiert werden.

Carsharing-Angebote und weitere alternative Mobilitätsangebote bestehen bisher ebenfalls nicht. Erste Überlegungen zur die Einführung eines Carsharing-Angebots gibt es aber bei der WOBAU Barth.

2.10 Technische Infrastruktur der Ver- und Entsorgung, Einsatz regenerativer Energien

Die Trinkwasserversorgung erfolgt über das Netz des regionalen Wasserversorgers, der Wasser und Abwasser GmbH „Boddenland“. Die Trinkwasserversorgung innerhalb der Stadt ist ausreichend gesichert.

Die Abwasserentsorgung wird von den Stadtwerken Barth wahrgenommen. Die Abwasserversorgungsanlagen sind ebenfalls ausreichend. Die Kläranlage Barth ist für eine Kapazität von 24.000 Einwohnergleichwerten ausgelegt. Sie wird neben der Stadt Barth und ihrem Umland auch für mobile Anlieferungen aus Kleinkläranlagen aus der näheren Umgebung genutzt. Der kommunale Eigenbetrieb der Stadt verfügt im Bereich der Abwasserentsorgung über moderne, dem Stand der Technik entsprechende Anlagen und Netze.

Die Gasversorgung wird über die Stadtwerke Barth sichergestellt. Das Gas- und Fernwärmenetz der Stadt ist ebenso in ausreichender Kapazität und Anschlussdichte vorhanden.

Die Breitbandversorgung ist im Stadtbereich inzwischen gewährleistet. In einigen Außenbereichen der Ortsteile besteht noch Handlungsbedarf, um eine flächendeckende Versorgung mit Breitbandanschluss abzusichern.

Das Stromnetz der Stadt Barth ist in ausreichender Kapazität und Anschlussdichte verfügbar. Die Energieversorgung wird über die Stadtwerke Barth sichergestellt. Das Stromversorgungsnetz verläuft zu großen Teilen unterirdisch, lediglich in Randbereichen der Gemeinde bestehen noch 1 kV-Freileitungsbestände.

Zudem wird auf dem Gebiet der Stadt Barth, durch großflächige Photovoltaikanlagen im Gewerbegebiet „Am Betonwerk“ und auf dem Gelände des Barther Flughafens, sowie durch weitere kleinere Anlagen der städtische Bedarf an Energie über regenerative Quellen zumindest von der Menge des erzeugten Stroms her abgedeckt. Dabei erfolgt allerdings eine Einspeisung des erzeugten Stroms in das überörtliche Versorgungsnetz; eine eigenständige dezentrale Versorgung wurde bisher noch nicht aufgebaut.

2.11 Umweltbelange

2.11.1 Grün- und Freiraumstruktur

Die Altstadt, mit dem vorgelagerten Hafenbereich, liegt unmittelbar am Bodden. Somit verfügt die Stadt über eine attraktive räumliche Lage mit direkten Blickbeziehungen zum Wasser. Im Südwesten wird die Stadt Barth über großflächige Waldflächen begrenzt. Diese befinden sich westlich der Barthe und bilden eine natürliche Siedlungsgrenze für die Stadt. Im Süden ist die Stadt durch die Waldflächen, welche auf dem Gelände des ehemaligen NS-Arbeitslagers nach dem 2. Weltkrieg aufgekommen sind, begrenzt. Ansonsten reichen Freilandflächen von unterschiedlicher landwirtschaftlicher Nutzung an den zentralen Siedlungsbereich heran. Diese erstrecken sich zum Teil bis an den Mittelalterlichen Stadtkern, sodass dieser von Ferne teilweise gut erlebbar ist.

Eine Siedlungseingrünung besteht dabei nur in Teilbereichen; hier besteht betreffend der Einfügung der Siedlungsflächen in den Landschaftsraum entsprechend Verbesserungsbedarf.

Die Stadt verfügt über verschiedene innerstädtische öffentliche Grünflächen welche an den Altstadtkern anbinden. Südöstlich des Stadtkrens befindet sich der Friedhof Barth. Über die Chausseestraße südlich des Bahnhofs Barths sind zudem die Barther Anlagen erreichbar. Diese bilden eine innerstädtische Erholungsfläche und dienen zudem mit der Freilichtbühne als Veranstaltungsort für verschiedene Open-Air Events. Maßgeblich für die gesamtstädtische Siedlungsstruktur sind auch die sonstigen im Siedlungsgefüge liegenden Grünflächen, insbesondere die Kleingartenanlagen.

Vorgenannte Strukturen gliedern den Siedlungsbereich und bilden eine geeignete Grundlage für die Entwicklung eines gesamtstädtischen Freiraum- und Biotopverbunds, welcher gerade auch Aufgaben in der Abfederung der Folgen des Klimawandels übernehmen kann (siehe dazu auch die Maßnahmenplanung Kapitel 4.3!).

2.11.2 Immissionsschutz

2.11.2.1 Schallimmissionen

Im Rahmen der Prädikatisierung als „staatlich anerkannter Erholungsort“ wurde für die Stadt Barth ein Schallgutachten angefertigt (TÜV Nord Rostock vom 17.11.2014). Bei der Begutachtung wurden die Geräuschimmissionen in den Bereichen Verkehrs-, Gewerbe- sowie Sport- und Freizeitlärm untersucht. Auch wenn seit der Begutachtung inzwischen gut 9 Jahre vergangen sind, hat sich die Belastung mit Immissionen nicht erheblich verändert, da sich weder das Verkehrsaufkommen relevant stark erhöht hat, noch sonstige neue relevante Emissionsquellen dazugekommen sind. Entsprechend haben die Aussagen aus der Begutachtung von 2014 weiterhin Bestand.

Im Bereich des Straßenverkehrslärms sind Geräuschimmissionen der beiden Landesstraßen, der Erschließungsstraßen im Altstadtbereich sowie derer für die südlich und östlich davon gelegenen Nutzungen von Relevanz. An den dem Straßenraum zugewandten Hausfassaden entlang der Hauptverkehrsstraßen im Altstadtbereich sowie im Bereich der sonstigen Wohnnutzungen in Nähe der Hauptverkehrsstraßen werden Beurteilungspegel zwischen 58 und 68 dB(A) tags und zwischen 48 und 58 dB(A) nachts erreicht. Setzt man die Orientierungswerte für ein Mischgebiet (60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts an, werden diese tagsüber wie nachts bis zu 8 dB(A) überschritten, wobei Chaussee-, Zingster, Barthe-, Werft- und Hafenstraße, Reifergang, sowie die Sundische und St.-Jürgen-Str. besonders von den Überschreitungen betroffen sind. Bei Einhaltung eines Abstands von mindestens 35 m zur Straßenachse werden die Orientierungswerte weitgehend eingehalten, im südlichen Abschnitt der Chausseestraße beträgt der erforderliche Abstand bis zu ca. 60 m. In den betroffenen Zonen sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen in der weiteren Planung zu berücksichtigen. An den straßenabgewandten Fassaden sowie außerhalb vorstehender Abstandszonen werden die Orientierungswerte durchgehend eingehalten bzw. größtenteils deutlich unterschritten. Auch wenn eine Überschreitung der Orientierungswerte nach vorstehender Darstellung nur an den Hauptverkehrsstraßen auftritt und den Überschreitungen durch passiven Schallschutz begegnet werden kann, können und sollten im Sinne einer hohen Wohn- und Urlaubsqualität, die Lärmimmissionen im Verkehr auf Grundlage einer Verkehrsplanung, welche auf eine Verminderung des motorisierten Verkehrs setzt, reduziert werden. Dies könnte z.B. über eine Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie durch Anreize bzw. Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsträger insbesondere in der Altstadt erfolgen.

Die Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs erreichen, ohne Berücksichtigung des Schienenbonus, an den am dichtesten zur Schiene liegenden Nutzungen mit Wohn- und Aufenthaltsfunktion Beurteilungspegel von <45 dB(A) im Tag- und Nachtzeitraum, womit sogar die Orientierungswerte von allgemeinen Wohngebieten (55/45 dB(A) Tag/Nacht) eingehalten werden. Im Falle der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke über den Bahnhof hinaus in Richtung Zingst/Prerow werden nahe an der Trasse liegende Wohnnutzungen, insbesondere in den Bereichen Weidenweg, südwestlich Gärtnergang sowie südlich Barthestraße, von Geräuschimmissionen der Bahn zusätzlich betroffen sein. Bei bahnnahen Planungen schutzbedürftiger Nutzungen, wie bei den B-Plänen Weidenweg I-III und Scharlackenweg ist die Betroffenheit entsprechend zu untersuchen und es sind bei Erfordernis entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Der **Schiffsverkehr** steht im Ergebnis der Begutachtung nicht als relevante Beeinträchtigung. Gleiches gilt für den **Luftverkehr**, da die Wohn- und sonstige schutzbedürftige Nutzungen erst in deutlichem Abstand zum Flughafen Barth anstehen.

Emittierendes **Gewerbe** besteht insbesondere in den im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbegebieten südlich der Altstadt beidseitig der Chausseestraße mit Einzelhandel, Heizungs- und Anlagenbauer, Feuerwehr und THW (GE6), einem Maschinen- und Stahlbaubetrieb (GE7) sowie einem Forstbetrieb und Lagernutzung im Bereich östliche Clara-Zetkin-Straße (GE9). Dazu kommen noch an rechnerischen Emissionsquellen kleinere Handwerks- und Gewerbebetriebe im Bereich der ehemaligen Großgärtnerei Nelkenstraße (GE8), nördlich davon in Gestalt der Umweltdienste Barth (GE5), ein Betonwerk sowie Handwerks- und weitere Gewerbebetriebe im Gewerbegebiet „Am Betonwerk“ in Barth West (G1). Schließlich sind auch noch die beiden Werften und kleinere maritime Servicebetriebe im westlichen und östlichen Hafenbereich (GE2 und 3) zu berücksichtigen. Im Bereich Einzelhandels bestehen ein Baustoffhandel/-Fachmarkt westlich der Stadtentsorgung (SO/H15), östlich davon ein weiterer Baumarkt und ein Vollsortimenter (SO/H16), weitere Verbrauchermärkte, eine Autowerkstatt und eine Tankstelle nördlich der Umgehungsstraße sowie zwei Lebensmittelmärkte an der Umgehungsstraße nördlich des Wohngebiets „Blaue Wiese“. Weiterhin ist der Lärm mehrerer Parkplätze von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, so die Parkplätze an Apotheke und Seekiste Blaue Wiese und am Markt für Heimtextilien in Barth-Süd als Gewerbelärm einzustufen. Weiteres relevantes emittierendes Gewerbe besteht mit einer Bauschutt-Recyclinganlage östlich der Barthe, einer Biogas- und Rinderzuchtanlage, ebenfalls östlich der Barthe zum Barther Stadtforst hin (SO/MV14), sowie in Gestalt von Windkraftanlagen an der südöstlichen Stadtgrenze bereits auf dem Gebiet der Nachbargemeinde. Beschränkungen der zulässigen gewerblichen Immissionen über festgesetzte Immissionskontingente bestehen lediglich für die festgesetzten B-Pläne (Flächen G1 und GE 3 im FNP). Ansonsten wurden die Emissionen anhand der bestehenden Betriebsabläufe ermittelt, die resultierenden Werte belaufen sich für den Tagzeitraum zwischen 60 und 115 dB(A) (Bauschutt-Recyclinganlage).

In den Wohngebieten in der Nachbarschaft von Gewerbe und Einzelhandelsgebieten liegen die Beurteilungspegel tagsüber in der Regel zwischen 45 und 50, lediglich punktuell erreichen diese bis zu 55 dB(A). Hier wird entsprechend nur in Einzelfällen eine vertiefende Schallbegutachtung im Falle einer nachfolgenden Planung erforderlich. In sämtlichen übrigen Wohngebieten und gegenüber sonstigen schutzbedürftigen Einrichtungen erreichen die Beurteilungspegel maximal 45 dB(A) tagsüber oder geringere Werte, sodass hier keine weiteren Begutachtungen in Bezug auf Gewerbelärm erforderlich werden.

Beim **Sport- und Freizeitlärm** werden die nach Freizeitlärmrichtlinie M-V vorgegebenen Orientierungswerte für Wohngebiete beim regulären Betrieb aller bestehender Sport- und Freizeiteinrichtungen, einschließlich des Schießplatzes im Bereich des Stadtforstes und des Motorcross-Parcours in Nähe der reittouristischen Einrichtung, durchgehend eingehalten bzw. unterschritten. Lediglich bei größeren Veranstaltungen im Freien, insbesondere auf dem Hafenvorplatz und auf der Freilichtbühne, kommt es vorzugsweise bei Musikbeschallung über Lautsprecher zu Schalleistungspegeln von bis 120 dB(A), sodass es dann auch kurzzeitig zu deutlichen Überschreitungen der anzusetzenden Richt- bzw. Grenzwerte gegenüber Wohn- und Ferienwohneinrichtungen in der Nachbarschaft sowohl im Tag- wie auch Nachzeitraum kommen kann. Bei diesen Veranstaltungen handelt es

sich aber, da diese nur wenige male im Jahr vorkommen, um seltene Ereignisse im Sinne der Immissionsschutzgesetzgebung. Zudem entsprechen nach Einschätzung des Gutachtens diese Veranstaltungen der Erwartungshaltung der Urlauber und der Einheimischen gleichermaßen, sodass deren allgemeine Akzeptanz auch unter den Umständen einer erheblichen temporären Lärmbelastung anzunehmen ist. Erforderliche Schallschutzmaßnahmen lassen sich damit für zukünftige schutzbedürftige Vorhaben im Umfeld der Veranstaltungsorte nicht ableiten.

2.11.2.2 Luftreinhaltung

Im Zuge der Prädikatisierung zum staatlich anerkannten Erholungsort, wurde ebenso ein Gutachten zur Luftschadstoffbelastung innerhalb des Stadtgebiets erstellt. Dieses liegt mit dem Stand vom 04.04.2013 (TÜV Nord, Rostock) vor.

Im Ergebnis der Untersuchung wurde festgestellt, dass die Stadt Barth die zur Prädikatisierung vorgegebenen Grenzwerte in allen Bereichen weit unterschreitet und somit keine erheblich schädlichen Umweltbelastungen bzw. Luftverunreinigungen vorliegen. Zudem befinden sich im Stadtgebiet lediglich 2 Einrichtungen, welche einer emissionsrelevanten Genehmigung nach Bundesimmissionsschutzgesetz unterliegen. Diese sind das Heizkraftwerk Barth sowie die Schiffswerft Barth im westlichen Hafenbereich. Das Heizkraftwerk wirkt sich jedoch nach Aussage des Gutachters aufgrund seiner Lage außerhalb des Siedlungsbereichs sowie seiner Befeuerung durch umweltfreundliche Brennstoffe nicht negativ auf die Luftbelastung aus. Ebenso verhält es sich mit der Werft, welche durch den sehr begrenzten Umfang an Stahlbau- und Beschichtungsarbeiten kaum negative Auswirkungen auf die Luftqualität hat.

Ein zusätzlicher Faktor, welcher die Luftqualität beeinflusst, ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) innerhalb der Stadt. Dieser führt nach Aussagen des Gutachters ebenfalls zu keiner wesentlichen Luftverunreinigung. Jedoch kann die Luftverunreinigung, wie auch im Bereich der Schallimmissionen, durch verkehrsreduzierende Maßnahmen noch weiter vermindert werden.

2.11.3 Klimaschutz

Schon 2011 wurde durch die Stadt ein Klimaschutzkonzept beschlossen, in dem sich die Stadt Barth das langfriste Ziel einer Null-Immissionsstadt gesetzt hat. Dabei sollen u. a. kleine bis mittelständische Unternehmen im Gewerbe- und Tourismussektor hinsichtlich ihres Energiemanagements evaluiert und anschließend auf Grundlage des Null-Emissions-Ansatzes ein entsprechendes Konzept für die Verbesserung des Energieeinsatzes entwickelt werden. Auch die beratende Unterstützung hinsichtlich des Einwerbens von Fördermitteln zur Senkung bestehender Immissionen und zur Erfüllung der angestrebten Ziele steht im Fokus. Darüber hinaus wurden in dem vorliegenden Teilkonzept bereits konkrete 3 Projektansätze für eine Senkung des Energiebedarfes erarbeitet.

1. Durch die Nutzung des stadteigenen Forstes mit ca. 1.400 ha kann ein Teil der Energieversorgung durch erneuerbare Energien, z.B. im Bereich der Wärmeenergieerzeugung abgedeckt werden. Vorrangig sieht das Konzept die Deckung des Wärmeenergiebedarfes von öffentlichen Gebäuden durch Biomasse aus dem stadteigenen Forst vor.

2. Die Erstellung einer Studie zur Prüfung der Wärmeenergieversorgung der industriell gefertigten Siedlung Barth Süd auf Basis erneuerbarer Energien. Aktuell wird der Stadtteil durch ein mit Erdgas betriebenes BHKW versorgt.
3. Die Umstellung von Teilen des innerhalb der Stadt befindlichen Gasnetzes auf Bio-Methan, welches auf Basis von regionaler Biomasse gewonnen werden soll.

Dieses Konzept ist inzwischen aufgrund erheblich verschärfter Rahmenbedingungen und damit einhergehender gesetzlicher Anforderungen (u. a. fortschreibender Klimawandel, Energieknappheit insbesondere infolge des Ukrainekrieges, erforderliche kommunale Wärmeplanung) überholt und daher grundhaft fortschreibungsbedürftig. Betrachtet man die aktuelle Ausgangssituation, so bestehen, wie auch die Diskussion in den beiden zum Thema veranstalteten Workshop-Arbeitsgruppen aufgezeigt hat, betreffend einer umwelt-, klimagerechten und nachhaltigen Stadtentwicklung grundlegende Defizite:

- Es fehlt in Barth eine Gesamtstrategie für eine klima- und umweltgerechte Mobilität und in der Folge auch attraktive diesbezügliche Angebote. So stellt die Umstellung der PKW auf E-Mobiliät, wie oft irrtümlich angenommen, nicht die zentrale Aufgabe bei der Mobilitätswende dar. Es fehlen vielmehr attraktive klimagerechte Angebote im ÖPNV und im nicht motorisierten Individualverkehr.
- Das Bauen und die damit verbundene verkehrliche Erschließung ist, obwohl die Stadt Barth im Gegensatz zu den meisten anderen Kommunen schon auf ein vorrangiges Flächenrecycling setzt, immer noch mit einem zu hohen Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad verbunden. Einkaufsmärkte und auch sonstige Gewerbebauten werden in der Regel als 1-geschossige Gebäude errichtet, was zu einem sehr hohen Flächenverbrauch und hohem Versiegelungsgrad führt. Durch nahezu 100 %-ige Versiegelung von Parkplätzen, Anlieferungs- und Lagerflächen wird der Versiegelungsgrad zusätzlich gesteigert. Im Wohnungsbau sieht es nicht besser aus; hier stellt bisher die Priorisierung des freistehenden Einfamilienhauses und hier insbesondere die besonders flächen- und versiegelungsintensive Form des Bungalows ein Kernproblem dar.
- Mit hoher Flächenversiegelung geht ein vermindertes Potenzial für die Grundwasserneubildung sowie erhöhte Risiken von Überschwemmungen bei Extremwetterereignissen, hier ist Barth wegen der niedrigen Geländehöhen und direkten Ostseelage ohnehin schon stark gefährdet und eine verstärkte Aufheizung der Stadt im Sommer einher.
- Durch die i. d. R. nicht erfolgende Begrünung großer Parkplätze von Einzelhandel und Gewerbe und großer Dachflächen wird der Aufheizung weiter Vorschub geleistet und Potenziale zur Zwischenspeicherung/Versickerung von Wasser werden nicht genutzt.
- Es fehlt eine gesamtstädtisch gedachte hydrologische Strategie und ein entsprechendes Verbundsystem zwecks Verbesserung der Grundwasserneubildung und zur Vorbeugung/Abfederung von Starkregenereignissen.
- Der Grünanteil in den Straßen und auf sonstigen öffentlichen und privaten Freiflächen ist ebenfalls zu gering mit gleichen Folgen wie in vorstehenden Punkten beschrieben. Es fehlt ebenfalls ein ganzstädtisches Grünflächen-Verbundsystem und eine Planungsstrategie, dieses zu erreichen.

- Die Energieversorgung und insbesondere die Wärmeenergieversorgung basiert immer noch fast ausschließlich auf fossilen Betriebsstoffen. Dies gilt auch für das Kraftwerk der Stadtwerke, diese ist aber zumindest in der Energieeffizienz mit Kraft-Wärme-Kopplung und dem angeschlossenen Fernwärmenetz auf aktuellem Stand. Die Erforderlichkeit der Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts wurde bereits dargelegt; die Fortschreibung muss dabei ganzheitlich auch unter Beachtung vorstehender dargelegter Aufgaben in Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und –Versiegelung, Erhöhung Grünanteil und Grünvernetzung und Entwicklung eines hydrologischen Verbundsystems erfolgen.

Es bestehen aber auch eine ganze Reihe positiver Ansätze in Planung und Umsetzung gleichermaßen:

- Im Sinne des Klimaschutzes ist zunächst der große Umfang an mit Photovoltaikanlagen belegten Flächen im Stadtgebiet.
- Das im Jahr 2010 erarbeitete Verkehrskonzept (vgl. Kapitel 3.1.4.5), welches eine Verkehrsberuhigung sowie eine teilweise Umwandlung von Straßen in eine Fuß- du Radfahrerzone vorsieht, kann bei Umsetzung durch Verminderung des motorisieren Individualverkehrs ebenfalls zur CO2-Reduzierung beitragen. Das Verkehrskonzept ist aber gleichfalls fortschreibungsbedürftig.
- In dem zur Prädikatisierung zum staatlich anerkannten Erholungsort erstellten Maßnahmenkatalog sind ebenfalls für den Klimaschutz förderliche Maßnahmen, insbesondere zur Verkehrsberuhigung, dem Ausbau des innerstädtischen und überörtlichen Radwegenetzes, der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie zur Einrichtung von Info-Points mit integrierten Fahrradleistationen enthalten. Zudem ist die Eingrünung der Ortsränder, Entwicklung von Grünzäsuren und Bepflanzung des öffentlichen Raums vorgesehen, was sich positiv gerade auf das Kleinklima auswirken würde.
- Eine in Verbindung mit der Verkehrsreduzierung angestrebte Reaktivierung des innerstädtischen Einzelhandels durch die Bekämpfung von Ladenleerstand innerhalb der Altstadt unterstützt zudem eine Konzeption der „Stadt der kurzen Wege“ und ist damit im Sinne einer klimagerechten und nachhaltigen Stadtentwicklung. Zudem tragen die energetische Sanierung von noch sanierungsbedürftigen Gebäuden entsprechend dem erreichten gängigen Stand der Technik sowie die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED zum Klimaschutz bei.

2.12 Kulturelles Erbe

Die Stadt Barth verfügt über eine zu großen Teilen erhaltene, mittelalterlich geprägte Altstadt. Diese wurde im Laufe der Jahrhunderte betreffend der Grundstruktur nur geringfügig abgeändert bzw. überformt. Zudem befindet sich innerhalb des Altstadtkerns eine Vielzahl von geschützten Baudenkmalen. Somit bildet die Altstadt ein wesentliches baukulturelles Erbe mit hohem Alleinstellungswert. Die seit 1994 durchgeführte Altstadtsanierung im Rahmen der Städtebauförderung hat durch Gebäudesanierungen und Baulückenschließungen sowie einer stadtbildgerechten Erneuerung der Straßen- und Freiräume maßgeblich zur Bewahrung der überlieferten Struktur beigetragen.

Abb. 29: Öffentlicher Hafenbereich in den 30-er Jahren. *Quelle: Ostseezeitung*

Doch auch an den Stadtstrukturen abseits der Altstadt lassen sich gut die einzelnen bauhistorischen Epochen der besonderen Stadtentwicklung Barths ablesen. So ist der Hafenbereich „Zeitzeuge“ der 2. Hälfte des 18. und insbesondere des 19. Jahrhunderts, als Barth, nachdem es zu Preußen gekommen ist, sich zu einem der größten Häfen und Werftstandorte des Königreichs entwickelt. Aus dieser Zeit sind einige der Speicher-, Werft- und weiteren Wirtschaftsgebäude, insbesondere im östlichen Hafenbereich, erhalten. Die Speichergebäude östlich der Hauptmole sind saniert und als Beherbergungseinrichtungen nachgenutzt; die ehemalige Zuckerfabrik von 1892 im östlichen Hafenbereich beherbergt heute das Technikmuseum Barth. Gründerzeitliche Strukturen sind zudem um den Altstadtkern und an den Zufahrtsstraßen in Form von aus dieser Zeit stammenden Gewebe- und Wohnbebauung noch ablesbar. Die Zeit der 1930iger und 1940iger Jahre und der aufkommenden Flugzeug- und Rüstungsindustrie im Nationalsozialismus ist insbesondere in der Wohnbebauung aus dieser Zeit, wie der Siedlung Vogelsang in Barth West und einigen Quartieren in Barth Süd, dokumentiert. In der Großsiedlung Barth Süd lässt sich zudem die typische Bauweise zu Zeiten der DDR in Form von Zeilenbauten in industrieller Fertigung samt charakteristischem Stadtteilcenter und typischer Gesellschaftsbauten ablesen. Somit ist nicht nur die mittelalterliche Altstadt als kulturelles Erbe zu verstehen, sondern die Stadt in ihrer Gesamtheit. Ziel einer künftigen Stadtentwicklung sollte es daher sein, überall im Stadtgebiet an bestehende Strukturen anzuknüpfen und diese auch unter Beachtung der baugeschichtlichen Dimension weiterzuentwickeln, statt diese Strukturen zu überformen.

Entsprechende negative Entwicklungen in Teilbereichen sind verstärkt in der Zeit nach 1990 eingetreten. Hier sind insbesondere Einzelhandels- und sonstige Gewerbeansiedlungen anzuführen, deren Standorte rein nach günstiger Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr oder leichter Grundstücksverfügbarkeit ausgewählt wurden und auch die Ausgestaltung folgte rein nach pragmatischen Aspekten. Die Entwicklungen längs der L21 und im Bereich zwischen Hölzern-Kreuz-Weg und Chausseestraße sind hier insbesondere anzuführen.

Im Sinne einer ganzheitlichen und dem kulturellen Erbe verpflichteten Stadtentwicklung müssen zukünftige Vorhaben die übergeordnete Siedlungs- und Landschaftsstruktur, die regionale Baukultur sowie selbstverständlich auch die Anforderungen des Umwelt- und

Klimaschutzes berücksichtigen. Diese Anforderungen gelten auch für die in Umsetzung oder Vorbereitung befindlichen größeren touristischen Projekte; hier sind vorrangig das Hafenquartier, wobei hier ein Eingehen auf baukulturelle Aspekte aufgrund der fortgeschrittenen Baurealisierung nur noch sehr eingeschränkt möglich ist, das Vinetarium sowie das im Bereich Monser Hacken vorgesehene Resort zu benennen.

Darüber hinaus sind wesentliche, innerhalb der Stadt befindliche öffentliche Plätze und bestandsbestimmte Baustrukturen als baukulturelles Erbe im besonderen Maße zu erhalten und entsprechend sensibel zu entwickeln. Dazu gehören:

- Die Freiflächen im Stadthafen samt Wasserkante und der Mole als touristischer- und wirtschaftlicher Hotspot der Stadt,
- öffentliche Grünflächen wie die Barther Anlagen und der Friedhof als Großgrünflächen innerhalb des Siedlungskörpers,
- städtische Plätze und Stadtteilzentren, was sowohl zentrale, touristisch attraktive Plätze wie den Barther Markplatz aber auch die dezentral gelegenen, der Versorgung der Bewohner dienenden, öffentlichen Räume und Stadtteilzentren wie in Barth Süd einbezieht.

2.13 Interkommunale Kooperation

Das Amt Barth hat in den Jahren 2014 / 2015 mit dem südlich anschließenden Amtsbereich Richtenberg/Franzburg ein gemeinsames Tourismuskonzept erstellt. In diesem Rahmen erfolgte ein erster Abgleich der Ausstattung und bestehender Entwicklungsziele der einzelnen Gemeinden. Eine konkrete Zusammenarbeit gestaltet sich bisher schwierig, was insbesondere an der stark unterschiedlichen Tourismuseignung der küstennahen Bereiche gegenüber dem Hinterland und der entsprechen unterschiedlichen Ausstattung mit touristischer Infrastruktur sowie personellen und finanziellen Ressourcen liegt. Weiterhin wurden bei der Erarbeitung der Konzeptionen im Rahmen der inzwischen erfolgten Prädikatisierungen zu staatlich anerkannten Erholungsorten für die Stadt Barth aber auch für die Boddenanrainergemeinden Pruchten, Fuhlendorf und Saal die touristischen Ausgangslagen im Umfeld der Kommunen mit betrachtet und Kooperationsmöglichkeiten der Boddendörfer mit der Stadt Barth aufgezeigt.

Die Stadt Barth ist weiterhin Verwaltungssitz für die Orte des Amtsbereichs Barth und damit auch für die touristisch geprägten Gemeinden an der südlichen Boddenküste. Das erleichtert im Rahmen der laufenden Verwaltungsarbeit die Abstimmung von Projekten und gemeinsamer Initiativen.

Mit der angrenzenden Gemeinde Ostseebad Zingst laufen aktuell Gespräche zu einer Kooperation bei der Unterbringung von dort im Tourismus Arbeitenden und in Ausbildung stehenden Menschen; erste Projektansätze hierfür wurden bereits aufgezeigt.

Unabhängig von den vorstehend dargelegten konzeptionellen Ansätzen einer interkommunalen Kooperation und ersten Projektideen wird die interkommunale Zusammenarbeit bisher aber insgesamt noch kaum mit konkreten gemeinsamen Projekten und Initiativen belebt. Hier bedarf es einer Verstetigung des Prozesses auch mit dem Aufbau dauerhafter gemeinsamer Strukturen.

2.14 SWOT-Analyse

Als Zusammenfassung und Bewertung der vorangestellten Bestandsanalyse erfolgt eine Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, welche nach Themenbereichen untergliedert ist. Zudem wird der aus dem Bewertungsprofil abzuleitende Handlungsbedarf aufgezeigt.

Dabei sind die Themenbereiche bereits auf die im Rahmen des ISEK aufzuzeigenden strategischen Entwicklungsziele und Handlungsfelder ausgerichtet. Die SWOT-Analyse dieser ISEK-Fortschreibung baut auf der vorherigen Fassung des ISEK von 2017 auf. Die gegenüber dem ISEK 2017 anders ausfallenden bzw. ergänzenden Bewertungen sind rot hervorgehoben. In den nachfolgenden Kapiteln erfolgt ebenfalls eine rote Hervorhebung der gegenüber der 2017er Fassung erfolgten Änderungen und Ergänzungen.

Tab. 17: SWOT-Analyse

Wohnen und Daseinsvorsorge	
Stärken	**Schwächen**
▪ Wohnungsleerstand hat sich in den letzten Jahren reduziert. ▪ Alle Schulzweige in der Stadt vorhanden. ▪ Umfassendes Angebot zur Altenbetreuung. ▪ Medizinische Grundversorgung durch Allgemeinmediziner und Fachärzte größtenteils gewährleistet (auch medizinische Einrichtungen wie z.B. Physiotherapie).	▪ Weiterhin struktureller Wohnungsleerstand insbesondere in Barth Süd (aktuell durch Kriegsflüchtlinge kein erhöhter Leerstand). ▪ In Barth Süd teilw. unattraktives Wohnumfeld. ▪ Angebot an barrierefreien Alten- und behindertengerechten Wohnraum zu gering. ▪ zu wenig Angebote betreutes Wohnen. ▪ Teilweise fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. ▪ Häufig lange Schulwege. ▪ Kapazitätsgrenzen bei Kinderbetreuungseinrichtungen teilweise erreicht (bei 3 der 5 Kitas und bei beiden Horteinrichtungen). ▪ Mangel an konsumentenbezogenem Handwerks- und Dienstleistungsangebot (z. B. Schuster, Schneider). ▪ Augenarzt und weitere Fachärzte fehlen. ▪ fehlende Einrichtungen für die Freizeitgestaltung für Kinder/Jugendliche von 14 bis 18 Jahren sowie für junge Erwachsene. ▪ Sport- und Spielplätze zum Teil sanierungsbedürftig.
Chancen	**Risiken**
▪ Hoher Bedarf an altengerechtem Wohnraum. ▪ Kleinstädtische Strukturen vor allem für ältere Bevölkerung attraktiv, daher stetiger positiver Wanderungssaldo in Altersgruppe > 65 Jahre. ▪ steigende Wohnungs- und Baulandnachfrage aufgrund Wohnungs- und Grundstücksengpass auf Fischland-Darß-Zingst. ▪ Steigende Nachfrage durch in Barth und den benachbarten Ostseebädern im Tourismus beschäftigten Menschen und deren Familien. ▪ Steigende Nachfrage nach Wohnangeboten für weitere Zielgruppen (junge Menschen, junge Familien). ▪ Schulstandort wird räumlich neu geordnet und kon-	▪ Bevölkerungsrückgang in den nächsten Jahren, falls kein weiterer Zuzug generiert wird. ▪ Altersdurchschnitt der Barther Bevölkerung wird perspektivisch weiter steigen, insbesondere der Anteil der Hochbetagten (über 80 Jahre) steigt; dies erhöht die Anforderungen in der Daseinsvorsorge. ▪ Bevölkerungsprognose 2030: Zahl der schulpflichtigen Kinder schrumpft. ▪ Für den Fall, dass es langfristig zu erheblichem Bevölkerungsrückgang kommt, führt dies auch zu sinkender Wohnungsnachfrage. ▪ Facharztstellen können bei Ausscheiden aus Altersgründen z.T. nicht wiederbesetzt werden; Lücken im

zentriert; hierdurch perspektivische Verbesserung und Sicherung des Angebots. ▪ Erhalt der Angebote der Kinder- und Jugendbetreuung sichern die Attraktivität der Stadt als Wohnstandort für Familien. ▪ Einrichtungen der Altenbetreuung generieren Zuzüge nach Barth, auch im Sektor der als Pflegekraft beschäftigten.	medizinischen Versorgungsangebot werden größer. ▪ Tragfähigkeit der sozialen Infrastruktur auch von Bevölkerungsentwicklung in der Umgebung abhängig.
Handlungsbedarf	
▪ attraktive Angebote des altengerechten Wohnens entwickeln. ▪ Schaffung zielgruppengerechter Angebote im Geschosswohnungsbau. ▪ Schaffung zusätzlichen Angebots an Baugrundstücken für Ein- und Zweifamilienhäuser. ▪ Ermöglichung der Umsetzung von Bau- und Wohnformen für besondere Zielgruppen. ▪ Attraktivität der Wohnfolgeeinrichtungen für junge Menschen und Familien stärken. ▪ Gemeinsame Angebote für Jung und Alt schaffen. ▪ Fachärzte in der Stadt halten sowie das aktive Bewerben für Nachfolger der ausscheidenden Ärzte, um langfristig die Versorgung mit Ärzten zu sichern. ▪ Erhalt des vielfältigen Schulbildungsangebotes, konzeptionelle Weiterführung der Schulplanung.	
Tourismus und weitere Wirtschaftszweige	
Stärken	**Schwächen**
▪ Zukunftsstandort Hafen mit herausragender touristischer Bedeutung. ▪ Gutes Angebot im Wassersport. ▪ Anlagen für den (touristischen) Reitsport. ▪ attraktive Museen mit tlw. gut angenommenen Sonderausstellungen. ▪ Theater mit ganzjährigem Programm. ▪ Weitgehend durchgängiges Radwegenetz. ▪ Vielfältige Einkaufsmöglichkeiten in der Altstadt im periodischen Bereich. ~~▪ Klimaschutz-Teilkonzept 2011 bildet die Grundlage für weitere Entwicklung im Bereich des Klimaschutzes~~ ▪ Hoher Anteil an erneuerbaren Energien bei der Stromerzeugung (3 Standorte mit Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen). ▪ Starker Wirtschaftsstandort Hafen mit Werften und weiteren maritimen Dienstleistern. ▪ Starkes Gewerbe / Baugewerbe.	▪ Kurze Aufenthaltsdauer der Gäste, zu geringer Anteil an Übernachtungsgästen gegenüber Tagesgästen. ▪ Starke saisonale Abhängigkeit. ▪ Geringe Ganzjahresauslastung der Ferienhäuser und Ferienwohnungen. ▪ Weiterhin verbesserungsbedürftige touristische Vermarktung. ▪ Saisonverlängernde Angebote nicht ausreichend. ▪ Insbesondere Defizite bei auf die Touristen bezogenen Sport- und Spielplatzangeboten. ▪ Fehlende touristische Infrastruktur im zentralen Hafenbereich. ▪ Keine autofreien oder hinreichend verkehrsberuhigten Zonen im Innenstadtbereich. ▪ Vorhandenes, touristisches Leitbild als Vinetastadt wird nicht gelebt. ▪ fehlende vitale Innenstadt, gewerblicher Leerstand. ~~▪ teilweise fehlendes Engagement der Einzelhändler.~~ ▪ fehlendes Arbeitsplatzangebot im produzierenden Gewerbe und in modernen Dienstleistungsbranchen. ▪ deutlich negativer Pendlersaldo. ▪ geringe Finanzkraft der Kommune. ▪ Kaufkraft der Bewohner unter Kreis- und Landesdurchschnitt. ▪ Teilweise fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.
Chancen	**Risiken**
▪ Nähe zum NLP „Vorpommersche Boddenlandschaft“. ▪ Regelmäßige Ankunft von Schiffstouristen mit spezifi-	▪ Gefahr von weiteren gewerblichen Leerständen in der Innenstadt aufgrund Generationswechsel der Einzelhändler.

schen Bedürfnissen (Flusskreuzfahrten). ▪ Steigende Nachfrage nach natur-, aktiv- und kulturtouristischen Angeboten. ▪ Steigende Nachfrage im Gesundheitstourismus. ▪ Ausbau der Darßbahn verbessert Erreichbarkeit von Ostseebädern und Strand. ▪ Weitere positive touristische Entwicklung vor allem an der Ostseeküste. ▪ Tourismus mit klarer Schwerpunktsetzung und Themenorientierung (z.B. Thema Vineta). ▪ In Planung bzw. Vorbereitung befindliche größere touristische Projekte verbessern Arbeitsplatzangebot sowie Finanzkraft der Kommune und wirken positiv auf gesamten Tourismus- und Wirtschaftssektor. ▪ Angebotsschwerpunkt im maritimen Tourismus verschafft zusätzliche Alleinstellung. ▪ Entwicklung von auf den Tourismus ausgerichteten Handwerks- und Dienstleistungsangeboten. ▪ Digitalisierung und Flexibilisierung der Arbeitswelt ermöglicht vermehrt Heimarbeitsplätze. ▪ Angebot attraktiver Gewerbeflächen und –Immobilien ermöglicht Ansiedlung moderner Arbeitsplätze; z.B. Shared Office, Kreativwirtschaft etc. ▪ Verstärkte Direktvermarktung regionaler Produkte.	▪ Fachkräftemangel durch starke regionale Konkurrenz (Ostseebäder, perspektivisch CenterParks), Auspendeln in die Oberzentren oder Abwanderung. ▪ Starke (saisonale) Abhängigkeit vom Tourismus, hohe Krisenanfälligkeit. ▪ mittel- bis langfristig fehlende Flächen für Gewerbe.
Handlungsbedarf	
▪ Sicherung der bestehenden und Gewinnung neuer touristischer Zielgruppen. ▪ Stärkung von städtischen und regionalen Netzwerkstrukturen im Tourismus, verstärkte Zusammenarbeit der touristischen Einrichtungen. ▪ Überregionale Vermarktung als Tourismusdestination in Verbund mit den regionalen Partnern. ▪ Vinetathema omnipräsent in die Stadt integrieren und durch gezielte Maßnahmen regional vermarkten. ▪ Entwicklung einer konzeptionellen Grundlage für ein touristisches Leitbild. ▪ Vorhandene Flächen im Hafenbereich (ehemalige Fischfabrik) für Infrastruktureinrichtungen nutzen. ▪ Verbesserung der Außenwahrnehmung durch modernes Tourismusmarketing (Nutzung sozialer Netzwerke etc.). ▪ Kulturelles Angebot als wesentlicher Baustein des touristischen Angebots weiterentwickeln. ▪ Gewerblichen Leerstand in der Innenstadt entgegenwirken; u. a. Engagement der Einzelhändler aktivieren/unterstützen und Netzwerke schaffen. ▪ Schaffung bzw. Verbesserung zukunftsfähiges Ausbildungs- und Arbeitsplatzangebot. ▪ Sicherung von Fachkräften und Nachfolgesituation. ▪ Strategie zur Ansiedlung von Unternehmen erarbeiten. ▪ Erlebbarmachen von Geschichte, Kunst und Kultur (z.B. durch Installationen im öffentlichen Raum, Apps). ▪ Entwicklung von Gewerbe- und Dienstleistungsflächen in attraktiver Lage.	
Mobilität	
Stärken	**Schwächen**
▪ Gut ausgebaute städtische Verkehrsinfrastruktur. ▪ Insgesamt gute verkehrliche Anbindung über die B105 nach Ribnitz-Darmgarten und Stralsund. ▪ Flugplatz mit Entwicklungspotenzial. ▪ Hafen mit Schifffahrtsverbindungen und Möglichkeit für den Güterumschlag.	~~▪ Unbefriedigende Trassenführung Ortsdurchfahrten und unterschiedliche Straßenbefestigungen.~~ ▪ Teilweise unbefriedigende Verkehrssituation im Innenstadtbereich, keine hinreichende Verkehrsberuhigung. ▪ keine autofreie Zone in der Altstadt. ▪ teilweise überdimensionierte Straßenräume (z. B. Barth Süd).

	▪ Unzureichender Ausbau des Radwegenetzes im Stadtgebiet; u. a. Straßenzüge Borgwall und Friedrichshofwall, Befahrbarkeit mit dem Fahrrad ausbaubedürftig. ▪ ausbaufähige Versorgung mit dem ÖPNV: Bestehendes Schulbusangebot schon wegen begrenzten bedienten Tageszeiten und dies auch nur an Werktagen, unzureichend. ▪ Es fehlt nutzbares (innerstädtisches) Mobilitätsangebot für in der Mobilität eingeschränkte Verkehrsteilnehmer. ▪ Derzeit noch fehlende Weiterführung der Bahnanbindung auf die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst; zudem verbesserungsbedürftige Zuganbindung auch in Richtung Rostock und Stralsund (engere Taktung, Bedienung der Abendstunden).
Chancen	**Risiken**
▪ Geplante Zugverbindung Richtung Zingst/Prerow verbessert Erreichbarkeit des Strands und umgekehrt Erreichbarkeit von Barth aus den Ostseebädern. ▪ Attraktive ÖPNV-Angebote leisten Beitrag zum Umweltschutz (weniger Lärmimmissionen, CO2- und Schadstoffausstoß) und zur Senkung des Verkehrsaufkommens; damit auch zur Verkehrssicherheit. ▪ Gleiches gilt für den Ausbau der Infrastruktur für Fahrräder, E-Bikes und Fußgänger.	▪ Autobahnzubringer über Marlow im schlechten Zustand. ▪ Bei Ausbleiben des Ausbaus des ÖPNV und der Infrastruktur für Fahrräder und E-Bikes kein hinreichender Beitrag des Verkehrssektors für den Umwelt- und Klimaschutz, damit in Anbetracht steigenden Umweltbewusstseins mittelfristig Attraktivitätsverlust des Wirtschafts- und Tourismusstandorts.
Handlungsbedarf	
▪ Fortschreibung/Neuerstellung Verkehrskonzept für die Stadt und ggf. den Amtsbereich Barth. ▪ Sicherung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Radfahrer inkl. E-Bikes. ▪ Stärkung des ÖPNV. ▪ Verkehrssituation in der Altstadt entschärfen (Einschränkung Durchgangsverkehr; z.B. entsprechend der Varianten des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung der Altstadt). ▪ Testlauf Fußgängerzone Lange Straße; bei Erfolg dauerhafte Einrichtung.	
Umwelt- / Klimaschutz und Nachhaltigkeit	
Stärken	**Schwächen**
▪ In großen Teilen des Stadtgebiets geringe Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. ▪ Gesundheits- und Erholungsförderndes Klima. ▪ Kraftwerk der Stadtwerke mit KWK und angeschlossenem Fernwärmenetz; dieses versorgt Großteil der WE im südlichen Stadtbereich.	▪ Hohe Verkehrsbelastung auf Umgehungsstraße insbesondere in Urlaubssaison führt zu erhöhten Lärm- und Schadstoffimmissionen in direkt angrenzenden Bereichen. ▪ bei Einkaufzentren und Gewerbebetrieben flächenfressende, 1-geschossige Bebauung und annähernd Vollversiegelung der Freiflächen; damit insgesamt hoher Versiegelungsgrad. ▪ unzureichende Begrünung der großen Parkplatzanlagen sowie in den meisten Straßenräume. ▪ Große Flächenversiegelung im Wohnungsbau durch freistehende EFHs, insbesondere in Bungalow-Bauweise. ▪ Problematische private Freiflächengestaltung z. B. in Form von großflächigen versiegelten Garagenzufahrten und Schottergärten. ▪ Siedlungsrandeingrünungen in Teilbereichen verbesserungsbedürftig. ▪ Zu geringer Einsatz von PV-Anlagen und weiterer

	regenerativer Energiequellen im Gebäudebereich. ▪ Aufgabe der Speicherung regenerativer Energien auf städtischer/regionaler Ebene noch nicht angegangen. ▪ Bisher keine (Lade-)Infrastruktur für E-Mobilität und weitere umweltfördernde MIV-Angebote. ▪ Umstellung PKW auf E-Mobilität nicht ausreichend; es fehlen attraktive klimagerechte Strategien/Angebote im ÖPNV und für den nicht motorisieren Individualverkehr. ▪ Klimaschutzkonzept der Stadt Barth 2011 von Grund auf fortschreibungsbedürftig. ▪ Fehlendes gesamtstädtisches hydrologisches Konzept. ▪ Fehlende hydrologische Verbundstruktur zwecks Bewältigung von Starkregenfällen und zur Verbesserung von Grundwasserneubildung und Kleinklima. ▪ Fehlendes Biotop- und Grünverbundsystem. ▪ Straßenbegleitender Baumbestand an südlicher Chausseestraße stark lückenhaft.
Chancen	**Risiken**
▪ Nachhaltige, klimaschutzfördernde Ausgestaltung anstehender Großprojekte (Hafenquartier (soweit noch machbar), Monser Hacken, Vinetarium, Sanierung Wohnungen/öffentliche Gebäude Barth Süd). ▪ Förderung quartiersbezogener Energieversorgung. ▪ Nutzung der bestehenden Nachfrage nach wertigen Wohnungsangeboten für eine nachhaltige Wohnungsbauentwicklung.	▪ Den Grünzäsuren droht bei weiterer Siedlungsentwicklung in den Niederungsbereichen eine weitere Schwächung. ▪ Bei Verzicht auf Maßnahmen zur Resilienz Gefahr einer verstärkten Aufwärmung der Stadt im Sommer, weiter verringerter Grundwasserneubildung und zunehmendem Überschwemmungsrisiko bei Extremwetterereignissen. ▪ Bei Verzicht der Umstellung auf eine nachhaltige, regenerative Energieversorgung mittel bis langfristiger Anstieg der Energiepreise und dauerhafte Unsicherheit in der Versorgung.
Handlungsbedarf	
▪ Verstärkter Bedarf nach Resilienz in der Stadtentwicklung (verstärkte Risiken wie z.B. Klimawandel, Geopolitik). ▪ Grundlegende Fortschreibung/Weiterentwicklung gesamtstädtisches Klimaschutzkonzept. ▪ Entwicklung und Umsetzung quartierbezogener Energiekonzepte. ▪ Weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Maßnahmen zur Förderung eines umweltfreundlicheren MIV (E-Mobilität, Carsharing, P+R). ▪ Verankerung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards in Bebauungsplänen und im Rahmen von Grundstücksvergaben (Beschränkung Flächenversiegelung, Mindestbegrünung, vorgegebene Mehrgeschossigkeit, regenerative Energieversorgung, ergänzende Radwege). ▪ Beratung von Vorhabenträgern und privater Bauherren in Umwelt- und Energiefragen.	
Kulturelles Erbe, Stadt- und Landschaftsraum	
Stärken	**Schwächen**
▪ Attraktive historische Bausubstanz und erhaltener (mittelalterlicher) Grundriss in der Altstadt. ▪ Lebendige Geschichte (Erlebbarkeit der Epochen der Stadtgeschichte). ▪ Sehenswerte Baudenkmäler (u. a. Stadtbefestigung, St. Marien mit Orgel). ▪ Attraktive naturräumliche Lage am Bodden. ▪ Museen, Ausstellungen und Veranstaltungen mit Geschichtsbezug.	▪ Siedlungsentwicklung nach 1990 mit wenig Bezug auf Stadtgrundriss, Stadtbild und Landschaftsraum. ▪ Einkaufsmärkte und überwiegender Teil der neu errichteten Gewerbebetriebe ohne ortsverbundene Gebäude- und Freiflächengestaltung. ▪ Einige Baulücken in Altstadt noch vorhanden. ▪ Noch erhebliche Anzahl an Gebäuden mit Sanierungsbedarf. ▪ Zufahrt zur Altstadt über Chausseestraße weist teil-

▪ Vielfalt und Qualität der kulturellen Angebote (Theater, Museen usw.).	weise gestalterische Defizite auf (Alte Pomeg, daran südlich grenzende Fläche). ▪ Bestehender Konflikt Dach-PV-Anlagen und Denkmalpflege. ▪ Städtebauliche Missstände auf (privaten) Grundstücken. ▪ Lückenhafte Alleenausbildung südliche Chausseestraße. ▪ Fehlende Bäume und Grüngestaltung in den meisten Straßenräumen. ▪ Gedenkstätte Arbeitslager Barth in isolierter Lage und sanierungsbedürftig.
Chancen	**Risiken**
▪ Ortsverbundene Gestaltung von Bauvorhaben sorgen für verstärkte Identitätsstiftung und damit auch verbesserte Attraktivität als Tourismus- und Wohnstandort. ▪ Gleiches gilt für gestalterisch nachhaltige Entwicklung von Stadt- und Landschaftsraum. ▪ Gestaltung und Verkehrsberuhigung der öffentlichen Räume verbessert deren Aufenthaltsqualität.	▪ Bei zukünftig bezugsloser Gebäude, Siedlungs-, und Landschaftsraumentwicklung Verlust an Alleinstellung und Identität. ▪ Damit auch erheblicher Attraktivitätsverlust als Tourismus- und Wirtschaftsstandort. ▪ Auch einige aktuell angestrebte Entwicklungen im Bereich Tourismus- und Wohnen erhöhen den Flächenverbrauch und können zu einer Verschlechterung der städtebaulichen Qualität führen.
Handlungsbedarf	
▪ Erarbeitung einer ganzheitlichen und die Gesamtstadt umfassende Zielstellung „kulturelles Erbe“. ▪ Berücksichtigung des Erhalts des „kulturellen Erbes“ in der Bauleitplanung und weiterer kommunaler Planungen. ▪ Entsprechende Vorgaben/Standards auch für öffentliche wie private Bauvorhaben. ▪ Flächenmanagement unter Berücksichtigung stadt- und landschaftsgestalterischer Vorgaben. ▪ Stadteingänge aufwerten (insbes. aus südlicher und westlicher Richtung). ▪ Straßen- und sonstige öffentliche Freiräume insbesondere in Barth Süd aufwerten. ▪ Sanierung/Verbesserung der Integration der Gedenkstätte ehemaliges Arbeitslager. ▪ Aufwertung/Bepflanzung der Umgehungsstraße und anschließender Einzelhandels- und Gewerbestandorte. ▪ Verbesserung Siedungseingrünung, Gestaltung der Grünzüge sowie der Verbindung Stadt- und Landschaftsraum. ▪ Weiterentwicklung der Dokumentation und der Erlebbarmachung des kulturellen Erbes (Ausstellungskonzeption Vineta-Museum, ggf. unter Einbeziehung des Stadtraumes). ▪ Fortführung Beseitigung von städtebaulichen bzw. gestalterischen Missständen in Teilbereichen.	
Bürgerschaftliches Engagement und soziale Teilhabe	
Stärken	**Schwächen**
▪ Starkes Vereinsleben. ▪ Kulturhaus „HdW“ mit vielfältigen Angeboten für jede Altersgruppe. ▪ Zentralisierung der Kultur-, Freizeit- und Tourismusangebote im Papenhof. ▪ Überregional bekanntes Bibelzentrum. ▪ Marienkirche als möglicher Veranstaltungsort. ▪ 3 Begegnungszentren mit Angeboten für alle Altersklassen insgesamt. ▪ Nähe zu Darß/Zingst erweitert v. a. in den Sommermonaten das Kulturangebot der Region.	▪ Fehlende Angebote für Jugendliche. ▪ Teilweise fehlende „Identifikation“ der Bewohner mit ihrer Stadt. ▪ Starke Segregation, „Problemstadtteil“ Barth Süd. ▪ Fehlende Bereitschaft, aktiv an Erhaltung/ Verschönerung des Ortsbildes teilzunehmen (öffentliche Anlagen). ▪ Einbeziehung der Bürger in planerische Entscheidungsprozesse in der Stadt- und Quartiersentwicklung Verbesserungsbedürftig.

Chancen	Risiken
▪ Vielfältiges Kulturangebot zur Entwicklung einer örtlichen und regionalen Identität nutzen. ▪ Tagestouristen und Übernachtungsgäste fragen Kulturangebote nach und sichern somit das Angebot mit ab. ▪ Weiterer Ausbau des Angebots seitens der Vereine. ▪ Begegnungsstätte Barth Süd kann verstärkt soziale Teilhabe im Stadtquartier fördern und der Integration z.B. von Familien mit Migrationshintergrund sowie von Zuzüglern dienen.	▪ Tragfähigkeit der Angebote können von Einzelpersonen abhängig sein, somit können Kulturangebote schnell wegfallen, sofern Verantwortliche ausscheiden und keine Nachfolger gefunden werden. ▪ ein großer Teil der Kulturangebote wird durch das Ehrenamt organisiert; folglich besteht eine hohe Risikoanfälligkeit wenn die Finanzierung oder die Organisation Defizite aufweist. ▪ städtebaulich-soziale Fehlentwicklungen, z.B. durch Verdrängung von Migranten und/oder einkommensschwacher Haushalte in unattraktive Stadtteile, birgt die Gefahr der Ghettoisierung und sozialer Segregation. ▪ Drohende Überalterung kann zu Rückgang des ehrenamtlichen Engagements führen.
Handlungsbedarf	
▪ Sicherung und Ausbau der kulturellen Angebote in der Stadt; Sicherung des hohen qualitativen Standards. ▪ Privates Engagement fördern, Anreize dafür schaffen. ▪ Angebotsentwicklung auch an neue Zielgruppen anpassen. ▪ Förderung von sozialer Teilhabe in den Stadtteilen vor allem für Haushalte mit Migrationshintergrund und von neu Zugezogenen etablieren (Willkommenskultur) . ▪ Beteiligung aller sozialer Gruppen an der Quartiers- und Stadtentwicklung durch geeignete Formate. ▪ Initiierung von investiven und nicht investiven Projekten mit Anstoßfunktion insbesondere in den sozial anspruchsvollen Stadtquartieren. ▪ Sicherung des Stadtteilmanagements; Ausbau des Beratungs-/Betreuungsangebots.	

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1 Methodik und Zielstellung

Bei der Erarbeitung des ISEK wurde von Anfang an Wert auf die aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Barth gelegt. Nur durch die aktive Mitarbeit an der Formulierung von Entwicklungszielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen konnte das ISEK zu einem Planungsinstrument werden, das bei der Verwaltung, Politik und in der Öffentlichkeit auch ernst genommen wird und Verbindlichkeit entfalten kann.

Zentrales Element der Beteiligung waren zwei Bürgerforen, in denen sich die Bürger informieren und aktiv in die Diskussion einbringen konnten. Diese beiden Workshops waren eng verzahnt mit den zentralen Phasen der Projektbearbeitung, nämlich der Analysephase und der Konzeptphase. In jeder Phase fand jeweils ein Workshop statt, dessen Zielstellung sich dementsprechend an den Inhalten der jeweiligen Phase orientierte.

Die Bearbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wird in drei Leistungsphasen gegliedert: Die Analysephase, die Konzeptphase und als dritte Leistungsphase der Beteiligungsprozess und die Dokumentation. Zu den beiden ersten Phasen werden entsprechende Formate der Bürgerbeteiligung abgehalten, welche gewährleisten, dass die Ideen und Hinweise der Bürger angemessen in der Planung berücksichtigt werden.

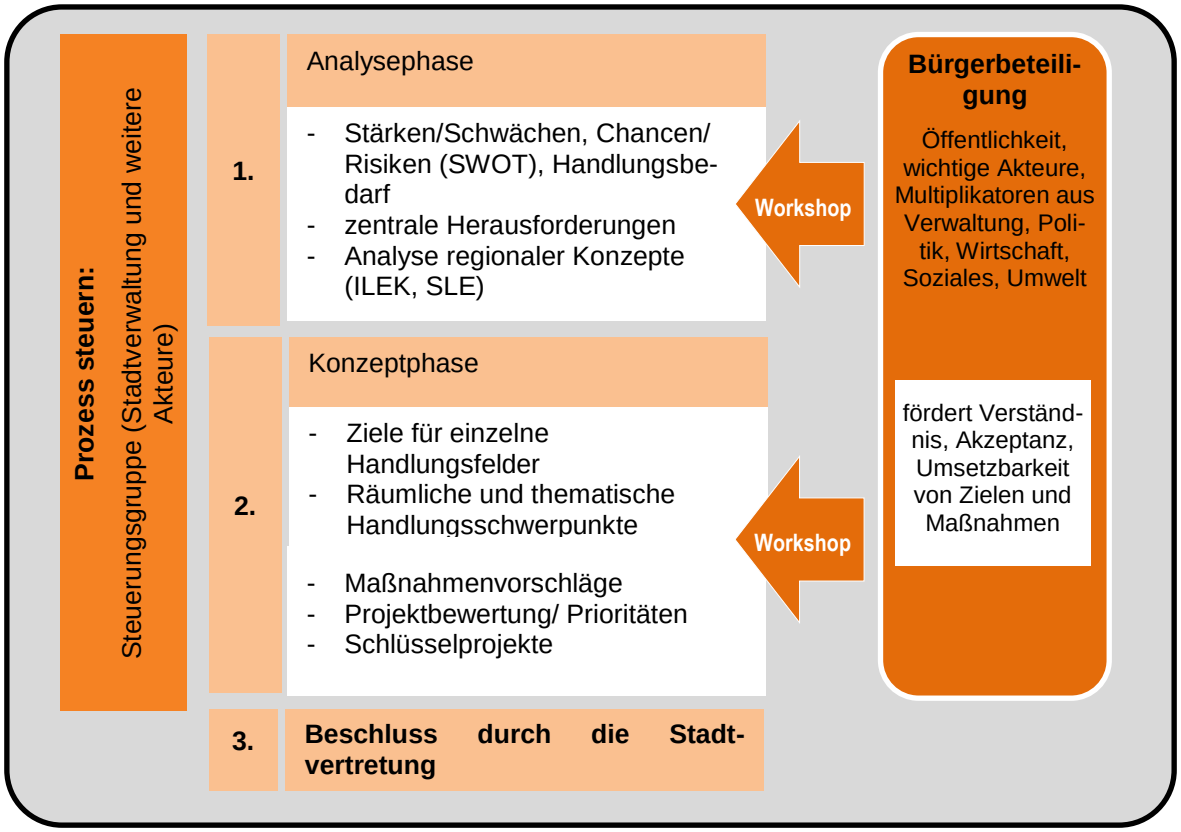

Abb. 30: Schematische Darstellung des Beteiligungsprozesses *Quelle: LGE M-V*

3.2 Beteiligungsprozess

3.2.1 Projektstart

Dem Beteiligungsprozess vorgeschaltet war ein Projektstart, in dem unter dem Motto „Gib Deinen Senf dazu!“ die Bürger aufgefordert waren, bei einem öffentlichen Bratwurstgrillen ihre Einschätzung und ihre Wünsche zu der aktuellen und zukünftigen Entwicklung in Barth zu äußern.

Dieser Projektstart fand am Samstag, den 14. Mai 2022 statt. Die Bürger gaben hier über 100 Karten mit Anregungen und Lösungsvorschlägen ab. Schwerpunkte waren das kulturelle Leben insgesamt und der Zentrumsbereich. Eine detaillierte Auswertung der eingereichten Beiträge liegt der ISEK-Fortschreibung als Anlage bei.

Folgende Schwerpunktbereiche kristallisierten sich in der Auswertung dieses Termins heraus:

1. öffentlicher Raum nachjustieren – Bänke, Mülleimer etc.,
2. Verkehrsproblematik Innenstadt,
3. soziokultureller Bereich – wie füllt man die Stadt mit Leben.

Die große Resonanz auf diesen Projektstart unterstrich das große Interesse der Bürger von Barth an der Gestaltung ihrer Stadt.

Abb. 31: Bilder vom „Projektstart“ *Quelle: LGE M-V*

3.2.2 1. Bürgerworkshop am 19.07.2022 – Analysephase

Der Schwerpunkt des Bürgerworkshops am 19.07.2022 lag in der Bestandsaufnahme, Analyse und der Entwicklung von Zielen. Folgende Leitfragen lagen dem Workshop zugrunde

1. Wie sieht man Barth?
2. Wo drückt der Schuh?
3. Wo soll es hingehen (eventuell auch erst Thema im 2. Workshop)?

Zentrales Zwischenziel dieses Beteiligungsworkshops war die Formulierung von Stadtentwicklungszielen.

Tab. 18: Ablaufplan 1. Beteiligungsworkshop am 19.07.2022 ***Quelle: LGE M-V***

Beginn/Begrüßung durch Bürgermeister
Mentimeter als Einstieg in den Abend 1. Frage: Was fällt Ihnen ein, wenn Sie an Barth denken? 2. Frage: Was wäre Ihr Wunsch für die Zukunft von Barth?
Begrüßung + **Phase 1: Input** – Einführung: Bedeutung des ISEK, Ziele der Veranstaltung, Ablauf – Bestandsanalyse
Phase 2: SWOT und Handlungsfelder – Erklärung der Methodik im Plenum – Einteilung in drei Gruppen je nach Farbe
Arbeitsphase **(1) SWOT** Kartenabfrage: auf grünen Kärtchen die Stärken/Chancen, auf roten Kärtchen die Schwächen/Risiken für die Stadt aufschreiben; jeder 2 Karten pro Farbe (30 min) 1. *„Was ist Ihrer Meinung nach eine Stärke der Stadt Barth? Was macht Barth besonders stark, ist positiv für die Stadtentwicklung?“* 2. *„Was ist Ihrer Meinung nach eine Schwäche in der Stadt? Was behindert die Stadtentwicklung in Barth?“* 3. Überbegriffe für Handlungsfelder finden! **Überleitung nach 30 Minuten:** Die Stärken (und Chancen) können als lokale Ressourcen gesehen werden, die es gilt, für die Erreichung von Zielen zu nutzen. Welche Ziele sind es? Die Schwächen (und Risiken) gilt es zu minimieren, indem bestimmte Ziele erreicht werden sollen. Welche Ziele sind dies? **(2) Handlungsfelder und Ziele** Auf einer zweiten Wand sind die Handlungsfelder mit Zielen zu untersetzen: *Tabelle direkt auf dem Papier ausfüllen, linke Spalte Handlungsfeld schreiben, rechte Spalte Ziele auf Zuruf notieren.* *Frage: „Welche Ziele sind Ihrer Meinung nach wichtig im Handlungsfeld XX zu erreichen? Was muss passieren, damit in diesem Handlungsfeld die Stärken genutzt und die Schwächen abgebaut werden?“ (z.B. Thema Soziales, Ziel: Schulstandort sichern)* **(3) Priorisieren: Welche Ziele sind am wichtigsten?“** *Jeder darf zwei Punkte kleben, Gruppensprecher auswählen, der die Ergebnisse präsentiert!*
Phase 3: Ergebnispräsentation im Plenum
Zusammenfassung und Ausblick auf zweites Bürgerforum
Schlusswort Bürgermeister

Die erarbeiteten Ziele wurden einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet. Insgesamt ließen sich die erarbeiteten Ziele unter den folgenden 6 Handlungsfeldern zusammenfassen:

Tab. 19: Ablaufplan 1. Beteiligungsworkshop am 19.07.2022 *Quelle: LGE M-V*

Wohnen und Daseinsvorsorge
Attraktives Wohnangebot für alle; insbesondere auch – Barth als Altersruhesitz, – Barth als Wohnstandort für Touristiker, – Barth Süd als multivalentes Pilotprojekt, das heißt: – Vielfalt an Angeboten schaffen, insbesondere auch innovativer Ansätze, – Verknüpfung mit attraktiver, auf das Wohnen bezogener Infrastruktur.
Tourismus und Wirtschaftsentwicklung
Touristische Alleinstellung für Barth; Profilierung als Vinetastadt: – Verstärkte Verzahnung Tourismus mit Kultur und Einzelhandel, – Barth ist mehr als nur Tourismusdestination, – Touristischem Leitthema folgende qualitative Entwicklung/Ergänzung des touristischen Sport-, Freizeit- und kulturellen Angebots, – Authentisches, vielfältiges Beherbergungsangebot, – Einbindung der lokalen Wirtschaft insbesondere von Handwerk und Dienstleistung / Rücksichtnahme auf Belange der Betriebe anderer Wirtschaftszweige, – Qualifizierte der Ausbildung im/durch Tourismus.
Mobilität
Nachhaltige Mobilität für Alle! – Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsräume für alle Teilnehmergruppen gleichberechtigt gestalten, – Förderung des nicht motorisierten individuellen Verkehrs, – Verlässliche Angebotsgestaltung beim ÖPNV auch unter Einbeziehung der Region, – Kombination der einzelnen Mobilitätsträger miteinander verbessern, – beschleunigte Einführung einer motorisierten Mobilität auf regenerativer Basis.
Umwelt-/Klimaschutz und Nachhaltigkeit
Wie schnell kann Barth grün werden? – Natürliche Ressourcen schonen (Flächenverbrauch, Versiegelung, Grundwasser usw.), – Resilienz fördern, – regenerative, nachhaltige Energieversorgung so schnell wie möglich, – gesundheitsorientierte Stadt werden (Immissionsschutz, Kleinklima verbessern, Angebote gesunde Ernährung, gesundes Umfeld insgesamt).
Kulturelles Erbe, Stadt und Landschaftsgestaltung
Die ganze Stadt ist kulturelles Erbe! – Attraktive und authentische öffentliche Räume schaffen (Plätze, (Altstadt-) Straßen, Promenaden am Wasser, Parks), – Stadtansicht/mittelalterlicher Stadtkern sowie Geschichtsträchtige Orte aller Epochen erlebbar machen, – Sicherung und Förderung orts- und landschafts(bild)gerechtes Bauen (auch außer-

halb der Kernstadt; auch unter Nutzung fachlicher Expertise!).
Bürgerschaftliches Engagement, Teilhabe an Stadt- und Quartiersentwicklung
Stadtentwicklung mit den Bürgern! – Bürgerschaftliches Engagement in allen Bereichen stärken, – Bürgerbeteiligung intensivieren, neue Beteiligungsformate erproben und einführen, Beteiligungsstandards entwickeln, – Teilhabe speziell für Barth-Süd fördern (Pilotquartier; „Unser Stadtteil!“).

Die erarbeiteten Ziele gingen in den aktualisierten Zielkatalog des ISEK ein.

3.2.3 Beteiligungstermin 2 am 26.10.2022 – Konzeptphase

Der Schwerpunkt des Bürgerworkshops am 26.10.2024 lag in der Entwicklung von Maßnahmen. Dazu wurden den Bürgern insgesamt 6 Arbeitsgruppen angeboten, die Experten aus dem jeweiligen Themenfeld moderierten. Der Ablauf des Beteiligungstermins stellte sich wie folgt dar:

Tab. 20: Ablaufplan 2. Beteiligungsworkshop am 26.10.2022 *Quelle: LGE M-V*

Begrüßung und Moderation – Einführung - Was bisher geschah: Ergebnisse des letzten Bürgerforums, – Vorstellung der 6 Arbeitsgruppen, – Aufteilung der Gruppe auf die 6 Arbeitsgruppen nach Interesse des jeweiligen Teilnehmers.	Herr Reintjes
Gruppe 1 – Wohnen und Daseinsvorsorge **Ziele:** – Barth als Altersruhesitz, – Barth als Wohnstandort für Touristiker, – Barth-Süd attraktiver machen. **Erarbeitete Maßnahmen:** – Barth-Süd als große Chance für die Stadtentwicklung: „Die Stadt kann Einfluss nehmen auf die Entwicklung des Wohnungsbestandes“, – Lückenbebauung: „Umsetzung der Strategie der kompakten Stadt, Brachflächenreaktivierung vor Neuerschließung“.	Moderation: Herr Wick
Gruppe 2 – Tourismus und Wirtschaftsentwicklung **Ziele:** – Tourismus, Kultur + Einzelhandel verbinden, – Entwicklung des Sport-, Freizeit- und Kulturangebotes, – Förderung des nachhaltigen Tourismus. **Erarbeitete Maßnahmen:** – Erschließung neuer Gewerbegebietsflächen, – Stärkung und Vernetzung von Altstadt und Hafen als Erlebnisraum, – Naturtourismus fördern.	Moderation: Frau Bülow

Gruppe 3 – Mobilität **Ziele:** – Verkehrsräume für alle Teilnehmer gleichberechtigt gestalten, – Verlässliche Angebote ÖPNV; auch in der Region, – Kombination der Mobilitätsträger miteinander verbessern. **Erarbeitete Maßnahmen:** – Umsetzung des Konzeptes zur Barrierefreiheit / Sicherung neuralgischer Punkte, – Umsetzung regionales ÖPNV-Konzept, – Mietfahrräder und Mitfahrbänke.	Moderation: Herr Hellwig
Gruppe 4 – Umwelt- / Klimaschutz und Nachhaltigkeit **Ziele:** – Energieversorgung zukunftsfähig gestalten, – natürliche Ressourcen bewahren, – Umweltgerechte Stadtentwicklung, Strategien und Instrumente. **Erarbeitete Maßnahmen:** – Neue grüne Energieversorgungsstrategie, – Ganzheitliche Strategie zur Klimafolgenprävention und Verbesserung des Stadtklimas, – Verstärkung von Information und Beratung in Umwelt-, Naturschutz- und Nachhaltigkeitsfragen.	Moderation: Herr Wagner
Gruppe 5 – Kulturelles Erbe und Stadtgestaltung **Ziele:** – Attraktive öffentliche Räume schaffen, – Orte aller Epochen erlebbar machen, – Sicherung und Förderung orts- und landschaftsgerechten Bauens. **Erarbeitete Maßnahmen:** – Kulturmeile, – „Grüner Ring“, – Fortführung der Stadtsanierung.	Moderation: Herr Albrecht
Gruppe 5 – Kulturelles Erbe und Stadtgestaltung **Ziele:** – Engagement in allen Bereichen stärken, – Bürgerbeteiligung intensivieren, neue Formate erproben, – Pilotprojekte im Stadtteil Barth-Süd. **Erarbeitete Maßnahmen:** – Stadtteilzentrum offen und einladend, – Ehrenamtskoordination mit vielfältigen Aufgaben, – Erstellung und Erarbeitung eines Beteiligungskonzeptes für Stadtentwicklung und Stadtsanierung.	Moderation: Frau Quade
Zusammenfassung der Ergebnisse durch die Moderatoren	
Abschluss und Ausblick	Herr Hellwig / Herr Wick

Die Ergebnisse werden in die Fortschreibung des ISEK eingearbeitet. Das ISEK wird nach seiner Fertigstellung im Zusammenhang mit seinem Beschluss durch die Stadtvertretung veröffentlicht.

4. Entwicklungsstrategie

Die Analyse und Bewertung der Facetten der Stadtentwicklung in Barth hat gezeigt, wo die Stärken der Stadt liegen und welche Handlungsbedarfe bestehen. Dabei setzen die Aktivitäten zur Entwicklung der Stadt Barth nicht bei Null an, sondern stützen sich auf bereits bewährte Instrumente der Stadtentwicklung wie zum Beispiel die Städtebauförderung. Weiterhin wird auf die umfassenden Vorarbeiten in der bisherigen Tourismusentwicklung, wie z.B. die im Rahmen der Prädikatisierung zum staatlich anerkannten Erholungsort 2014 erfolgten Bemühungen aufgebaut.

Entsprechend knüpft die Fortschreibung des ISEK auch an die drei vorherigen Konzepterstellungen an und entwickelt, wo nötig, neue den aktuellen Erfordernissen und neuen Erkenntnissen gerecht werdende Zielstellungen. Die hier vorliegende Strategie wurde zunächst auf Grundlage der aktuellen Analyseergebnisse, durch den Abgleich mit der vorliegenden Strategie aber auch durch gezielte Hinzunahme neuer Themen und Bausteine, gerade auch im Ergebnis der durchgeführten Bürgerbeteiligung, entwickelt. Im nächsten Schritt erfolgte eine Abstimmung und Überarbeitung in einem lokalen Prozess mit Stadtverwaltung und Steuerungsgruppe.

Die Strategie besteht aus vier Teilen:

1. Das Leitbild, mit drei übergeordneten thematischen Entwicklungszielen und einem übergeordneten Querschnittsziel, beinhaltet die übergeordnete Ausrichtung des ISEK,
2. die Handlungsfelder geben an, auf welche Themenbereiche sich die Entwicklung der kommenden 10 bis 15 Jahre konzentrieren wird,
3. die Ziele in jedem Handlungsfeld geben an, was genau erreicht werden soll und
4. die Maßnahmen und Schlüsselprojekte demonstrieren die Umsetzung der Strategie in den einzelnen Handlungsfeldern.

4.1 Gesamtstädtisches Leitbild

Barth ist eine Kleinstadt im ländlichen Raum und erfüllt wichtige Funktionen als Grundzentrum. Zusätzlich ist die günstige Lage am Barther Bodden in der Nähe des Nationalparks und in exponierter Wasserlage nicht nur für Touristen attraktiv, sondern stellt das Fundament der Lebensqualität der Bewohner dar. Dies gilt es auch zukünftig zu erhalten, wozu eine nachhaltige sowie der kulturellen Tradition verpflichtete Stadtentwicklung erforderlich ist. Der in der Region besonders ausgeprägte demografische Wandel und die damit verbundenen Alterung und langfristige Schrumpfung der Bevölkerungszahlen, stellt eine Herausforderung für die Stadtentwicklung dar, die es durch die Stadt Barth im Zusammenspiel mit den umliegenden Ämtern und gemeinsam im Landkreis zu bewältigen gilt. Der in den letzten Jahren immer stärker sich auch in unseren Breiten bemerkbar machende Klimawandel und die daraus sich ableitenden Anforderungen für Strategien und Maßnahmen zum Klimaschutz und zu unumgänglichen Klimawandelfolgeanpassungen kommt als Herausforderung in bisher noch nicht einschätzbarer Dimension hinzu. In An-

betracht der direkten Ostseelage bei gleichzeitiger ungünstiger Topografie sitzt Barth hier im sprichwörtlichen „Glashaus“.

Wichtiges Ziel ist es, in der Stadtentwicklung gerade die jüngere Bewohnerschaft in Barth zu halten und neue Bewohner für die Stadt Barth zu gewinnen. Dies bedingt neben einem attraktiven Wohn- und Lebensumfeld eine gute Infrastruktur der Daseinsvorsorge sowie ein attraktives und modernes Arbeitsplatzangebot. Diese Voraussetzungen sind nur zu schaffen, wenn einerseits v. g. Umwelt- und Klimaaufgaben gemeistert werden können sowie die bestehenden Wertschöpfungsmöglichkeiten gesichert und bestenfalls ausgebaut werden können.

Daraus leiten sich drei übergeordnete Entwicklungsziele für die Stadtentwicklung in Barth ab:

1. **Entwicklung der Lebensqualität und der Attraktivität der Stadt Barth bei Inklusion aller Bevölkerungsschichten**

Die aktuelle Bevölkerungsprognose für die Stadt Barth aus dem Jahr 2023 geht im Vorzugsszenario von einem nur minimalen Anstieg von 3 % ins Jahr 2035 aus. Auch dieser kleine Anstieg kommt in Anbetracht eines prognostizierten andauernden Sterbeüberschusses lediglich durch Zuzüge zustande. Deshalb ist es wichtig, dass die Stadt aktiv um Zuzüge wirbt, die den Bevölkerungsrückgang zwar nicht aufhalten, aber bremsen können. Dies gelingt nur, wenn die vorhandene Infrastruktur der Daseinsvorsorge zukünftig erhalten bleibt und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung unternommen werden. In diesem Zusammenhang kommt der Teilhabe aller Bevölkerungsschichten eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität gehört eine möglichst barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums zur Lebenswertigkeit einer Stadt dazu. Zudem ist das gesamtstädtische Wohnungsangebot den heute bestehenden individuellen Anforderungen der einzelnen Zielgruppen attraktiver sowie individueller zu gestalten. Das schließt die Stadtquartiere mit bisher noch begrenzter Attraktivität wie z. B. den Stadtteil Barth Süd ausdrücklich mit ein.

2. **Umweltorientierte, nachhaltige, klimafreundliche und resiliente Entwicklung der Stadt Barth**

Eine umweltorientierte, nachhaltige und klimafreundliche Stadtentwicklung ist eine wesentliche Grundlage städtischer Lebensqualität. Weiterhin gilt in Anbetracht der prekären Lage, in der sich Barth hinsichtlich möglicher Folgen des Klimawandels befindet, entsprechende Anstrengungen zur Anpassung bzw. Prävention vorzunehmen. Hier ist die Prävention vor Extremwetterereignissen anzuführen, welchen in Form von Hochwasser, Sturmfluten, Starkregenereignissen und sommerlichen Hitzewellen begegnet werden muss. Dazu sind grundsätzliche Weichstellungen in der Siedlungsentwicklung, der städtischen Grüngestaltung sowie im Aufbau leistungsfähiger Verbundsysteme in Hydrologie, Vegetation und Energieversorgung vorzunehmen. Aber auch zur langfristigen Sicherung der Wohn- und Lebensqualität und zum Erreichen zukunftsfähiger Umwelt- und Klimaziele sind vorstehende Weichenstellungen unumgänglich.

Zudem ist eine umweltorientierte, nachhaltige Stadtentwicklung unverzichtbare Basis des für Barth besonders aussichtsreichen und zur erforderlichen Wertschöpfung erheblich beitragenden maritimen Tourismus. So ist z.B. eine hohe Gewässerqualität anzustreben, die dauerhaft durch Boddensanierung und Renaturierung von Uferbereichen gewährleistet

werden kann. Eine gesunde landseitige Natur und ein attraktives Stadt- und Landschaftsbild gehören ebenfalls dazu. Mit diesem Entwicklungsziel kann die Stadt Barth zudem einen Beitrag im Zusammenhang mit dem globalen Klimawandel leisten. Bei der Modernisierung und Instandsetzung von Wohnungen sind Energiesparmöglichkeiten beachtlich. Eine effiziente quartierbezogene Energieversorgung und eine umweltorientierte Organisation des Verkehrs z. B. durch eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, den Ausbau der Infrastruktur für Fahrrad und E-Bikes sowie der E-Mobilität insgesamt sind zusätzliche Zukunftsaufgaben.

3. Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft, insbesondere des maritimen, naturbezogenen und kulturorientierten Tourismus auf Grundlage regionaler Besonderheiten

Die örtlichen Besonderheiten der Stadt Barth mit der räumlichen Lage am Bodden, die mittelalterliche Stadtstruktur, der Nähe zur hoch frequentierten Tourismusdestinationen wie die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst und naturräumliche Besonderheiten wie der angrenzende Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft verfügen über deutliches Alleinstellungspotenzial.

So ist die städtische Wirtschaftskraft durch den Tourismus und die damit im Zusammenhang stehende maritime Wirtschaft bereits deutlich geprägt. Dieses Potenzial gilt es zukünftig noch stärker zu nutzen. Dazu wird eine auf den bisherigen Ansätzen aufbauende Tourismusentwicklung unter einem klaren Leitbild und deutlicher thematischer und angebotsbezogener Schwerpunktsetzung erforderlich. Hohes Alleinstellungsmerkmal birgt das Thema Vinetastadt Barth; an diesem Leitthema können sich die touristischen Angebote hinsichtlich Beherbergung, Sport-, Freizeit, Kultur und Events sowie maritimes alleinstellend ausrichten.

Darüber hinaus ist der Schutz des kulturellen Erbes ein übergeordnetes Ziel. Die kulturellen Highlights sorgen für ein nicht unerhebliches Potential an Besuchern. Das größte Entwicklungspotenzial besteht im Barther Hafen, der mit Realisierung aktueller Planungen das touristische Herzstück sein wird. Weitere Stadtquartiere wie die gründerzeitlichen Strukturen, Barth Süd und auch weiterhin die Altstadt bergen zusätzliche Entwicklungspotenziale.

Die zur Erreichung der Entwicklungsziele notwendigen Zielstellungen und konkrete Umsetzungsschritte werden in fünf Handlungsfeldern vertieft.

4. Übergeordnetes Querschnittsziel: Gestaltung der Zukunft gemeinsam mit den Gemeinden des Amtsbereichs und weiteren Nachbarn in der Region

Knapper werdende Fördermittel und sich erhöhende Anforderungen in den Technologie-, Bildungs- und Umweltstandards erfordern eine bessere Nutzung der zur Verfügung stehenden wirtschaftlichen und humanen Ressourcen. Dieses wird insbesondere durch eine umfassende interkommunale Kooperation mit den umliegenden Gemeinden des Amtes Barth, aber auch mit weiteren wichtigen Partnern in der Region, wie z. B. die nahe gelegenen Ostseebäder Zingst und Prerow erreicht. So können Verwaltungen und Serviceleistungen arbeitsteilig erfolgen und Infrastrukturen in Tourismus und Daseinsvorsorge gemeinsam genutzt werden. Zudem verfügen die einzelnen Kommunen über ganz unterschiedliche naturräumliche, städtebauliche und infrastrukturelle Qualitäten, sodass sich die einzelnen Orte für die Unterbringung verschiedener Nutzungen bzw. Einrichtungen in

unterschiedlicher Weise eignen. Das sind gute Voraussetzungen für eine arbeitsteilige Wahrnehmung von Aufgaben.

4.2 Handlungsfelder und Ziele

4.2.1 Handlungsfelder

Die Handlungsfelder werden gegenüber der letzten Fortschreibung des ISEK 2017 wie auch vorstehende Entwicklungsziele den erheblich veränderten Anforderungen angepasst. Zudem soll eine stärkere Bündelung der einzelnen Themen entsprechend einer verstärkten strategischen Ausrichtung erfolgen. Dies führt zu folgenden neuen Zuordnungen:

- Dem Handlungsfeld „Tourismus und sonstige Wirtschaft“ werden sämtliche Themen, die den Tourismus mittragen zugeordnet, ebenso die weiteren Wirtschaftsthemen einschließlich der Themen zur Schaffung der Voraussetzungen für eine positive Wirtschaftsentwicklung. Das gilt z. B. für das auf die Gäste abzielende Kultur-, Veranstaltungs- und Bildungsangebot; dieses ist wesentlicher Bestandteil bestehender bzw. möglicher Wertschöpfung.
- Das bisherige Handlungsfeld Verkehr wird unter dem Thema „Nachhaltige Mobilität“ den zukünftig vermehrten Anforderungen gemäß breiter aufgestellt. Damit steht anstelle der reinen technischen Organisation der Verkehrsinfrastrukturen stärker die Bewegungsfreiheit für alle Bevölkerungsgruppen im Sinne der sozialen Teilhabe im Mittelpunkt sowie die zukünftig unumgängliche klimagerechte Ausrichtung.
- Sämtliche Themen der Daseinsvorsorge werden im Themenfeld „Wohnen und Daseinsvorsorge“ zusammengefasst.
- Das kulturelle Erbe und die damit verbundenen Anforderungen an die Stadt- und Landschaftsentwicklung werden im entsprechend benannten Themenfeld zusammengeführt. Damit wird auch bezweckt, dass das Thema Stadtentwicklung und Stadtgestaltung als ganzheitliche, einzelne Nutzungen und Teilräume übergreifende Aufgabe verstanden und angegangen wird.
- Das Handlungsfeld bürgerschaftliches Engagement wird um das Thema „Teilhabe an der Stadtentwicklung“ ergänzt. Damit sollen alle Aktivitäten, die sich primär um das Einbringen der Bürger drehen, in einem Handlungsfeld gebündelt werden.
- Es wird ein zusätzliches Handlungsfeld „Umwelt- / Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ eingeführt, womit der schon lange überfälligen angemessenen Berücksichtigung von Zielen und Maßnahmen des Umwelt-, Natur- und Klimaschutzes einschließlich einer damit verbundenen nachhaltigen Siedlungsentwicklung und Energieversorgung Rechnung getragen wird.

4.2.2 Ziele nach Handlungsfeldern

Nachfolgend sind die im Rahmen der Bürgerbeteiligung und von den an der ISEK-Fortschreibung beteiligten Fachleuten zu den einzelnen Handlungsfeldern formulierten Ziele aufgeführt.

Es bestehen im Ergebnis nun Ziele für 6 Handlungsfelder mit Kürzeln W, T, M, K, U, B und 1 übergreifendes Querschnittsziel.

Tab. 21: Übersicht der Ziele entsprechend der Handlungsfelder

Ziel	Zielstellungen
W	**Wohnen und Daseinsvorsorge**
W1	**Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen:** ▪ insbesondere auch für Beschäftigte im Tourismus aus Barth und den touristisch geprägten Nachbargemeinden (Berücksichtigung der verschiedenen AN-Gruppen wie Saisonkräfte, Azubis, Höherqualifizierte bei der Angebotsgestaltung), ▪ für Altersruheständler, ▪ sowie spezielle Wohnangebote für junge Familien.
W2	**Innovative, nachhaltige und den sozialen Zusammenhalt fördernde Wohnangebote:** ▪ z.B. Baugruppenprojekte, Projekte in historischer Bausubstanz/Fortsetzung Baulückenschließung, Mehrgenerationenwohnen, Wohnen und Arbeiten.
W3	**Sicherung des Wohnstandorts Altstadt gegenüber verstärkter Umwandlung in Ferienwohnungen und Zweitwohnsitze**
W4	**Altenpflegeeinrichtungen ausbauen:** ▪ Bedarfsgerechter und qualitätsvoller weiterer Ausbau, ▪ Neubauvorhaben nur in städtebaulich integrierter Lage, ▪ teilweise Verknüpfung mit Angeboten des „normalen Wohnens“, ▪ attraktive Angebote in Ergänzung der Einrichtungen schaffen (z. B. mit seniorenbezogener Dienstleistung verknüpfen).
W5	**Kultur- und Freizeitangebot verbessern und generationsübergreifend gestalten**
W6	**Wohnumfelder v. a. in Barth Süd verbessern, Entwicklung zu attraktiven Aufenthaltsbereichen**
W7	**Wohnstandort Barth Süd zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Angebot weiterentwickeln:** ▪ Durchgehende Aufwertung von Wohnungsangebot, ▪ Freiräumen sowie Freizeit- und Dienstleistungsangebot, ▪ ergänzende mischgenutzte Quartiere.
W8	**Medizinische Grundversorgung gewährleisten, einschließlich einer Facharztversorgung**
W9	**Durchgehende Digitalisierung der Verwaltung, mehr online-gestützte Dienstleistungsangebote**
T	**Tourismus und Wirtschaftsentwicklung**
T1	**Rahmenbedingungen für Erweiterung und Neuansiedlung von Gewerbe schaffen:** ▪ Ausbau maritimes und wasserbezogenes Gewerbe, ▪ Infrastrukturen für die Digitalisierung ausbauen, ▪ Förderung der verstärkten Kooperation von Handwerk und allgemeiner Dienstleistung mit dem touristischen Sektor,

	▪ Bereitstellung zusätzlicher Gewerbeflächen insbesondere für kleinere und mittlere Betriebe, ▪ dabei vorrangige Nachnutzung von Industriebrachen.
T2	**Touristische Alleinstellung schärfen; Angebotsentwicklung und Marketing unter gemeinsamen Leitmotiv „Vineta“:** ▪ Bekanntheitsgrad der Stadt erhöhen, ▪ ganzjährigen Tourismus fördern, ▪ touristische Angebote vernetzen und überregional vermarkten, ▪ dabei gezielte Ansprache der relevanten Gästegruppen einschließlich junger Familien und aktiver Gruppen.
T3	**Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote:** ▪ Angebote an Leitmotiv orientieren, ▪ Einzelhandel und Gastronomie stärken, Engagement der Einzelhändler aktivieren, ▪ Ausbau Radwegenetz insbesondere Lückenschluss zwischen wichtigen überregionalen Radrouten, ▪ Ausweitung Ausflugs- und Fährverkehr auf dem Bodden, ▪ neue Räume und damit verbundene Angebote für Tourismus erschließen (z. B. Erholungswald, Ausweitung Rad- und Wanderwegenetz im Waldbereich und entlang der Barthe, „Wandertourismus light“), ▪ Naturstrand Glowitz weiter entwickeln.
T4	**Schaffung eines vielfältigen Beherbergungsangebots unter Nutzung der besonderen Standortqualitäten:** ▪ Weiteres attraktives maritimes Beherbergungsangebot schaffen (z. B. Hausbootprojekt mit Gastronomie- und Freizeitinfrastruktur), ▪ Förderung Unterkünfte in historischen Gebäuden, ▪ touristische Entwicklung Monser Haken, ▪ naturnaher Caravanstellplatz am Borgwall.
T5	**Vorrangige Nutzung historischer Gebäude und Brachflächen:** ▪ touristische Nutzung von Speichern und weiteren historischen Gebäuden ausbauen, ▪ Nachnutzung der Industriebrachen im östlichen Hafenbereich für touristische Nutzungen.
T6	**Attraktivitätssteigerung/Vitalisierung der Altstadt und insbesondere der Langen Straße**
T7	**Verbesserung der Digitalisierung:** ▪ Gästeinformation digitalisieren, ▪ flächendeckendes WLAN einrichten.
M	**Nachhaltige Mobilität – Voraussetzungen für nachhaltige(n) Fortbewegung und Transport**
M1	**Ganzheitliche und damit auch nachhaltige und umweltgerechte Verkehrsstrategie unter Einbeziehung sämtlicher Teilnehmergruppen, Verkehrsträger, Stadtbereiche und den umliegenden ländlichen Gemeinden entwickeln:** ▪ Verkehrsraum für alle Teilnehmer gleichberechtigt gestalten - mehr Raum und durchgängige Wegenetze für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, ▪ durchgehend behinderten- und altengerechte Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, öffentlicher Räume sowie Laden-, Dienstleistungs-, Tourismus- und öffentlicher Einrichtungen,

	▪ Verknüpfung der einzelnen öffentlichen und individuellen Verkehrsträger untereinander.
M2	**Zukunftsfähiger, umweltgerechter ÖPNV in Stadt und umgebendem ländlichen Raum:** ▪ Stadtbus und sonstiger ÖPNV perspektivisch mit regenerativem Antrieb, ▪ attraktive Angebotszeiten und Taktung, ▪ attraktive Preisgestaltung.
M3	**Verkehrsinfrastruktur auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger ausrichten:** ▪ Ausbau der Radinfrastruktur; insbesondere durchgängiges Wegenetz, Netz an Ladestationen für E-Bikes), ▪ Ausbau Ladestationen für E-Mobile, ▪ Einführung Carsharing-Angebot.
M4	**Erschließungsmindeststandards bei öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandel, Dienstleistung und Tourismusbetrieben für nichtmotorisierte Kunden:** ▪ gegenüber dem MIV gleichberechtigte Zuwegungen für Fußgänger und Radfahrer, ▪ ausreichend Stellplätze für Fahrräder und Lastenfahrräder, ▪ durchgehend Ladestationen für E-Bikes.
M5	**Verkehrssituation in der Altstadt entschärfen**
M6	**Bei Stadtentwicklung von Barth-Süd die Verkehrsinfrastruktur nicht einfach sanieren, sondern neue nachhaltige und umweltgerechte Lösungen verfolgen**
U	**Umwelt-/ Klimaschutz und Nachhaltigkeit**
U1	**Naturräume und Vegetationsstrukturen auch innerstädtisch bewahren und weiterentwickeln:** ▪ Förderung der Biodiversität, ▪ Verbesserung der Biotopverknüpfungen, ▪ Schaffung von Landschafts- und Frischluftschneisen.
U2	**Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastung,** insbesondere durch ▪ konfliktmindernde Stadtentwicklung sowie ▪ verkehrsreduzierende/lärmmindernde Maßnahmen in der Mobilität.
U3	**Allergikerfreundliche und auch ansonsten gesundheitsorientierte Stadt werden**
U4	**Schonung der natürlichen Ressourcen:** ▪ Flächenverbrauch reduzieren, ▪ Flächenversiegelung begrenzen, ▪ Voraussetzungen für vermehrte Grundwasserneubildung schaffen, ▪ Gewässerqualität des Boddens erhalten/verbessern.
U5	**Umsetzung nachhaltige Energieversorgung:** ▪ ganzheitliche, gesamtstädtische Strategie, ▪ potenziale Energieeinsparung nutzen, ▪ perspektivisch ausschließlicher Einsatz regenerativer Energien.
U6	**Nachhaltige, ganzheitliche Energieversorgungsstrategie für Barth-Süd auf regenerativer Basis**
K	**Kulturelles Erbe, Stadt und Landschaftsgestaltung**
K1	**Die <u>gesamte</u> Stadt mit <u>allen</u> Bauepochen als kulturelles Erbe betrachten und gestalten:** ▪ Gesamtstädtische Planung auf das Ziel „Erhalt des baukulturellen Erbes“ ausrichten,

	▪ in allen Quartieren eigene Identität schaffen, ▪ mittelalterliche Stadtstruktur erhalten, ▪ Eingangssituationen der Stadt aufwerten.
K2	**Kulturelles Erbe erlebbar machen:** ▪ Museen und Ausstellungsangebot sowie kulturelle Events weiterentwickeln und unter touristisches Leitthema stellen (z. B. Vineta-Markt), ▪ geschichtsträchtige Orte erlebbar machen (Info-Tafeln, Apps, Stadtrundgänge zu versch. Themen/Zeitepochen), ▪ regionales kulturelles Profil sichtbar machen in Kooperation mit Tourismusgemeinden im Umfeld (Abstimmung Kultur- und Veranstaltungsangebot, Präsentation gemeinsamer Themen wie z. B. Seefahrt, Kulturerlebnisrouten).
K3	**Belebte attraktive öffentliche Räume schaffen** (Plätze, (Altstadt-) Straßen, Promenaden am Wasser, Parks): ▪ Gestaltung der Räume für den angestrebten Aufenthaltszweck, ▪ Verkehrsberuhigung/-Freiheit in diesem Räumen herstellen, ▪ Vermehrung von Bäumen und sonstigen Grünstrukturen.
K4	**Sicherung und Förderung orts- und landschaftsgerechtes Bauen** (auch außerhalb der Kernstadt): ▪ Verbindliche Vorgaben für öffentliche und private Bauvorhaben, ▪ Pilotprojekte, Beratungsangebote und andere Fördermöglichkeiten initiieren bzw. schaffen.
B	**Bürgerschaftliches Engagement, Teilhabe an Stadt und Quartiersentwicklung**
B1	**Bürgerschaftliches Engagement in allen Bereichen stärken:** ▪ Dabei gezielte Einbindung der Vereine, ▪ Vernetzung der einzelnen Personen und Institutionen.
B2	**Bürgerbeteiligung weiterentwickeln und intensivieren:** ▪ Neue Beteiligungsformate erproben und einführen (z. B. Straßenfest, Ausstellungen mit Diskussionsabenden zur Stadtentwicklung, Bürgervorschläge zu Planungen über das Internet), ▪ verbindliche Standards/Beteiligungsformate entwickeln und festlegen, ▪ Tools entwickeln, mit denen die Verwaltung und Politik früher von den Sorgen und Problemen der Bürger erfährt (z. B. analoger oder digitaler „Kummerkasten“).
B3	**Einbeziehung einzelner Gruppen gezielt angehen:** ▪ Verstärkte Einbeziehung der Jugendlichen, ▪ Integration der „Neu-Barther“, ▪ Treffpunkte schaffen (Räume, Begegnungsstätten).
B4	**Teilhabe speziell für Barth-Süd fördern:** ▪ Quartiersmanagement weiter entwickeln (z.B. Stadtteilbüro, Homepage, Social Media), ▪ spezielle Beteiligungsformate i. R. d. Stadt(teil)sanierung.
Q	**Querschnittsziele**
Q1	**Enge Verknüpfung bzw. Abstimmung der Maßnahmen verschiedener Handlungsfelder untereinander gerade in den Bereichen Mobilität, Umwelt/Klima/Nachhaltigkeit und Wohnen/Daseinsvorsorge sowie zwischen Umwelt/Klima/Nachhaltigkeit und Kulturelles Erbe/Stadt- und Landschaftsraum.**

4.3 Maßnahmenplanung

Die Maßnahmenplanung baut auf dem Maßnahmenkatalog aus der ISEK-Fortschreibung 2017 auf. Noch nicht durchgeführte Maßnahmen aus dem 2017er ISEK sind erneut aufgeführt, die bereits abgeschossenen Maßnahmen sind entsprechend herausgenommen. Daneben ergänzen die aus den Handlungsfeldern und Zielen auch im Rahmen der Workshops erarbeiteten Maßnahmen den Katalog. Dabei wurden vorrangig in den neu hinzugekommenen bzw. neu ausgerichteten Aufgabenfeldern „Klima/Umweltschutz und Nachhaltigkeit“, „nachhaltige Mobilität“ sowie „Kulturelles Erbe, Stadt- und Landschaftsraum“ neue Maßnahmen aufgenommen.

Tab. 22: Maßnahmenkonzept

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
1	**Kulturforum Papenhof.** Der Papenhof ist in verschiedenen kulturgeschichtlichen Etappen entstanden und sowohl kulturhistorisch als auch städtebaulich wertvoll. Er ist in seinem Ursprung das älteste Profangebäude der Stadt Barth. Die einzelnen Entwicklungsetappen sind am Gebäude deutlich erkennbar. Bestandssicherungen wurden bereits durchgeführt. Die gesamte Anlage, Gebäude und Garten, soll nach umfassender Sanierung und neuem Anbau als Kulturforum ausgebaut und entwickelt werden. Die Maßnahme ist bereits in Realisierung. ▪ Ergänzende Maßnahmen in der Außenbereichsgestaltung (z. B. thematisch abgestimmter Spielplatz) Umsetzungsschritte: – Erarbeitung Planung, – Umsetzung der Maßnahme.	**K2:** Kulturelles Erbe erlebbar machen. **T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote.	Stadt / Leitung Vineta-Museum	LEADER, Denkmalschutz Bundesmittel, Städtebauförderung, Stiftungen	5,43 Mio. € (Maßnahme in Realisierung)	1
1a	**Ausstellungskonzept (Vineta)-Museum im Papenhof** ▪ Dauerausstellung attraktiver gestalten (Leitthema Vineta in historischem Kontext, weitere Epochen als „Schaufenster“, Einsatz neuer Medien), ▪ auch in familiengerechter Form (z. B. Szenen aus Vineta nachbauen, Kostüme, Vineta-Spielplatz, 3D-Zeichentrickfilm u. a.), ▪ ggf. wechselnde Ausstellungen zu Vineta-Themen (z. B. Umwelt, Multikulturelles, frühes Mittelalter, menschliche Schwächen…), ▪ Workshops zu Vineta affinen Themen (Umwelt, andere Kulturen, menschliche Schwächen). – Umsetzung der Maßnahme.	**K2:** Kulturelles Erbe erlebbar machen. **T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote.	Stadt / Leitung Vineta-Museum	GRW, LEADER	1,2 Mio. €	1
1b	**Einrichtung einer Ausstellung zur Stadtgeschichte im Dammtor** ▪ Bauliche Herrichtung des Gebäudes, ▪ Einrichtung Ausstellung. – Erstellung erforderliche Umbau- und Sanierungsplanung Gebäude, – Erstellung Ausstellungkonzeption, – Umsetzung der Maßnahme.	**K2:** Kulturelles Erbe erlebbar machen. **T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote.	Stadt / Leitung Vineta-Museum	GRW, LEADER	k.A.m.	2

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
2	**Entwicklung des östlichen Hafenbereiches mit Fischereipier;** dazu Umnutzung Ehemalige Industriebrache (Wasserbaubetrieb) östlich des Stadthafens: ▪ Ausbau eines Hafenbeckens mit Gastliegeplätzen (in Bau), ▪ Errichtung von 240 bewirtschafteten Ferienwohnungen (in Bau), ▪ Freiflächengestaltung – 3 Promenaden, 1 Spielplatz (Öffentliche Investitionen werden mit privaten kombiniert), ▪ Fläche zwischen Hafenbecken Stadthafen und Entwicklungsgebiet des östlichen Hafenbereiches (Fischereipier), – Umsetzung der Vorhaben.	**T1:** Rahmenbedingungen für Erweiterung und Neuansiedlung von Gewerbe schaffen. **T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote. **K3:** Belebte, attraktive öffentliche Räume schaffen.	Stadt Barth: Hafenbecken, öffentliche Freiflächen pr. Investor: Ferienapartments	GRW, LEADER, Fischereiprogramme, Städtebauförderung	Privatinvestition: 5 Mio. € Kommune: 8,5 Mio. €	1
2a	**Anbindung des östlich anschließenden Ferienanlage Monser Hacken durch wasserbegleitende Promenade:** – Sicherung der Flächenverfügbarkeit, – Erstellung Planung, – Umsetzung des Vorhabens.	**K3:** Belebte, attraktive öffentliche Räume schaffen.	Stadt Barth	GRW	1,5 Mio.€	3
3	**Touristische Entwicklung Grundstück ehemalige Fischfabrik (Vinetarium).** Auf dem Gelände der ehemaligen Fischfabrik sind in Barth noch fehlende touristische Infrastrukturangebote geplant und zwar ▪ Schwimmbad einschließlich Schulschwimmbereich, ▪ Wellness- und Fitnessbereich, ▪ Arztpraxis, ▪ Kino mit 2 Sälen, ▪ Bowlingcenter, ▪ 5 Ladenlokale, ▪ Restaurant sowie ▪ Ferienwohnungen in den oberen Geschossen. – Überprüfung des vorliegenden Nutzungs- und Betreiberkonzepts, – ggf. Überprüfung der Architektur mit Zielsetzung einer Integration ins städtebauliche	**T1:** Rahmenbedingungen für Erweiterung und Neuansiedlung von Gewerbe schaffen. **T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote **T4:** Schaffung vielfältiges Beherbergungsangebot. **T5:** Vorrangige Nutzung historischer Gebäude und Brachflächen. **K3:** Belebte, attraktive öffentliche Räume schaffen. **K4:** Sicherung und Förderung	Privater Investor	ggf. GRW	35 Mio. €	1

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	Umfeld, – Umsetzung des Vorhabens.	Orts- und landschaftsgerechtes Bauen				
4	**Parkpalette und Sanitärgebäude im östlichen Hafenbereich.** Im östlichen Hafenbereich zwischen vorhandenem Parkplatz und Speicher 2 entsteht ▪ eine Parkpalette zur öffentlichen und privaten Nutzung sowie, ▪ ein Sanitärgebäude mit Wasch- und Duschanlagen für Segler. – Umsetzung der Maßnahmen.	**T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote.	Stadt Barth	Städtebauförderung	Sanitärgeb.: 360 T € Parkpalette: 3,8 Mio. €	1
4a	**Gestaltung öffentliche Freifläche westlicher Hafenbereich.** In Abhängigkeit von dem im westlichen Hafenbereich geplanten privaten Vorhaben ist die Schaffung einer nach Möglichkeit frei zugänglichen Fläche zum Wasser hin geboten: – Abstimmung mit dem privaten Investitionsvorhaben.	**K3:** Belebte, attraktive öffentliche Räume schaffen	privater Investor	Private Finanzierung, ggf. GRW	k.A.m.	2
4b	**Schaffung eines Motels östlicher Hafenbereich (40 Betten)** – Erstellung Planung, – Umsetzung des Vorhabens.	**T4:** Schaffung vielfältiges Beherbergungsangebot	privater Investor	GRW, LEADER	k.A.m.	2
5	**Weiterentwicklung Badestelle am Reiterhof** (ehemalige Jugendherberge): ▪ Schaffung eines Spielbereichs. – Erstellung Planung, – Umsetzung des Vorhabens.	**T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit- und Kulturangebote	privater Investor (Bernsteinreiter)	GRW, LEADER	500 T €	2
5a	**Erweiterung Campingangebot des Reiterhofs** ▪ Erweiterung der Campingfläche auf dem Gelände des Reiterhofs. – Erstellung Planung, – Umsetzung des Vorhabens.	**T4:** Schaffung vielfältiges Beherbergungsangebot	privater Investor (Bernsteinreiter)	GRW, LEADER	300 T €	2
5b	**Entwicklung Reitwegenetz.** In Anbetracht der bestehenden reitsportlichen und reittouristischen Einrichtungen in Barth und Umgebung verbessert die Schaffung eines zusammenhängenden Reitwegenetzes die Attraktivität des Angebots erheblich. ▪ Ausbau eines Reitwegenetzes, welches bestehende reitsportliche bzw. reittouristische	**T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit- und Kulturangebote.	Stadt, Umlandgemeinden private Reitanbieter	GRW, LEADER	k.A.m.	3

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	Einrichtungen in Barth und Umgebung verbindet, ▪ einheitliche Ausschilderung des Reitwegenetzes. – Erstellung einer überörtlichen Reitwegekonzeption, – Abstimmung mit den verschiedenen reitsportlichen und reittouristischen Einrichtungen, – Klärung der Nutzbarkeit von Flächen mit den unterschiedlichen Eigentümern, – Objektplanung Wegebau inkl. ggf. erforderlichen Querungsbauwerken, Beschilderungen und sonstiger erforderlicher Ausstattung, – Umsetzung des Vorhabens.					
6	**Touristische Entwicklung Borgwall.** Die Entwicklung des B-Plan-Gebietes Borgwall an der Westseite des Barther Boddens soll den Bedarf nach naturorientiertem Tourismus bedienen; u. a. durch Schaffung von ▪ Campingplatz, ▪ Wassersportanlage (Surfen, Paddeln), ▪ Gastronomie, ▪ Caravanstellplatz. – Aufstellung B-Plan, – objektbezogene Planungen für die Teilvorhaben.	**T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote. **T4:** Schaffung vielfältiges Beherbergungsangebot.	Stadt Barth	kommunales Unternehmen, GRW, LEADER	500 T € Anteil Dritter 200 T €	2
6a	**Hausbootanlage westlicher Barther Hafen.** Das Projekt soll ▪ ca. 40 Hausboote verschiedener Größe umfassen sowie ▪ ergänzende Gastronomie und Freizeitangebote. Denkbar ist hier eine schwimmende Gastronomie Schwimmender Freizeit/ Wellness-Bereich, ▪ landseitiger Stellplatz und Service-Bereich: – Vorbereitung und Durchführung Projektausschreibung, – Aufstellung Bebauungsplan.	**T4:** Schaffung vielfältiges Beherbergungsangebot.	Stadt Barth	Private Finanzierung	Ausschreibung: 35 T € Umsetzung: ca. 12 Mio. €	2
6b	**Beherbergung in historischen Gebäuden.** Die bereits geschaffenen Angebote in Form des Hotels Speicher Barth und der angrenzenden Apartmentanlage stellen ein alleinstellendes Beherbergungsangebot dar. Dieses soll um kleinere Angebote im Bereich der Altstadt unter	**T4:** Schaffung vielfältiges Beherbergungsangebot.	private Investorten	Private Finanzierung; ggf. ergänzend Städ-	k.A.m.	2

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	vorrangiger Nutzung von leer stehenden historischen Gebäuden ergänzt werden.			tebauförderung GRW, LEADER		
7	**Gründung Kur- und Tourismusbetrieb.** Verbesserung des Stadtmarketings durch Gründung eines Kur- und Tourismusbetriebes: – Berufung eines Regionalmanagers zur Vernetzung lokaler Tourismusaktivitäten, – weitere Professionalisierung durch Einbindung externer Experten.	**T2:** Touristische Alleinstellung schärfen; Angebotsentwick-lung/ Marketing unter Leitmo-tiv „Vineta“.	Stadt Barth	Stadt	50 T €	1
7a	**Alleinstellungsmerkmal der Stadt aktivieren.** Touristisches Leitthema: „Vinetastadt Barth“ konsequent einführen: – Einsatz Arbeitsgruppe ggf. unter Hinzuziehung externer Experten, – ggf. Erstellung Konzept durch externe Fachfirma, – Dialog mit in Vorbereitung befindlichen größeren Tourismusvorhaben zu deren Einbindung in eine touristische Gesamtstrategie (z. B. Schaffung touristischer Anlaufpunkte, Ergänzung touristisches Angebot …), – Erstellung Konzept „Vinetastadt“ auf Grundlage bereits vorliegender Konzepte (Strategie-papier zur Prädikatisierung Erholungsort).	**T2:** Touristische Alleinstellung schärfen; Angebotsentwick-lung und Marketing unter gemeinsamen Leitmotiv „Vi-neta“.	Stadt Barth / Kultur- und Tourismus-anbieter	Stadt, ggf. Co-Finanzierung über private Tourismusun-ternehmen	20 T €	1
7b	**Auf touristisches Leitthema ausgerichtetes Veranstaltungsprogramm** auf Grundlage des Themas „ Vineta“: – Vinetamarkt (Frühmittelalterliches/orientalisches Flair, Kostüme, Illumination, Varieté, Gaukler, gerade auch für Herbst/Winter geeignet), – Theater-/Musical-Aufführungen (Gastspiele Vorpommersches Landestheater, – Kindertheater/Puppenspiel, – Vineta-Sommer mit Regatten/Wassersport, Kultur- und kulinarischem Programm.	**T2:** Touristische Alleinstellung schärfen; Angebotsentwick-lung u. Marketing unter ge-meinsamen Leitmotiv „Vineta“. **T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung tourist. Sport-, Freizeit und Kulturangebote. **K2:** Kulturelles Erbe erlebbar machen.	Stadt Barth / Leitung Vi-neta-Muse-um / Kultur- und Touris-mus-anbieter	Stadt, ggf. Co-Finanzierung über Private Tourismusun-ternehmen	k.A.m.	2
7c	**Weiterentwicklung Internetauftritt / Soziale Netzwerke** ▪ Rubrik mit Hintergrundinfos zu Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen und Angeboten (z. B. zu auftretenden Künstlern oder zum baugeschichtlichen Hintergrund von Sehenswürdigkei-ten).	**T2:** Touristische Alleinstellung schärfen; Angebotsentwick-lung u. Marketing unter Leit-motiv „Vineta“. **K2:** Kulturelles Erbe erlebbar	Stadt Barth / Leitung Vi-neta-Muse-um Kultur- u. Touris-	Stadt, ggf. Co-Finanzierung über Private Tourismusun-ternehmen	20 T €	2

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	– Konzepterarbeitung, – technische Umsetzung.	machen.	musanbieter			
8	**Monser Haken.** Flächenentwicklung Monser Haken auf Grundlage rechtskräftigen B-Plans, Interessenten zur Flächenentwicklung sind vorhanden, für Freizeit u. Erholen (privat finanzierte) und bewirtschaftete Ferienanlage. – Erarbeitung bzw. Aktualisierung touristisch/städtebauliche Zielsetzung, – Suche/Auswahl Investor, – ggf. Aktualisierung B-Plan.	**T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote. **T4:** Schaffung vielfältiges Beherbergungsangebot. **K3:** Belebte, attraktive öffentliche Räume schaffen. **K4:** Sicherung und Förderung Orts- und landschaftsgerechtes Bauen.	Privater Investor	Private Finanzierung; ggf. ergänzend GRW	k.A.m.	3
9	**Fortschreibung Verkehrskonzept.** Vorhandenes Verkehrskonzept aktualisieren unter Berücksichtigung nachfolgender Punkte: ▪ Optimierung von Verkehrsströmen in der Altstadt, ▪ Stärkung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, insbesondere Angebot an ÖPNV / Verknüpfung untereinander und mit dem Individualverkehr, ▪ durchgehende Berücksichtigung des Aspekts der Barrierefreiheit, ▪ eigenständige, durchgehende Netze für Fußgänger und Radfahrer, ▪ Katalog mit Mindestanforderungen für Einzelhandel u. sonstige private Investitionen (Zuwegung Fußgänger u. Radfahrer, Stellplätze für Fahrräder- u. Lastenrad, Ladestationen E-Bikes. – Ausschreibung / Beauftragung Fortschreibung Verkehrskonzept.	**M1:** Ganzheitliche, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrsstrategie unter Einbeziehung sämtlicher Teilnehmergruppen, Verkehrsträger, Stadtbereiche und den umliegenden ländlichen Gemeinden entwickeln.	Stadt Barth	Stadt; ggf. Förderprogramme nachhaltige Mobilität	70 T €	2
9a	**Einführung „Kur- und Einwohnerkarte zur kostenfreien/ermäßigten Nutzung des ÖPNV.** Die Finanzierung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung für Urlaubsgäste erfolgt über Kurkarte für die Wohnbevölkerung über zu entrichtenden monatlichen Pauschalbetrag. Die Kur- und Einwohnerkarte ist regional unter Einbeziehung der Tourismusregion konzipiert. Mittelfristig sollen mit erwarteter steigender Nachfrage die Angebotszeiten und die Taktung verbessert werden:	**M2:** Zukunftsfähiger, umweltgerechter ÖPNV in Stadt und umgebendem im ländlichen Raum.	Stadt Barth / Landkreis / Verkehrsbetrieb	ggf. Förderprogramme nachhaltige Mobilität	k.A.m.	1

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	– technische und wirtschaftliche Vorbereitung, – Einführung.					
9b	**Aufbau eines Netzes von Ladestationen für E-Mobilität** an Parkplätzen für Tagesbesucher in Altstadt Nähe Hafen, Bürgerhaus und Lange Straße, an Einkaufszentren, an Bahnhof und in Wohngebieten (für Einheimische): – Festlegung und Sicherung der Standorte, – Organisation des Betriebs (z. B. über Stadtwerke).	**M3:** Verkehrsinfrastruktur auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger ausrichten.	Stadtwerke Barth	ggf. Förderpro-gramme nach-haltige Mobilität	15 T € pro Station	**1**
9c	**Einführung eines Angebots an Mietfahrrädern.** An den Parkplätzen für Tagesgäste sowie an wesentlichen touristischen, öffentlichen und Einrichtungen wird ein Angebot von Leihfahr-rädern geschaffen. Dabei sollte in Anbetracht des erheblichen Anteils an älteren Gästen ein Anteil aus E-Bikes bestehen. Zur Vereinfachung der Unterhaltung sollten die Standorte zum Teil mit denen der E-Mobilität kombiniert werden. – Umsetzungsschritte wie bei 9b!	**M1:** Ganzheitliche, nachhalti-ge und umweltgerechte Ver-kehrsstrategie unter Einbezie-hung sämtlicher Teilnehmer-gruppen, Verkehrsträger, Stadtbereiche und den umlie-genden ländlichen Gemeinden entwickeln **M3:** Verkehrsinfrastruktur auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger ausrichten.	Stadt Barth	ggf. Förderpro-gramme nach-haltige Mobilität	20 T €	**1**
9d	**Einrichtung von Mitfahrbänken:** – Festlegung und Sicherung der Standorte, – Entwurf entsprechender Wartebereiche, – Herstellung und Installation.	**M1:** Ganzheitliche, nachhalti-ge und umweltgerechte Ver-kehrsstrategie unter Einbezie-hung sämtlicher Teilnehmer-gruppen, Verkehrsträger, Stadtbereiche und den umlie-genden ländlichen Gemeinden entwickeln. **M3:** Verkehrsinfrastruktur auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger ausrichten.	Stadt Barth	ggf. Förderpro-gramme nach-haltige Mobilität	5 T €	**1**
10	**Erhalt Wasserstraßen:**	**M1:** Ganzheitliche, nachhalti-	Bund: bzw.	Bund, ggf. GRW	-	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	▪ Dauerhafter Erhalt und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen, ▪ Fracht- und Umschlagsschiffsverkehr aktivieren.	ge und umweltgerechte Verkehrsstrategie unter Einbeziehung sämtlicher Teilnehmergruppen, Verkehrsträger, Stadtbereiche und den umliegenden Gemeinden entwickeln **M3:** Verkehrsinfrastruktur auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger ausrichten	der Privatwirtschaft!			
~~10a~~	~~**Durchstich zur Ostsee**~~					~~3~~
~~11~~	~~Weiterführung der **zweiten Altstadtumgehung**~~ ~~Baufreiheit durch Abbruch schaffen~~					~~2~~
~~12~~	~~**Ausbau Badstüberstraße:**~~	~~**M5:** Verkehrssituation in der Altstadt entschärfen~~		~~Städtebauförderung~~		~~2~~
~~13~~	~~**Ausbau Chausseestraße**~~					~~1~~
~~14~~	~~**Um- und Ausbau des Bleicherwalls**~~					~~2~~
15	**Weitere Entwicklung des Freizeit- und touristischen Angebots des Flughafens.**	**T3:** Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote.	private Anbieter (Rundflüge u. a.)	private Anbieter	-	**2**
15a	**Neuordnung der Verkehrsraumgestaltung in Barth Süd:** – Details siehe teilräumliches Konzept!	**M6:** Bei Stadtentwicklung von Barth-Süd die Verkehrsinfrastruktur nicht einfach sanieren, sondern neue nachhaltige und umweltgerechte Lösungen verfolgen.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	s. Teilräumliches Konzept	**2**
16	**Schulstandort Barth;** Kommunales Schulzentrum Barth aufbauen: ▪ Zusammenführung Gymnasium und Realschule im Bereich Vogelsang,	**W7:** Wohnstandort Barth-Süd zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Angebot	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	Gesamt: 5,85 Mio. € Anteil Stadt:	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	▪ Erweiterungsbau Gymnasium, ▪ Karl- Liebknecht-Schule: Umwidmung in Grundschule und Hort, Schaffung von Barrierefreiheit (in Barth Süd). – Weitere organisatorische Vorbereitung, – objektbezogene Planung, – Realisierung.	weiterentwickeln.			0,58 Mio. €	
~~17~~	~~**Sanierung Sporthalle**~~ ~~Sanierung der Sporthalle in Barth Süd an der Karl-Liebknecht-Schule mit Nutzung für den Schul- und Freizeitsport~~			~~Sonderprogramm Städtebauförderung –~~	~~2,65 Mio. €~~ ~~Anteil Stadt: 0,35 Mio. €~~	~~1~~
18	**Teilsanierung u. Erweiterung Theater - Außenbühne** (Planung vorhanden): – Umsetzung der Maßnahme.	**T3:** Ausweitung/qualitative Entwicklung touristischer Sport-, Freizeit und Kulturangebote.	Stadt Barth	ggf. LEADER	2 Mio. €	**2**
19	**Schaffung einer „Kulturmaile“** unter Einbeziehung wichtiger Sehenswürdigkeiten und/oder kulturellen Einrichtungen: Adliges-Fräulein-Stift, Markt, Bogislavplatz, Bürgerhaus und Papenhof: – Konzepterarbeitung zu Inhalten und technischer Umsetzung, – Umsetzung der Maßnahme.	**K1:** Die gesamte Stadt mit allen Bauepochen als kulturelles Erbe betrachten und gestalten **T3:** Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote.	Stadt Barth / Leitung Vintea-Museum	GRW, LEADER	50 T €	**1**
19a	**Aufbau von Kulturpfaden zu den wesentlichen Epochen** (zu historischen Persönlichkeiten und Gebäuden, Geschichten und Kunst im öffentlichen Raum), mögliche Themen: ▪ Mittelalter und frühe Neuzeit, ▪ (Früh)Industrialisierung Hafen, Segelschiffe, ▪ Jüngste Geschichte (da historische Orte in größerer Entfernung vorzugsweise per Rad). – Konzepterarbeitung zu Inhalten, Gestaltung und technischer Umsetzung,	**K1:** Die gesamte Stadt mit allen Bauepochen als kulturelles Erbe betrachten und gestalten. **T3:** Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote.	Stadt Barth / Leitung Vineta-Museum	GRW, LEADER	80 T €	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	– Klärung der Verfügbarkeit des Wegenetzes, – Umsetzung der Maßnahme.					
19b	**Aufbau regionale Kulturerlebnisroute per Fahrrad** (ggf. auch als Wanderstrecke) in Kooperation mit Nachbargemeinden; mögliche Themen: ▪ Kirchen/Schlösser/Parks, ▪ Seefahrt/Bootsbau. – Umsetzungsschritte wie 19!	**K1:** Die gesamte Stadt mit allen Bauepochen als kulturelles Erbe betrachten und gestalten. **T3:** Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote.	Stadt Barth / Leitung Vineta-Museum / Gemeinden Tourismusregion	GRW, LEADER	50 T €	**1**
19c	**Aufwertung Gedenkstätte KZ Barth:** – Details siehe teilräumliches Konzept!	**K1:** Die gesamte Stadt mit allen Bauepochen als kulturelles Erbe betrachten und gestalten.	Stadt Barth / Leitung Vineta-Museum	Städtebauförderung	-	**2**
19d	**Ausbau Angebote im Segment Naturtourismus**, u. a. ▪ geführte Wanderungen zur Natur- und Tierbeobachtung, ▪ Bootstouren in Richtung Nationalpark. – Abstimmung mit bestehenden Anbietern, – Erarbeitung eines Angebotsportfolios/-Katalogs.	**T3:** Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote:	Stadt Barth / private Anbieter	GRW, LEADER	20 T €	**2**
19e	**Neugestaltung Barther Anlagen** zu einem modernen Bürgerpark, dabei ▪ Erhalt/Sanierung der Freilichtbühne, ▪ Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen, ▪ wegemäßige Verknüpfung mit angrenzenden Stadtteilen. – Erarbeitung eines Ideenkatalogs als Aufgabenbeschreibung für eine konkrete Planung, – Erstellung einer Objektplanung, – ggf. vorgeschaltet Erstellung einer denkmalpflegerischen Zielstellung, – Umsetzung der Maßnahme.	**K2:** Kulturelles Erbe erlebbar machen. **T3:** Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote. **U1:** Naturräume und Vegetationsstrukturen auch Innerstädtisch bewahren und weiterentwickeln.	Stadt Barth Leitung / Vineta-Museum	GRW, LEADER	1 Mio. €	**2**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
19f	**Schaffung eines „Grünen Rings“.** Ausgehend von den Barther Anlagen Entwicklung einer parkartigen Grünstruktur mit Fuß- und Radwegeverbindungen in die einzelnen Stadtbereiche, u. a. ▪ von Barther Anlagen Richtung Bibelmuseum/-garten und weiter zum Friedhof, ▪ in Richtung Fuchsberg, ▪ in Richtung Wasserburg Divitz. – Erarbeitung eines Ideenkatalogs als Aufgabenbeschreibung für eine Planung, – Erstellung einer Objektplanung.	**K2:** Kulturelles Erbe erlebbar machen. **T3:** Ausweitung / qualitative Entwicklung der touristischen Sport-, Freizeit- u. Kulturangebote. **U1:** Naturräume und Vegetationsstrukturen auch Innerstädtisch bewahren und weiterentwickeln.	Stadt Barth	GRW, LEADER	k.A.m.	**2**
19g	**Gestaltungsvorgaben für Gebäude und Freiflächen.** In Folge des Verständnisses, dass die gesamte Stadt als kulturelles Erbe zu bewahren ist, ist das Einfügen von neuen Bauvorhaben und zugehörigen Freiflächen in das vorhandene Stadt- und Landschaftsbild für das gesamte Stadtgebiet sicherzustellen. Daneben müssen aber bei den Gestaltvorgaben auch Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutzes zum Tragen kommen. Dies betrifft nicht nur Wohngebäude, sondern gerade auch Vorhaben von Tourismus, Einzelhandel und sonstiges Gewerbe (Ansätze dazu siehe nachfolgendes Kapitel 4.4!): – Erarbeitung umfassender Gestaltungsvorgaben nach Nutzungsarten in Form eines Gestaltungshandbuchs, – Herstellen Verbindlichkeit durch Beschluss der Stadtvertretung, – Übernahme der Vorgaben in sämtliche B-Pläne, Berücksichtigung bei Stellungnahmen zu Bauvorhaben nach den §§ 34 und 35 BauGB, – Beratung von Bauherren auf Grundlage des Gestaltungshandbuchs.	**K1:** Die gesamte Stadt mit allen Bauepochen als kulturelles Erbe betrachten und gestalten. **U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen. **U5:** Umsetzung nachhaltige Energieversorgung.	Stadt Barth	-	Handbuch: 30 T €	**2**
20	**Nachnutzung ehemalige Diesterwegschule und Nobertschule:** – Liegenschaften verkaufen, – über privaten Investor sanieren und einer Nutzung mit Schwerpunkt Wohnen zuführen.	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen.	Stadt Barth / privater Investor	Private Investition	k.A.m.	**2**
21	**Wohngebiet Weidenweg südwestlich des Stadtkerns.** Im Bereich Weidenweg wird auf brach gefallenem Gelände ein kernstadtnahes Wohnangebot für verschiedene Nutzergruppen geschaffen. Entsprechend gestalten sich auch die vorgesehenen Angebote differenziert; von einer mehrgeschossigen Mischnutzung zur Chausseestraße hin über Geschosswohnungsbau	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **W2:** Innovative, nachhaltige	Stadt Barth: B-Plan, Erschließung	GRW, ggf. Wohnungsbauprogramme	B-Plan: ca. 200 T € inkl. Fach-	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	an der Haupterschließung und im Kernbereich bis zu Ein- und Zweifamilienhäusern in den Randbereichen. – Aufstellung B-Plan und städtebauliche Neuordnung über ein Umlegungsverfahren (in Arbeit), – Beseitigung der größtenteils brachliegenden ehemalig gewerblich genutzten Flächen mit Altlastenproblematik, – Neuanlage bzw. Erneuerung/Aufwertung der Erschließung einschließlich Begrünung, – Bindung der Grundstücksvergabe an Umwelt- und Gestaltungskriterien (Umwelt- und Gestaltungshandbuch).	und den sozialen Zusammenhalt fördernde Wohnangebote.	WOBAU Barth / private Investoren: Bauvorhaben		gutachten Erschl.: k.A.m.	
22	**Wohngebiet „Am Gymnasium“** ~~**und „Lerchenweg“**~~ Erschließung Wohngebiet auf Brachfläche für Einzel- und Doppelhäuser: – Aufstellung B-Plan (vor Fertigstellung), – Herstellung der Erschließung, – Bindung der Grundstücksvergabe an Umwelt- und Gestaltungskriterien (Umwelt- und Gestaltungshandbuch).	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen.	Stadt Barth: B-Plan, Erschließung private Bauherren: Bauvorhaben	ggf. Wohnungsbauprogramme	B-Plan, westl. Bereich: 41 T € inkl. Fachgutachten Erschl: k.A.m.	1
22a	**Sanierung / ggf. teilweise Neuerrichtung Wohngebäude Vogelsang.** Pilotprojekt für ein Wohnangebot vorrangig für im Tourismus Beschäftigte in Barth und den Ostseebädern: – Abstimmung mit den nachfragenden Gemeinden und Tourismusanbietern über die Form der Zusammenarbeit bzw. Beteiligung, – Ermittlung des genauen Bedarfs hinsichtlich Wohnformen, Größe und Standard, – Erarbeitung Hochbau- und Freianlagenplanung, – Umsetzung der Maßnahme.	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen. **U5:** Umsetzung nachhaltige Energieversorgung.	WOBAU Barth	ggf. Wohnungsbauprogramme	k.A.m.	1
23	**Wohngebiet Tannenheim,** Teilerschließung des Wohngebietes „Tannenheim“ u. Ergänzung des vorhandenen Wohngebietes, Umwidmung eines vorgenutzten Geländes im Ortsteil Tannenheim Richtung Pruchten: – Umsetzungsschritte wie Maßnahme 22!	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen.	Stadt Barth / private Bauherren	ggf. Wohnungsbauprogramme	300 T €	1
24	**Modernisierung von Wohnungen in Barth Süd**; Bedarfsgerechte Umgestaltung u. Moderni-	**W1:** Wohnungsbestand und	s. Teilräuml.	s. Teilräuml.	s. Teilräuml.	2

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	sierung von Wohnungen in Barth-Süd (Aufzüge, alters- u. behindertengerechte Wohnungen, ggf. Anteil an hochwertigeren Wohnungen): – Details dazu siehe teilräumliches Konzept!	Neubau an Bedarf anpassen. **W7:** Wohnstandort Barth-Süd zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Angebot weiterentwickeln.	Konzept	Konzept	Konzept	
24a	**Schaffung eines mischgenutzten Quartiers im Bereich der Gewerbebrache östlich Louis-Fürnberg-Straße:** – Details siehe teilräumliches Konzept!	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **W2:** Innovative, nachhaltige und den sozialen Zusammenhalt fördernde Wohnangebote. **W7:** Wohnstandort Barth-Süd zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Angebot weiterentwickeln.	s. Teilräuml. Konzept	s. Teilräuml. Konzept	s. Teilräuml. Konzept	**2**
24b	**Entwicklung Wohnbaufläche südlicher Bereich des B-Plans Nr. 11 „Divitzer Weg“:** ▪ Entwicklung der Fläche für Wohnen einschließlich betreutem Wohnen und Seniorenpflegeeinrichtung, ▪ Bebauung mit Geschosswohnungsbau und Reihenhäusern laut Vorgaben des B-Plans in dessen Fassung der 1. Änderung. – Abstimmung mit Investor über beabsichtigte Projektentwicklung.	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **W4:** Altenpflegeeinrichtungen ausbauen	Private Investoren	ggf. Wohnungsbauprogramme	k.A.m.	**2**
24c	**Schaffung eines Grünzugs zwischen geplantem Mischgebiet bzw. angrenzender Wohngebiete und dem Gewerbestandort Nelkenstraße:** – Details siehe teilräumliches Konzept!	**U1:** Naturräume und Vegetationsstrukturen auch Innerstädtisch bewahren und weiterentwickeln.	s. Teilräuml. Konzept	s. Teilräuml. Konzept	s. Teilräuml. Konzept	**2**
24d	**Erarbeitung quartiersbezogenen Energiekonzept für Barth-Süd** Einbeziehung von Wohnungen, Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen, Gewerbe dabei Berücksichtigung von Bestands- und neuen Baustrukturen – Details siehe teilräumliches Konzept!	**U6:** Nachhaltige, ganzheitliche Energieversorgungsstrategie für Barth-Süd auf regenerativer Basis.	Stadt / Stadtwerke / pirvate Eigentümer	Energieförderprogramme	-	**2**
25	**Aufwertung des sonstigen Wohnumfeldes in Barth Süd**	**W7:** Wohnstandort Barth-Süd zu einem attraktiven und	s. Teilräuml.	s. Teilräuml.	s. Teilräuml.	**3**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	– Details siehe teilräumliches Konzept!	konkurrenzfähigen Angebot weiterentwickeln.	Konzept	Konzept	Konzept	
25a	**Parkplatzbe- und Randeingrünung bei SB-Märkten und weiteren Gewerbebetrieben** (Einzelhandelsstandorte „Blaue Wiese“, Bereich nordöstlich der L21, Gewerbegebiet Nelkenstraße, außerhalb Teilräuml. Konzept Barth Süd): ▪ Gliederung der großen Parkplatz- und Mobilitätsflächen durch Bepflanzung mit großkronigen, landschaftstypischen Arten, ▪ Randeingrünung mit Hecken, Strauchwerken und einzelnen Bäumen, Gestaltung in Abhängigkeit von den Platzverhältnissen.	**U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen **K3:** Belebte attraktive öffentliche Räume schaffen	Private Eigentümer / Investoren	ggf. Umwelt-/ Klimaschutzprogramme	k.A.m.	**3**
25b	**Funktionale und gestalterische Aufwertung sowie Nutzungsintensivierung angrenzender Gewebestandort** (Bereich Nelkenweg, außerhalb Teilräuml. Konzept Barth Süd): ▪ Schaffung eines Angebots an unterschiedlich großen Gewerbegrundstücken auf brach gefallen und stark versiegelten Flächen, ▪ Herstellung großer Grünpuffer gegenüber Wohnbebauung (Immissionsschutz), ▪ Nutzbarmachung dieses Grünzugs für extensive Erholung, ▪ Herstellung von Versickerungsbereichen und Retentionsflächen, ▪ gründe Energieversorgung. – Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur gewerblichen Nachnutzung der Brachflächen (B-Plan), – Durchführung Umlegungsverfahren, – Umsetzung (Erschließung, Herstellung der Grün- und Retentionsflächen), – Grundstücksparzellierung und Veräußerung.	**T1:** Rahmenbedingungen für Erweiterung und Neuansiedlung von Gewerbe schaffen **U1:** Naturräume und Vegetationsstrukturen auch Innerstädtisch bewahren und weiterentwickeln. **U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen.	Stadt Barth	GRW, Programme Umwelt-/ Klimaschutz	B-Plan / Gutachten: ca. 300 T € Umsetzung: k.A.m.	**1**
25c	**Entwicklung Brachfläche südlich Divitzer Weg.** Entwicklung durch privaten Vorhabenträger. ▪ Entwicklung der Fläche vorrangig zu Sport- und Freizeitzwecken, – Abstimmung mit Investor über beabsichtigte Projektentwicklung.	**W8:** Kulturelles- und Freizeitangebot verbessern und generationsübergreifend gestalten. **W7:** Wohnstandort Barth-Süd zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Angebot weiterentwickeln.	Privater Investor	ggf. GRW	k.A.m.	**3**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
		U4: Schonung der natürlichen Ressourcen.				
25d	**Herstellung Fuß- und Radwegeanbindung des Pommernhotels an südwestlich gelegene Landschafts- und Erholungsbereiche** (Richtung Barthe, Divitz und Stadtforst): ▪ Befestigter fürs Fahrrad fahren geeigneter Wegeausbau, ▪ Wiederherstellung Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Divitz (wesentlich zur Erschließung der touristisch relevanten Bereiche westlich der Barthe).	**M3:** Verkehrsinfrastruktur auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger ausrichten **K3:** Belebte, attraktive öffentliche Räume schaffen.		Städtebauförd., LEADER, Pommerania	k.A.m.	**3**
26	**Entwicklung Dammstraße/ Dammtor:** ▪ Ergänzung der Bebauung durch Lückenschließung mit Schwerpunkt Dammstraße, Bereich Dammtor, ▪ Erschließung (Treppe) Dammtor unter Berücksichtigung der alten Stadtmauer.	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **W2:** Innovative, nachhaltige und den sozialen Zusammenhalt fördernde Wohnangebote. **K2:** Kulturelles Erbe erlebbar machen.	Stadt Barth: Erschl. / Treppe Private Investoren: Bauvorhaben	Stadt, Städtebauförderung, ggf. Wohnungsbauprogramme	Erschließung / Treppe: ca. 200 T €	**2**
27	**Weitere Aufwertung des öffentlichen Raums im bisherigen Sanierungsgebiet** (Altstadt und Hafen)**:** – Einordnung von Einrichtungen der Kultur, des Handels und der Gastronomie im Stadtzentrum (vorrangig Lange Straße, Markt), Pflege und Ergänzung des vorhandenen Stadtgrüns (Patenschaften aktivieren und erweitern) , – Müllbehälter unsichtbar vom öffentlichen Raum einordnen, – Aufwertung des Bereiches beidseitig des ehem. Fischertors.	**K3:** Belebte, attraktive öffentliche Räume schaffen. **K4:** Sicherung und Förderung Orts- und landschaftsgerechtes Bauen.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	k.A.m.	**2**
28	**Gebiet ehemalige „Alte POMEG“.** Auf der industriellen Brachfläche ist die Schaffung verdichteten Wohnungsbaus in einer Größenordnung von ca. 100 WE geplant; ggf. kombiniert mit kleineren quartiersbezogenen Dienstleistungseinrichtungen: – Erarbeitung funktional-gestalterische Planung, – Aufstellung B-Plan, – Erstellung Objektplanung zum Vorhaben, – Umsetzung der Planung.	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **W2:** Innovative, nachhaltige und den sozialen Zusammenhalt fördernde Wohnangebote.	Stadt Barth: B-Plan WOBAU Barth: Wohnungsbau	WOBAU, ggf. Wohnungsbauprogramme	B-Plan: 55 T € Umsetzung: k.A.m.	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
28a	**B-Plan oder Erhaltungssatzung zur Sicherung des Wohnens in der Altstadt** – Klärung der Gebietskulisse und der Art der Beschränkungen von Ferienwohneinheiten, – Aufstellung B-Plan/Satzung.	**W1:** Wohnungsbestand und Neubau an Bedarf anpassen. **W2:** Innovative, nachhaltige und den sozialen Zusammen-halt fördernde Wohnangebote. **W3:** Sicherung des Wohn-standorts Altstadt gegenüber verstärkter Um-wandlung in Ferienwohnungen und Zweit-wohnsitze.	Stadt Barth	-	50 T €	**2**
29	**Aufbau einer vernetzten medizinischen Versorgungsinfrastruktur:** ▪ Vernetzung der einzelnen medizinischen Einrichtungen und Aufbau eines einrichtungs-übergreifenden digitalen Informations- und Serviceangebots, ▪ Einrichtung von Facharzt- und digitalen Sprechstunden, Organisation Patiententransport. – Abstimmung mit den lokalen und regionalen Anbietern, – Recherche / Beantragung von Fördermöglichkeiten.	**W8:** medizinische Grundver-sorgung gewährleisten.	Stadt Barth / Private An-bieter	Private Anbieter Programme Gesundheit / Daseinsvorsor-ge	k.A.m.	**2**
30	**Aufbau eines Quartiersmanagements in Barth Süd:** – Details siehe teilräumliches Konzept!	**B4:** Teilhabe speziell für Barth-Süd fördern.	s. Teilräuml. Konzept!	s. Teilräuml. Konzept!	s. Teilräuml. Konzept!	**1**
31	**Regelmäßige Veranstaltungen und neue Formate in der Bürgerbeteiligung:** – Bürgerbeteiligungen bei für die Gesamtstadtentwicklung relevanten Projekten (ISEK, Tou-rismus-, Mobilitäts-, Klima-, Immissionsschutzkonzept, größere B-Pläne, Einzelprojekte), – Erarbeitung Beteiligungskonzept (zu welchen Planungsaufgaben wir beteiligt, welche Me-thodik findet jeweils Anwendung, – Einführung neuer Formate der Beteiligung, z. B. Umfragen und Planungsdialog per Inter-net, Ortsbegehungen mit Planungsdialog, Straßenfeste, Bürgerworkshops.	**B2:** Bürgerbeteiligung weiter-entwickeln und intensivieren.	Stadt Barth	ggf. Förderpro-gramme Umwelt / Klima	10 T € (Beteili-gungsanz.)	**1**
32	**Einrichtung Stadtteilzentrum Barth Süd.** Neben dem Stadtteilbüro sollen hier Gruppen- und Veranstaltungsräume, aber auch Läden/ Werkstätten für kleine Existenzgründer in Einzelhan-del, Dienstleistung und Handwerk/Kleingewerbe geschaffen werden. Favorisiert wird für die-	**B2:** Bürgerbeteiligung weiter-entwickeln und intensivieren: **B3:** Einbeziehung einzelner	s. Teilräuml. Konzept!	s. Teilräuml. Konzept!	s. Teilräuml. Konzept!	**2**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	ses Vorhaben die ehemalige und z. Zt. größtenteils leerstehende Kaufhalle. – Details siehe Teilräumliches Konzept!	Gruppen gezielt angehen. **B4:** Teilhabe speziell für Barth-Süd fördern.				
33	**Ehrenamtskoordination;** Schaffung einer Struktur, welche das ehrenamtliche Handeln koordiniert und unterstützt.	**B2:** Bürgerbeteiligung weiterentwickeln und intensivieren: **B3:** Einbeziehung einzelner Gruppen gezielt angehen. **B4:** Teilhabe speziell für Barth Süd fördern.	Stadt Barth	Stadt, LEADER	10 T €	**1**
34	**Fortschreibung / Qualifizierung Klimaschutzkonzept:** – Einrichtung Arbeitsgruppe aus maßgeblichen Akteuren (Verwaltung, Stadtwerke, WOBAU, ggf. Naturschutzverbände), – Formulierung ganzheitlicher Ansatz (insbes. Energieversorgung, energetische Gebäudegestaltung, Mobilität, Stadtgrün, Maßnahmen Verbesserung Kleinklima) auch als Grundlage der Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts, – Vorbereitung und Beauftragung der Fortschreibung des Fachgutachtens, – Auswertung der gutachterlichen Ergebnisse, Vorbereitung.	**U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen. **U6:** Nachhaltige, ganzheitliche Energieversorgungsstrategie für Barth-Süd auf regenerativer Basis.	Stadt Barth / Stadtwerke Barth	Stadt, ggf. Förderprogramme Umwelt / Klima	100 T €	**1**
35	**Neue grüne Energieversorgung für Barth:** ▪ Ausbau Fernwärmenetz, ▪ Ausbau geeigneter grüner Energieträger zum Betrieb des Netzes, ▪ Vorgaben zu Energiestandards für nicht zum Anschluss vorgesehene Stadtbereiche und Vorhaben. – Ausschreibung und Vergabe der erforderlichen Fachplanungen, – ggf. Klärung von Eigentum und Nutzungsrechten, – Umsetzung der Maßnahmen, – Erstellung Satzung zur Festlegung verbindlicher Energiestandards.	**U6:** Nachhaltige, ganzheitliche Energieversorgungsstrategie für Barth-Süd auf regenerativer Basis.	Stadt Barth / Stadtwerke Barth			**2**
36	**Umsetzung ganzheitliches Konzept zur Minderung von lokalen negativen Folgen des**	**U1:** Naturräume und Vegeta-	Stadt Barth	Stadt, Fördepro-	k.A.m.	**2**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständig-keit	Finanzierung/ Förderung	geschätzte Kosten	Priorität
	Klimawandels auf Grundlage des Klimaschutzkonzepts: Es erfolgt ein ganzheitlicher, grüner Stadtumbau, dabei finden auch Aspekte der Orts- und Landschaftsbildaufwertung zwecks Identitätserhaltsberücksichtigung. Die wesentlichen Elemente: ▪ Freihaltung von Grünzäsuren (unter Einbeziehung der Kleingärten), ▪ Siedlungseingrünung, ▪ Erhöhung des Anteils an Stadtgrün im öffentlichen Raum (Straßenbäume, Beschränkung Flächenversiegelung), ▪ ebenso auf den privaten Liegenschaften, ▪ Aufbau eines Biotopverbundsystems, ▪ damit kongruent Aufbau einer Vernetzung von Wasser- und Retentionsflächen, ▪ abgestimmte Maßnahmen im Sinne des Arten- und Biotopschutzes, – Sicherung entsprechender Korridore und sonstiger Flächen, – entsprechende Vorgaben auch für private Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung, – Berücksichtigung Straßenbäume, sonstige Grüngestaltung und Beschränkung Versiegelung bei Straßenbaumaßnahmen und sonstigen öffentlichen Vorhaben.	tionsstrukturen auch Innerstädtisch bewahren und weiterentwickeln. **U3:** Allergiker freundliche und auch ansonsten gesundheitsorientierte Stadt werden. **U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen.		gramme Umwelt / Klima		
37	**Aufbau zentrale Umweltinformation und -Beratung.** Es geht insbesondere um die Beratung beim klima- und umweltgerechten Bauen und Modernisieren, aber auch um die entsprechende Garten- und Freiraumgestaltung sowie für den Erwerb privater Fortbewegungsmittel: – Schaffung der Räumlichkeiten, – Aufbau des Beraterteams zusammen mit Umweltverbänden ggf. auch lokaler Wirtschaft, – Einrichtung Internetportal.	**U4:** Schonung der natürlichen Ressourcen. **K4:** Sicherung und Förderung orts- und landschaftsgerechtes Bauen (auch außerhalb der Kernstadt).	Stadt Barth / Landkreis / anerk. Naturschutzverbände	Stadt, ggf. Förderprogramme Umwelt / Klima	50 T €	**2**

4.4 Maßnahmenplan, Vorgaben für zukünftige Stadtentwicklung

Der im Rahmen der ISEK-Fortschreibung erarbeitete Maßnahmenplan verortet zunächst die einzelnen Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm / der Maßnahmentabelle räumlich. Durch die Plandarstellung wird damit deutlich, welche Maßnahmen in gleichen Räumen zusammenwirken und in welchen Stadtbereichen Schwerpunkte der Stadtentwicklung anstehen.

Der Maßnahmenplan beinhaltet aber im Kern einen Entwicklungsplan mit Eckpunkten für die zukünftige Stadtentwicklung. Diese Eckpunkte sind nachfolgend erläutert.

4.4.1 Einteilung in verschiedene Kategorien der Stadtentwicklung

Im Mittelpunkt steht die Kategorie der Umstrukturierungsgebiete, in denen eine grundlegende funktionale und gestalterische Neuordnung, meist auch verbunden mit einer Änderung der baulichen Nutzung, vorgesehen ist. Diese Umstrukturierungsgebiete werden wiederum in 2 Kategorien eingeteilt: Bei der ersten Kategorie, unter welche der zentrale Bereich des Stadtteils Barth Süd fällt, ist zur Zielerreichung förmliches Sanierungsrecht nach BauGB erforderlich. Bei den Umstrukturierungsgebieten der letzteren Kategorie reichen dagegen die Instrumente des einfachen Städtebaurechts, insbesondere die Bauleitplanung sowie Umlegungsverfahren zur Zielerreichung aus. Letzterer Kategorie sind insbesondere die Flächen „Alte Pomeg“, Weidenweg, „Am Gymnasium“ und der Bereich Diesterweg- und Nobertschule zuzuordnen.

Bei zukünftiger Aufgabe der heutigen Nutzung sollten langfristig auch die südliche Teilfläche „Alte Pomeg“, der westlich der Chausseestraße bisher noch industriell genutzte Bereich die östliche Clara-Zetkin-Str., die Garagenhöfe südlich Lohmühlenweg sowie der Bereich zwischen Sundischer Straße und Kenzer Landweg einer städtebaulichen Neuordnung und Nutzungsintensivierung zugeführt werden. Insbesondere mit einer Neuordnung beiderseitig der nördlichen Chausseestraße wird eine funktionale wie gestalterische Verbesserung angestrebt. Bisher emittierende Nutzungen können im Falle der Betriebsaufgabe durch mit den umliegend bestehenden Wohnnutzungen verträgliche mischgenutzte Strukturen ersetzt werden, bisher wenig ansprechende Gestaltungen in Form von beliebigen Hallenbauten und zugehörigen Großparkplätzen und Lagerflächen können durch ansprechender gestaltete Strukturen, welche diesem zentralen Stadtzugang gerecht werden, ersetzt werden. Es geht bei vorstehenden Vorschlägen des ISEK nicht darum, bestehende Nutzungen in Frage zu stellen, sondern darum, wenn durch veränderte Rahmenbedingungen Entscheidungen über eine mögliche städtebauliche Neuorientierung für einzelne Standorte anstehen, dass dann den städtischen Gremien und der Verwaltung die nötigen fachlichen Grundlagen für eben solche Entscheidungen vorliegen.

Daneben stehen die Aufwertungsgebiete, für diese Bereiche sind einzelne Maßnahmen zur funktionalen und/oder gestalterischen Verbesserung erforderlich. In die Kategorie der Aufwertungsgebiete ist das bisherige Sanierungsgebiet „Altstand und Hafen“ eingeordnet, da hier auch nach Entlassung aus dem Sanierungsrecht noch einzelne ergänzende oder fortzuführende Maßnahmen sinnvoll sind. Ebenfalls in diese Kategorie sind der Bereich des neuen Hafenquartiers und der südlich daran angrenzende Bereich eingeordnet, da auch hier zur Integration der neuen Baustrukturen in das städtebauliche Umfeld Erforderlichkeiten zu erwarten sind.

Die übrigen Bestandsgebiete sind als stabile Gebiete eingestuft. Hier wird davon ausgegangen, dass zum Erhalt von deren Funktionsfähigkeit bzw. Attraktivität keine gebietsbezogenen städtebaulichen Maßnahmen erforderlich werden.

4.4.2 Vorrangige Entwicklung vorgenutzter Flächen

Ein weiterer Eckpunkt ist die vorrangige bauliche Entwicklung von Flächen, welche brach gefallen oder stark untergenutzt sind. Die Entwicklung dieser vorgenutzten Siedlungsbereiche bedarf entsprechender vorgenannter Umstrukturierungsprozesse.

Daneben können ergänzend einzelnen Grundstücke in den Siedlungsbeständen der Aufwertungs- und stabilen Gebieten entwickelt werden.

Dagegen ist die Entwicklung von neuen Siedlungsbereichen unter Nutzung von Außenbereichsflächen bei Betrachtung einer Gegenüberstellung des prognostizierten Bedarfs an Wohnungsbau- und Gewerbeentwicklung mit den noch im Bestand bestehenden Reserven numerisch nicht erforderlich. Eine entsprechende Inanspruchnahme neuer Flächen, welche auch mit Blick auf die Umweltziele der Bundesregierung (erhebliche Rückführung der Flächenneuinanspruchnahme und ab 2035 ausschließlich Flächenrecycling) kritisch zu hinterfragen ist, sollte nur bei in Zukunft auftretenden außerordentlichen Bedarfen verfolgt werden.

4.4.3 Aufbau durchgehendes System Grün- und Freiraumzäsuren

Der langfristige Aufbau eines den gesamten zentralen Siedlungsbereich umfassenden Systems von Grün- und Freiraumzäsuren stellt einen weiteren Eckpunkt dar. Hierdurch sollen Frischluftschneisen und Biotopverbände geschaffen bzw. gestärkt werden. Zudem werden hierdurch die erforderlichen Korridore zum Ausbau eines gesamtstädtischen hydrologischen Systems aus Rückhalte- und Retentionsflächen sowie offenen naturnah gestalteten Entwässerungsgräben gesichert.

Dem Aufbau dieses Verbundsystems ist eine zu erarbeitende fächerübergreifende Klimaschutzplanung zugrunde zu legen. Ziel ist eine Vermeidung von schädlichen gesamtstädtischen Auswirkungen infolge von Extremwetterlagen wie Starkregen, Ostseehochwasserereignissen oder langfristigen Hitze- und Trockenperioden. Diese können sich in Form von Überschwemmungen, erheblicher Aufheizung der Siedlungsbereiche oder Schädigung der Vegetationsstrukturen auswirken.

Als erster Schritt zur Ermöglichung dieser Zäsuren ist eine Rücknahme einiger im wirksamen FNP noch als Baugebiete dargestellten Flächen erforderlich (waagerechte blaue Schraffur).

4.4.4 Herstellen ergänzender Wegebeziehungen für Fußgänger- und Radfahrer

Die Herstellung ergänzender Wegebeziehungen soll das Fuß- und Radwegenetz engmaschiger gestalten, die Distanzen für Fußgänger und Radfahrer verkürzen und somit diese Verkehrsarten auch im Sinne von Klimaschutz und Nachhaltigkeit fördern. Zudem steigern gerade Wegeführungen auf eigenen grünen Trassen abseits der Hauptverkehrsstraßen die Attraktivität dieser Fortbewegungsarten

Die Schaffung entsprechender zusätzliche Trassen geht Hand in Hand mit der unter 4.4.3 dargelegten verfolgten Entwicklung des Grün- und Freiraumverbundsystems.

4.4.5 Aufwertung der Ortsdurchfahrten und weiterer wichtiger Straßenachsen

Bei diesem Eckpunkt der Stadtentwicklung geht es insbesondere um die Ergänzung bzw. Neuschaffung von Straßenraumbegrünung, vor allem durch großkronige, standortgerechte Laubbäume.

Handlungsbedarf besteht hier besonders für die Chausseestraße, die Umgehungsstraße sowie die westliche und östliche Stadteinfahrt. Für die Straßenräume der Louis-Fürnberg-Str., der Nelkenstraße und den Hölzern-Kreuz-Weg besteht ebenfalls ein Bedarf einer entsprechenden gestalterischen wie ökologischen Aufwertung.

4.5 Handlungsvorgaben für nachfolgende Planungsebenen

Die grundsätzlichen Planungsaussagen des ISEK sind in den nachfolgenden formellen städtebaulichen Planungen sowie Fachplanungen wie Verkehrskonzepten sowie Konzepten und Planungen der Stadttechnik einschließlich der Klimaschutzplanung, in der Grün- und Freiraumgestaltung, der Immissionsschutzplanung und schließlich auch für größere städtebaulich relevante Objektplanungen beachtlich.

In diesem Rahmen ist am Beginn der Planaufstellung eines Bauleitplans bzw. der Fach- und Objektplanung eine Auseinandersetzung mit den zentralen stadtfunktionalen, sozialen, klimatischen und stadtkulturellen Anforderungen erforderlich. Hierzu ist neben der Verwaltung das jeweilig beauftragte Planungsbüro in die Pflicht zu nehmen. Soweit die Planungen bzw. Einzelvorhaben räumlich im neuen bzw. auslaufenden Sanierungsgebiet zu verorten sind bzw. in direktem funktionalen bzw. stadtgestalterischen Zusammenhang mit v. g. Fördergebieten stehen, ist zudem die Stellungnahme des Rahmenplaners einzuholen. Nach Prüfung, in welcher Weise die vorgegebenen Vorgaben des ISEK in die Planverfahren bzw. das Bauvorhaben einfließen können, sind die wesentlichen Punkte bereits in den Zielen des Aufstellungsbeschlusses zu einer FNP-Fortschreibung oder zu einem B-Plan zu verankern. In der nachfolgenden Entwurfserarbeitung und in dem damit verbundenen Abwägungsvorgang ist dann vertieft auf die ISEK-Vorgaben einzugehen. Das ISEK wird de facto zu einer abwägungsrelevanten Planung, die Nichtberücksichtigung einzelner Vorgaben ist zu begründen. Bei Fach- und objektbezogenen Planungen ist entsprechend vorzugehen.

Folgende Vorgaben sind bei den verschiedenen Planungsinstrumenten auf den nachfolgenden Planungsebenen zu berücksichtigen:

4.5.1 Flächennutzungsplan

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Darstellungen der Bauflächen an die Vorgaben des ISEK (siehe langfristiges Konzept zur Siedlungsentwicklung).
- Übernahme von sonstigen geeigneten Inhalten (z. B. Maßnahmenflächen nach § 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB für Grünverbindungen und Siedlungseingrünungen, wichtige Fuß- und Radwegeführungen).

4.5.2 Bebauungspläne, Satzungen nach §§ 34 und 35 BauGB

Wohn- und Mischgebiete

Art der baulichen Nutzung

- In den zentralen integrierten Stadtbereichen, das sind der historische Stadtkern mit den direkt anschließenden verdichteten Stadtquartieren einschließlich Hafenbereich, den Bereich Weidenweg entlang der Chausseestraße, der B-Plan „Alte Pomeg“ und in Barth Süd die Bauflächen westlich Louis-Fürnberg-Str., ist zu prüfen, inwieweit an Haupterschließungen, zentralen Plätzen und sonstigen zentralen Standorten Urbanität fördernde Einrichtungen (Läden, Gastronomie, Praxen, weitere Dienstleistungen) eingeordnet werden können.
- Weiterhin sollte in vorstehenden Stadtbereichen die Machbarkeit der Einordnung besonderer Wohnformen (Mehrgenerationenwohnen, Wohnen und Arbeiten, Seniorenwohnen, Baugruppen, das Wohnen kombiniert mit Quartierstreff/Café) geprüft und, wenn möglich, in den Festsetzungen des B-Plans berücksichtigt werden.

Maß der baulichen Nutzung

- Für zentrale vorgenannte Lagen; sowie Nachverdichtungen in den Bestandsbereichen (insbesondere Barth Süd und Vogelsang) ist verdichtete Bebauung in Form von Geschosswohnungsbau und/oder Hausgruppen (verdichtete EFH-Bebauung) vorzunehmen.
- Vorgabe Mindestgeschossigkeit für Baugebiete in zentralen/integrierten Lagen; diese Vorgabe sollte sich am baulichen Umfeld orientieren, generell nicht unter der Geschossigkeit im Bestand bleiben und bei städtebaulicher und denkmalfachlicher Verträglichkeit bis zu einem Geschoss mehr zulassen.

Für randständige Bereiche, deren Bebauung mit Einfamilienhäusern erfolgen kann, vorrangige Bebauung mit verdichteten EFHs.

- Bei freistehenden EFHs Festlegung von Flächenobergrenzen für die Grundstücke. Eine Größe von max. 550 m² ist im Regelfall angemessen, in besonderen Situationen, z. B. bei Erfordernis der Herstellung einer Siedlungsrandeingrünung ist eine angemessene größere Grundstücksgröße einzuräumen.

Nachfolgende Übersicht fasst die Vorgaben des ISEK für einzelne Wohn- und Mischgebiete hinsichtlich anzustrebender Nutzung und Baustrukturen zusammen. Die Standorte, welche langfristig nur Aufgabe der aktuellen Nutzung und bei entsprechendem Bedarf entwickelt werden sollen, sind grau abgesetzt.

Tab. 23: Anzustrebende Nutzungen und Baustrukturen in den einzelnen Siedlungsbereichen

Standort	Geschoss-bau / Misch-nutzung	Gesch-WoBau	Stadt-häuser/ Hausgr.	1,5 / 2-gesch. fs EFH	EFH ohne Vorgaben / Bungalow	Spezielle Nutzung / Differenzierung / Bemerkungen
Alte Pomeg/GE östl. angr.						
Altstadt/Hafen/Gründerz.						GWB zur Chausseestr.
Vogelsang						
Weidenweg I/III						Typen differenz. n. Lage
Weidenweg II						
östlich L.-Fürnberg-Str.						
Divitzer Weg, 2. Änd.						Senioren-Wohnen/Pflege
sonst. MFH-gepr. Gebiete						
Am Gymnasium I u. II						
Blaue Wiese, Restgrundst.						
Waldstraße						
sonst. EFH-Gebiete						
Tannheim						Hier Bungalow typisch!
Dörfer						
östl. Scharlackenweg						
nördl. u. südlich Sportwall						
östliche Clara-Zetkin-Str.						
südl. Mast-/Lohmühlenw.						
Sundische/KenzerLandw.						
Erw. BG Kemmenacker						

Legende:

- ausschließlich/überwiegend zulässig
- vorrangig anzustreben
- zulässig in geeigneten Teilbereichen

Gebäudegestaltung

- In Ableitung vom Bestand bzw. in historischen Quartieren /Altstadt und Hafen, Gründerzeitbebauung) von der überlieferten Gestaltung geeignete örtliche Bauvorschriften erlassen.
- Im Umfeld von Denkmalen und Denkmalbereichen Abstimmung auf deren Gestaltung, ggf. in Abstimmung mit Unterer Denkmalbehörde.

Freiflächengestaltung

- Eine Freiflächengestaltung als Schottergarten ist grundsätzlich auszuschließen.
- Pro angefangene 300 m² ist ein großkroniger, standortgerechter Baum zu pflanzen.
- Zur offenen Landschaft hin und zu innerstädtischen Grünräumen und Grünzügen Eingrünung durch Heckenpflanzung.
- An Hauptverkehrsstraßen Erhalt und Neuanlage von Alleen bzw. Baumreihen, wenn der Platz nicht ausreichend ist.
- In Wohnstraßen und -wegen einzelne Bäume/Baumreihen vorzugsweise in Verbindung mit Stellplätzen.

Umwelt- und Klimaschutz

- Entsprechend dem Ergebnis des fortgeschriebenen Klimaschutzkonzepts Vorgabe eines verbindlichen Energiemindeststandards.
- Die Dachflächen sind mit PV-Anlagen zu nutzen, der Anteil der zu nutzenden Dachfläche ist individuell in Ableitung der Anforderungen des Klimaschutzkonzepts und unter Berücksichtigung der bestehenden bzw. geplanten Baustruktur vorzugeben.
- Bei verdichteter Bebauung sind als Stellplatzangebot begrünte Parkdecks vorrangig zu prüfen. Tiefgaragen sind soweit wie möglich unter den Gebäuden zu platzieren; eine Unterbauung von Innenhöfen sollte weitgehend unterbleiben.
- Die Flächenversiegelung ist auf das funktional erforderliche Mindestmaß zu beschränken, ein Mindestanteil von 30 % der Grundstücksfläche ist unversiegelt zu belassen.
- Herstellung von Stellplätzen und sonstigen befestigten Flächen in teilversiegelter Form (Abflussbeiwert <0,7).
- Bei Flachdächern sind mindestens 70 % mit extensiver Dachbegrünung auszuführen.

Gewerbe- und Einzelhandelsgebiete

Art der baulichen Nutzung

- Bei Einzelhandelsprojekten ist eine Zusammenfassung von verschiedenen Läden und Dienstleistungseinrichtungen in einer Gebäudegruppe vorrangig zu prüfen.
- Zwecks Erhöhung der Attraktivität sind in SB-Märkte ein Backshop mit Cafe und ggf. weitere kleinere Fachläden und personenbezogene Dienstleister zu integrieren.

Maß der baulichen Nutzung

- Funktionsbereiche, welche nicht aus funktionalen Gründen 1-geschossig errichtet werden müssen, sind mindestens 2-geschossig zu errichten; insbesondere Büros oder Sozialbereiche sollen im OG der Gewerbebetriebe untergebracht werden.

Gebäudegestaltung

- In Ableitung vom Bestand bzw. in historischen Stadtbereichen von der überlieferten Gestaltung sind geeignete örtliche Bauvorschriften zu erlassen.
- im Umfeld von Denkmalen und Denkmalbereichen Abstimmung auf deren Gestaltung, ggf. in Abstimmung mit Unterer Denkmalbehörde.

Freiflächengestaltung, Dachbegrünung

- Mindestens 20 % der Grundstücksfläche sind unversiegelt zu belassen und gärtnerisch anzulegen. Schottergärten sind auszuschließen.
- Pro 500 m² Grundstücksfläche, abzüglich der Stellplatzflächen ist ein 1 standortgerechter, großkroniger Laubbaum zu pflanzen.
- Bei den Parkflächen ist pro 10 Stellplätzen 1 standortgerechter, großkroniger Laubbaum zu pflanzen. Die Pflanzungen haben vorrangig auf den Parkplatzflächen selbst zu erfolgen.

- Bei den Flachdächern ist auf einem Flächenanteil von mindestens 70 % extensive Dachbegrünung vorzusehen.
- Insbesondere bei größeren ungegliederten Baukörpern (Lager- und Technikhallen, Rückseiten der Einkaufsmärkte) Prüfung der Machbarkeit von Fassadenbegrünung.

Umwelt- und Klimaschutz

- Vorgabe eines verbindlichen Energiemindeststandards.
- Herstellung von Stellplätzen und sonstigen befestigten Flächen in teilversiegelter Form (Abflussbeiwert <0,7).
- Vorgabe von Ladestationen für E-Autos.

Allgemeine Vorgaben

- In neuem bzw. auslaufenden Sanierungsgebiet (Altstadt und Hafen) zusätzlich Abstimmung mit Rahmenplaner; Einholen einer entsprechenden fachlichen Stellungnahme.

4.5.3 Mobilitätskonzept

Bei Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts sind die Ziele und Maßnahmen des ISEK zum Thema Mobilität zu berücksichtigen!

4.5.4 Klimaschutzkonzept

Bei Fortschreibung des vorliegenden Klimaschutzkonzepts sind die entsprechenden Ziele und Maßnahmen des ISEK zu berücksichtigen.

4.5.5 Straßenbauprojekte

- Berücksichtigung der Ziele und Maßnahmen aus dem ISEK, Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität."
- Begrenzung der Dimensionierung der Verkehrsanlagen auf das funktional erforderliche Maß.
- Herstellung von Stellplätzen in teilversiegelter Form (Abflussbeiwert <0,7)
- Berücksichtigung der Anforderungen zur Begrünung von Hauptverkehrsstraßen und Wohnstraßen/-wege (siehe Anforderungen an B-Pläne).

4.5.6 Gebäude- und Freiflächenplanung (Öffentliche Bauten und große private Vorhaben)

- Gleiche Vorgaben wie diejenigen zu B-Plänen entsprechender Nutzungsart.
- Sollten einzelne Vorgaben in Einzelfällen aufgrund spezifischer Projektanforderungen oder besonderer örtlicher Gegebenheiten nicht berücksichtigt werden können, so sind gemeinsam mit der Stadt Maßnahmen abzustimmen, deren Wirkung die nicht berücksichtigten Vorgaben weitestgehend kompensieren.

4.5.7 Übergeordnete/öffentliche Grünflächen bzw. Landschaftsplanung (außerhalb der Grundstücke vorstehend genannter Objektplanungen)

- Vernetzung der Grünflächen innerhalb der Stadt sowie mit dem umliegenden Landschaftsraum (u. a. durch Erhalt bestehender Zäsuren, teilweise Entsiegelung und Landschaftsentwicklung auf Brachflächen, Pflanzung von Alleen und Baumreihen, insbesondere sofern die Haupterschließungsstraßen Teil des Grünverbunds werden sollen.
- Ebenso Vernetzung der Biotopstrukturen.
- Bei Entwicklung der Grünzüge Berücksichtigung von bestehenden Gräben und Herstellung eines Netzes zur großflächigen Versickerung und zur Wasserableitung.
- Berücksichtigung/Integration fehlender Fuß- und Radwegeverbindungen in Ableitung vom Ergebnis des aufzustellenden gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts.

4.6 Erwartete Wirkungen von Maßnahmen und der Vorgaben für nachfolgende Planungsebenen

Der Planungsteil der vorliegenden ISEK-Fortschreibung besteht, wie bereits dargelegt, aus einer Maßnahmenplanung, welche im Maßnahmenplan und im Maßnahmenkatalog fixiert ist. Dazu ergänzend erfolgen, ebenfalls abgeleitet von den verfolgten Planungszielen, Handlungsvorgaben für die nachfolgenden Planungsebenen, der vorbereitenden verbindlichen Bauleitplanung sowie der Fachplanungen. Bei größeren Vorhaben von gesamtstädtescher Relevanz sind diese auch für die entsprechenden Objektplanungen anwendbar.

Die Maßnahmenpaket und Handlungsvorgaben sind so gestaltet, dass sie sich im Sinne des Eintretens der angestrebten Wirkungen gegenseitig ergänzen sollen.

4.6.1 Erwartete Wirkungen des Maßnahmenpakets

Die Maßnahmenplanung setzt gezielt Schwerpunkte, um bestimmte für die Zukunft notwendige Entwicklungen anzustoßen bzw. zu unterstützen.

Die weiter geführten Maßnahmen zur Umsetzung des Kulturforums Papenhof (1, 1a) und zur Realisierung bzw. zur Verbesserung weiterer kultureller Einrichtungen und Angebote (1b, 7b, 7c, 19, 19a,l 19b 19c) dient der Profilschärfung des kulturellen Bereichs, wovon die weitere Tourismusentwicklung und die Qualität des Wohnstandorts gleichermaßen profitieren.

Die Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher hochwertiger Beherbergungsangebote wie das Hafenquartier (2,4), das Vinetarium (3), das Hausbootprojekt im westlichen Hafenbereich (6a) sowie optional die Entwicklung einer Ferienanlage Bereich Monser Haken (8) verbessern das Angebotsprofil entsprechend der Anforderungen von zukünftig erwarteten überwiegend anspruchsvollen Zielgruppen. Die Kombination dieser Vorhaben mit Angeboten in Gastronomie, Sport-, Gesundheit und Kultur verbessert zusätzlich die touristische Attraktivität und unterstützt in Zukunft die Ansprache der potenziellen Gäste, wobei die

Saisonverlängerung und die qualitative Verbesserung der Angebote im Mittelpunkt stehen.

Wie auch die weiteren Maßnahmen zur Qualifizierung der Sport- und Freizeitinfrastruktur, insbesondere die Weiterentwicklung der Badestelle am Reiterhof (5), der Entwicklung eines Reitwegenetzes (5b), die Weiterentwicklung des Freizeitangebots am Barther Flughafen (15) und dem Aufbau von Angeboten im Naturtourismus (19d), bewirken vorstehende Infrastrukturprojekte neben der Attraktivitätssteigerung des Tourismusstandorts auch eine bessere Attraktivität für den Wirtschaftsstandort insgesamt sowie des Wohnstandorts. Die geplanten Angebote stehen ja auch der Wohnbevölkerung von Barth und dessen Einzugsbereich offen.

Mit den Maßnahmen zur Neuordnung und Verbesserung der Mobilität, insbesondere mit der Fortschreibung des Verkehrskonzepts (9) und dessen anschließende Umsetzung, Einführung Kur- und Einwohnerkarte zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV (9a) und den Aufbau von Ladestationen für die E-Mobilität (9b) soll für die Zukunft der motorisierte Individualverkehr erheblich reduziert werden. Infolge verbessert sich die Verkehrssicherheit und auch die Schadstoff- und Lärmbelastungen werden sich reduzieren. Durch Platzersparnis bei der KFZ-bezogenen Infrastruktur stehen zusätzliche öffentliche Räume für Grüngestaltung und den Aufenthalt von Menschen zu Verfügung.

Die Maßnahmen zur Neuordnung und zur Verbesserung der Einrichtungen der öffentlichen Schulen (16) sind geeignet, die Qualität des schulischen Angebots für die Zukunft zu sichern und weiter zu verbessern; damit wird der Wohnstandort in seiner Attraktivität gesteigert. Die Einordnung des Grundschulbereichs in Barth Süd samt ergänzender Infrastruktur für den Ganztagesbetrieb verbessert die Attraktivität dieses Stadtteils gerade für junge Familien. Die Entwicklungsoptionen dieses für eine städtebauliche Gesamtmaßnahme vorgesehenen Stadtteils werden damit erheblich verbessert, weitere Investitionen in den Stadtteil erheblich wahrscheinlicher.

Die Maßnahmen zur Nachnutzung der innerstädtischen Brachflächen Diesterweg- und Nobertschule (20), Weidenweg (21), „Am Gymnasium“ (22), westlich Louis-Fürnberg-Str. (24a) und „Alte Pomeg“ (nördlicher Teilbereich) tragen entscheidend zur stadtfunktionalen und stadtgestalterischen Verbesserung durch gezielte Innenentwicklung bei. Näheres über die positiven Auswirkungen auf Städtebau sowie Umwelt, Klima und Klimarisikobegegnung siehe Punkt 4.6.2, Abs. 2 bis 4.

Die Neugestaltung der Barther Anlagen (19e), Schaffung eines Grünen Rings (19f) und die Formulierung von Gestaltungsvorgaben für Gebäude- und Freiflächen (19g) sowie für Gewerbe- und Einzelhandelsimmobilien (25a) stellen Kernprojekte zur Verbesserung der Grün- und Freiraumstruktur der Stadt Barth, zur Erhöhung des Grünanteils und zur Steigerung des Erholungswerts dar. Insbesondere eine verbesserte Vernetzung der Grünstrukturen in der Stadt wird mit der Umsetzung verfolgt; durch die Kombination mit der Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes wird auch die Infrastruktur für den nichtmotorisierten weiter entwickelt.

Durch Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts (34), dessen Umsetzung im Rahmen der langfristigen Einrichtung einer grünen Energieversorgung für Barth (35) sowie weiterer vernetzter Maßnahmen im hydrologischen und vegetativen Bereich (36) und durch das geplante Umweltinformations- und Beratungsangebot (37) sind mittel- bis langfristig merk-

liche positive Effekte für den Natur-, Umwelt- und Klimaschutz zu erwarten; diese sind nachfolgend unter Punkt 4.6.2, Abs. 3 bis 5 dargestellt.

Die Entwicklung des grünen Gewerbegebiets „Nelkenstraße“ (25b) wird für den Planungszeitraum des ISEK und voraussichtlich auch darüber hinaus den Bedarf an Gewerbeflächen decken und somit Ansiedlungen von Unternehmen und damit den Erhalt und die Neuschaffung von gewerblichen Arbeitsplätzen ermöglichen. Durch Nachnutzung und teilweise Entsiegelung von Brachflächen, dem geplanten Regenwassermanagement und der Entwicklung von Grünstrukturen wird zudem ein erheblicher Beitrag im Sinne der unter Punkt 4.6.2 Abs. 3 bis 5 dargelegten Verbesserungen der Umwelt-, Naturschutz und Klimabelange geleistet. Der neue Gewerbestandort wird sich infolge der von vorne herein eingeplanten großen Grünzäsuren zu den benachbarten Wohnsiedlungen auch von den Immissionen her verträglich gestalten.

Die weiter geführten Maßnahmen zur funktionalen und gestalterischen Infrastrukturverbesserung im bisherigen Sanierungsgebiet (26, 27) sorgen für dessen weiter gesteigerte Akzeptanz als zentraler Wohnstandort, aber auch für die Beherbergung und Ansprache von Tagesgästen. Zum Erhalt des zentralen Versorgungsstandorts werden diese attraktivitätssteigernden Maßnahmen ebenfalls beitragen.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Ansprache und Einbeziehung der Bürger in Prozesse der Stadtentwicklung wie die Einführung und Verstetigung neuer Beteiligungsformate (31), die Ehrenamtsbegleitung (33) und die weitere Entwicklung des Stadtteilmanagements für Barth Süd (30, 32) tragen zur erheblichen Akzeptanzsteigerung und zur Mitwirkung von breiten Bevölkerungsgruppen an der Gestaltung städtischen Lebens bei. Diese beabsichtigte Entwicklung ist gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels von besonderer Bedeutung.

4.6.2 Erwartete Wirkungen der Vorgaben für nachfolgende Planungsebenen

Die ergänzend zur Maßnahmenplanung formulierten Vorgaben für nachfolgende Planungsebenen zielen unabhängig von staatlicher Förderung und privaten Investments in Einzelvorhaben in der Breite der Stadtentwicklung auf eine den formulierten Zielsetzungen entsprechende Wirkung. Insbesondere sollen in den Aufgabenfeldern kulturelles Erbe, Stadt- und Landschaftsgestaltung sowie Umwelt-, Klimaschutz und Nachhaltigkeit bestehende Qualitäten erhalten und durch zusätzliche Standards auch für das hinzukommende Strukturen gesetzt werden.

Durch die vorgegebene vorrangige Entwicklung vorgenutzter Flächen (siehe auch Punkt 4.6.1) und langfristige verträgliche Nachnutzung noch bestehender emittierender Industrie- und Gewerbeflächen, wie im Maßnahmenplan vorgegeben, wird eine sowohl gestalterisch wie auch funktional geordnete Stadtstruktur angestrebt. So wird für den inneren Siedlungsbereich eine Sicherung und Ergänzung der geschlossenen Baustruktur mit erlebbaren, gefassten Räumen initiiert. Vorgaben zu den zukünftig anzustrebenden Nutzungs- und Baustrukturen für die einzelnen Siedlungsbereiche und zur verstärkten Grüngestaltung unterstützen diese angestrebte Entwicklung. Die verfolgte Kompaktheit der Entwicklung führt auch zukünftig zu kürzeren Wegen und damit zu einer Verkehrsreduzierung. Zudem kommt es durch die Verkehrsreduzierung, die Schaffung schallschützender geschlossener Strukturen bzw. Abstandsflächen in den Außenbereichen sowie der o.a.

verträglichen Zuordnung von Funktionen soll auch eine Reduzierung der Immissionsbelastung erreicht werden.

Zudem wird in Zusammenspiel mit weiteren Vorgaben wie der nachrangigen Einordnung der Siedlungsentwicklung auf der Grünen Wiese (nur bei außerordentlichem Bedarf) sowie den Vorgaben zur Einschränkung der Flächenversiegelung und der vorzugsweisen Mehrgeschossigkeit eine Reduzierung der Flächenversiegelung betrieben. Dies wiederum wirkt sich langfristig positiv auf die Grundwasserneubildung aus und reduziert gemeinsam mit der Schaffung eines Netzes aus Entwässerungs- und Retentionsflächen das bisher große Risiko von Überflutungsereignissen.

Im Zusammenspiel mit dem ebenfalls als wichtige Maßnahme formulierten Ausbaus eines grünen Verbundnetzes und der verfolgten Erhöhung des Grünanteils in der Stadt wird zudem dem i. R. d. Klimakrise zu erwartenden Temperaturanstieg und einer Verschlechterung des Kleinklimas entgegengewirkt. Ebenso sind positive Auswirkungen auf Flora und Fauna sowie den Erhalt und die Entwicklung des auch touristisch extrem relevanten Naturraums insgesamt zu erwarten.

Vorstehende Verbesserungen von Erscheinungsbild, Aufenthaltsqualität sowie von Umwelt-, Naturschutz- und Klimafaktoren werden die Attraktivität des Tourismusstandorts, des Wirtschaftsstandorts insgesamt sowie des Wohn- und Lebensstandorts erheblich steigern.

Das Eintreten vorstehend benannter positiver Entwicklungen bzw. Wirkungen ist weitgehend davon abhängig, dass die im ISEK formulierten Vorgaben auch konsequent in die verbindliche Bauleit-, Fach- und vorhabenbezogene Planung übernommen werden.

4.7 Zusammenfassung gesamtstädtisches Konzept

1. Es ist Zielstellung der Stadtentwicklung, auch zukünftig der Innenentwicklung klaren Vorrang vor einer Ausweitung der Siedlungsbereiche den Vorzug einzuräumen. In Anbetracht der gegebenen Reserven im Bestand durch Neustrukturierung und Nachnutzung von brachliegenden bzw. untergenutzten Siedlungsbereichen sowie Nutzung von Baulücken wird bei gleichzeitigem begrenztem Bedarf an zusätzlichen Wohn- und Gewerbebauflächen und dem aufgrund der beachtlichen Klima- und Nachhaltigkeitszielen gebotenen verdichteten Bauens für den Planungszeitraum der ISEK-Fortschreibung von ca. 15 Jahren keine Inanspruchnahme neuer Siedlungsflächen erforderlich. Lediglich bei gegebenem außerordentlichem Bedarf müsste eine Erweiterung des Siedlungsraums erfolgen.

2. In Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels sind gezielte Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz und zur Vorsorge vor möglichen Folgeschäden durch häufiger zu erwartende Extremwetterereignisse im Rahmen der Stadtentwicklung auf kommunaler Ebene geboten. Im Rahmen des ISEK wurden Maßnahmen sowohl im Sinne des Klimaschutzes als auch gegen Extremniederschlagsereignisse und ggf. auch gleichzeitig Hochwasser- oder Sturmflutereignissen an der Ostsee berücksichtigt, aber auch solche gegen Überhitzung der Siedlungsbereiche im Sommer.

3. Die gesamte Stadt mit ihren städtebaulichen Strukturen und Architektur aus verschiedenen Epochen sowie dem gesamten Kulturbetrieb ist kulturelles Erbe. Dies ist bei der zukünftigen Stadtentwicklung gerade auch derjenigen Stadtbereiche außerhalb des

historischen Stadtkerns zu berücksichtigen. Entsprechend werden im ISEK auch Vorgaben für diese Standorte getroffen.

4. Nachhaltige Stadtentwicklung heißt, die Stadtplanung auf lange Zeiträume auszulegen. Manche Gemengelagen lassen sich nur langfristig in mehreren Entwicklungsstufen ordnen und in attraktive zukunftsfähige städtebauliche Strukturen überführen. So enthält vorliegende ISEK-Fortschreibung auch Planungsaussagen zu langfristig anzugehenden Neuordnungsmaßnahmen, welche erst nach Aufgabe der heutigen Nutzungen zum Tragen kommen.
5. Dem ISEK muss, damit die beabsichtigte ordnende, nachhaltige Wirkung sich entfalten kann, eine Verbindlichkeit auch als „Eckpunktepapier“ bzw. Leitlinie für die raumwirksamen Planungen auf den nachfolgenden Planungsebenen zugestanden werden. Daher werden Vorgaben für die Bauleitplanung, aber auch für Fachplanungen und raumgreifende Objektplanungen formuliert, die dann auf den konkreteren Planungsebenen auch Beachtung finden müssen.
6. Die Maßnahmenplanung ist nach strategischen Handlungsfeldern vorgenommen und in den einzelnen Maßnahmen aufeinander abgestimmt, um ebenfalls die Planungseffekte zu steigern. Zudem sind Prioritäten für die einzelnen Maßnahmen, je nach deren Bedeutung für die Stadtentwicklung und die Erreichung der festgelegten städtebaulichen Ziele benannt.
7. Als Stadtbereich, welcher in den nächsten Jahren der besonderen planerischen Aufmerksamkeit und Unterstützung bedarf, wurde Barth Süd herausgearbeitet. Entsprechend bildet dieser Stadtteil den Planungs- und Maßnahmenschwerpunkt (siehe Teilräumliches Konzept!).
8. Die durchgeführte Beteiligung der Bürger im Rahmen der Planaufstellung u. a. in mehreren Workshops hat wichtige Impulse für die Ziel– und Maßnahmenplanung gerade in den Themenbereichen Mobilität, Klima- und Umweltschutz beigesteuert, welche sich in der fertigen Fassung der ISEK-Fortschreibung Berücksichtigung finden. Dieser Beteiligungsprozess ist im Rahmen von nachfolgenden Fachplanungen sowie i. R. d. vertiefenden Planungen für den Stadtteil Barth-Süd fortzusetzen.

B Teilräumliches Konzept Barth Süd

5. Einleitung

5.1 Aufgabe und Zielsetzung des teilräumlichen Konzepts

Für den Bereich des Großsiedlung Barth Süd und deren Umfeld wird eine umfassende städtebauliche Neuordnung und Aufwertung angestrebt.

Die rechtlichen Anforderungen zur Erstellung des Teilräumlichen Konzepts ergeben sich aus denen für die Fortschreibung des ISEK gesamt. Für die Schwerpunktbereiche der Stadtentwicklung sind vertiefende Teilräumliche Konzepte zu erstellen.

In diesem Rahmen wird von der Stadt auch die Aufnahme dieses Stadtbereichs in das Städtebauförderprogramm angestrebt, vorzugsweise als Sanierungsgebiet. Als Grundlage für diese Entwicklung und zum Abgleich mit den Planungen auf gesamtstädtischer und interkommunaler Ebene wird auch im Ergebnis einer ersten Abstimmung mit der Landesregierung ein Teilräumliches Konzept für den Bereich Barth-Süd erarbeitet.

Das teilräumliche Konzept soll auch als Grundlage zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung nach § 141 BauGB dienen. Umfang und Detaillierungsgrad von Bestandserfassung und Analyse, Planungsaussagen sowie der Bewohner- und Eigentümerbeteiligung sind vorstehenden Anforderungen entsprechend gestaltet.

5.2 Zusammenfassung von bisherigem Planungs- und Umsetzungsstand

Zum Plangebiet des teilräumlichen Konzepts (siehe Punkt 5.4) besteht bisher lediglich eine städtebauliche Planung aus dem Ursprungs-ISEK aus dem Jahre 2002. Schwerpunkte dieser Planung sind der Rückbau sämtlicher Wohnblöcke längs der südlichen Chausseestraße bzw. der Umgehungsstraße bzw. einen Rückbau von 6 auf 3 Geschosse. Daneben wird die Gestaltaufwertung der verbleibenden Straßen- und Freiräume vorgeschlagen, allerdings ohne strukturelle Änderungen vorzunehmen.

Eine Umsetzung von in vorstehender Planung entwickelten Maßnahmen erfolgte bis heute nicht. Aufgrund der Tatsache, dass die verfolgte Konzeption, insbesondere was den umfassenden Wohnungsrückbau betrifft, inzwischen überholt ist, ist deren Umsetzung auch inzwischen obsolet.

Daneben bestehen in den an die Großsiedlung angrenzenden Bereichen noch insgesamt 3 rechtskräftige Bebauungspläne, welche die Entwicklungsmöglichkeiten für diese Flächen regeln. Nähere Angaben zu deren Inhalt und erreichtem Umsetzungsstand sind Kapitel 6.3.2 zu entnehmen.

5.3 Erläuterung bei der teilräumlichen Konzeption angewendete Methodik

Die angewandte Methodik entspricht in den Grundzügen derjenigen des gesamtstädtischen Konzepts.

Aufgrund der übergeordneten Zielsetzung, den gesamten südlichen Stadtbereich ganzheitlich zu betrachten und gegebene Synergien zu nutzen, erfolgt eine Mitbetrachtung der angrenzenden, in einem funktionalen Zusammenhang mit dem Plangebiet des Teilräumli-

chen Konzepts stehenden umliegenden Siedlungs- und Funktionsbereiche. Zudem erfolgen, in Anbetracht der Tatsache, dass das teilräumliche Konzept in Vorbereitung der Schaffung eines Fördergebietes auf Grundlage des Städtebaurechts erarbeitet wird, im Rahmen der Bestandserfassung und -analyse detailliertere, parzellenscharfe Betrachtungen z.B. zu den bestehenden Eigentumsverhältnissen, den Nutzungsstrukturen und dem Zustand der Gebäude und Straßen- und Grünräume. Die Planungsaussagen sind auch entsprechend detailliert gehalten und die vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit entsprechende Kostenschätzungen unterlegt, welchen die betroffenen Flächen- und Kapazitätsgrößen konkret zugrunde liegen.

Dabei erfolgt aber eine Abstufung nach Betrachtungsräumen; so beschränkt sich die Betrachtung der umliegenden Siedlungs- und Funktionsbereiche auf deren funktionalen und stadtgestalterischen Zusammenhang zum eigentlichen Plangebiet des Teilräumlichen Konzepts.

Zum Teilräumlichen Konzept wird simultan zur gesamtstädtischen Betrachtung ein SWOT-Plan als Bestandsplan und ein Maßnahmenplan erstellt; damit wird auch in der Lesbarkeit des Planwerks für eine möglichst große Kontinuität und Nachvollziehbarkeit gesorgt.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung stehen entsprechend die konkreten Missstände und mögliche Maßnahmen zu deren Beseitigung aber auch nicht investive Maßnahmen zur Verbesserung der Akzeptanz des Stadtteils und der möglichen sozialen Teilhabe im Mittelpunkt.

5.4 Abgrenzung des Untersuchungsraums- bzw. des Plangebietes

Der Umgriff der städtebaulichen Bestandsaufnahme und Analyse wird bewusst weiter gefasst als das Plangebiet des Teilräumlichen Konzepts, um die städtebaulichen Zusammenhänge und mögliche Synergien zwischen dem Stadtteil Barth Süd und angrenzenden Siedlungs- bzw. sonstigen Funktionsräumen aufzuzeigen. In den weiteren Untersuchungsraum werden daher mit einbezogen:

- Die Brachflächen westlich des Wohnquartiers (ehemalige Großgärtnerei),
- das Wohngebiet Divitzer Weg, deren nördlicher Bereich bereits mit Mehr- und Einfamilienhäusern realisiert ist,
- anschließende Freiflächen (Gedenkstätte ehemaliges Arbeitslager (Außenlager des Konzentrationslagers Ravensbrück), südöstlich anschließende waldartige große Grünfläche),
- der Straßenraum südliche Chausseestraße und der anschließenden Umgehungsstraße),
- weitere angrenzende Bereiche in funktionalem Zusammenhang mit Barth Süd; so das Einkaufszentrum „Blaue Wiese“ umliegende Wohnquartiere und in Richtung Stadtkern der nördlich anschließende südliche Teilbereich des ehemaligen Fabrikgeländes „Alte Pomeg“.

Es zeichnet sich aber schon ein Kernbereich mit vertiefendem Untersuchungsbedarf und voraussichtlich bestehenden Handlungsprioritäten ab. Dieser Kernbereich umfasst die industriell gefertigte Siedlung Barth Süd samt dem Straßenzug Grüner Weg, die westlich

an die Louis-Fürnberg-Straße angrenzenden Flächen bis an die westlich folgenden Siedlungsbereiche sowie den Straßenraum der südlichen Chausseestraße und anschließenden Umgehungsstraße.

Für den Bereich des erweiterten Untersuchungsraumes ergeben sich vorzugsweise von der aktuellen und perspektivischen Flächennutzung abgeleitete abzugrenzende Fragestellungen und in diesem Zusammenhang auch solche zur gestalterischen Einbindung, wie es für den gewerblich geprägten Bereich der ehemaligen Gartenbaukombinats der Fall ist. Zudem spielen die funktionalen und räumlichen Zusammenhänge zwischen dem Kernbereich und den angrenzenden Siedlungsbereichen eine wichtige Rolle, sodass weiterhin die räumliche und verkehrstechnische Verknüpfung sowie die Potenziale für Ausbau und Neuanlage von Wegeverbindungen sowie für verbindende Grün- und Freiraumstrukturen mit betrachtet werden.

Abb. 32: Luftbild mit Abgrenzung engerer und weiterer Untersuchungsraum *Quelle: GAIA M-V*

Die letztendlich erfolgende Abgrenzung eines möglichen Fördergebiets wird aus dem Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen abgeleitet.

6. Bestandsanalyse

6.1 Stadträumliche Lage

Der vorgenannte Kernbereich des Untersuchungsgebiets, welcher die Großsiedlung Barth Süd samt dem Bereich Grüner Weg sowie den westlich an die Louis-Fürnberg-Straße angrenzenden Bereich bis zur zugewandten Grenze des B-Plans Nr. 19 „Eingeschränktes Gewerbegebiet Nelkenstraße“ umfasst, befindet sich in ca. 1,5 km Entfernung (Luftlinie) südlich vom Stadtkern von Barth. Der Bahnhof befindet sich in etwa 1,2 km Entfernung in nördlicher Richtung.

Nördlich an diesen Kernbereich schließt sich die ehemalig durch verarbeitendes Gewerbe genutzte Fläche „Alte Pomeg“ an, welche inzwischen durch eine gemischte gewerbliche Nutzungsstruktur aus 2 Lebensmitteln-Discountern mit großflächigen, ebenerdigen Parkplätzen, der Verwaltung der Stadtwerke, einem Feuerwehr-Gerätehaus sowie kleineren Handwerks- und Gewerbebetrieben besteht. Der nördliche, noch brach liegende Teil der Fläche, soll in Richtung verdichteten Wohnungsbau entwickelt werden. Östlich der südlichen Chausseestraße grenzt ein größeres Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern an. Südlich des engeren Untersuchungsraumes folgt neben der Wohnsiedlung „Divitzer Weg“ (siehe B-Plan Nr. 11) ein großer zusammenhängender Grün- und Waldbereich. Neben dem Mahnmal und einem Gedenkpfad für die Opfer des ehemaligen Außenlagers Barth des Konzentrationslagers Ravensbrück, bestehen hier eine Kleingartenanlage sowie 2 Tennisplätze. Integriert in den Grünraum sind zudem ein Hotel, ein Handwerksbetrieb sowie einzelne Wohnhäuser. Zudem besteht südlich des Divitzer Wegs eine stark versiegelte Brachfläche von ca. 1,0 ha. Westlich an den engeren Untersuchungsraum grenzt das Areal der ehemaligen VEG Gartenbau, einer Großgärtnerei zu DDR-Zeiten, an, welche im südöstlichen Bereich auf ca. 14 ha durch den Fruchterzeugungsbetrieb „Barther Tomaten“ nachgenutzt wird. Östlich davon und nördlich der Nelkenstraße wird eine Fläche von ca. 3 ha durch kleinere Handwerks- und Gewerbebetriebe nachgenutzt, während große Flächen weiterhin brach liegen.

6.2 Historische Entwicklung

Bis in die 30-er Jahre des 20. Jahrhunderts ist der weitere Untersuchungsraum fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzt, lediglich im Norden besteht beiderseitig der Chausseestraße bereits um 1900 eine industriell-gewerbliche Nutzung.

In den 30-er Jahren entsteht im Bereich des Grünen Wegs eine erste Wohnbebauung in Form von 2-geschossigen Mehrfamilienhäusern, ebenso im erweiterten Untersuchungsraum in der Siedlung östlich der Chausseestraße sowie westlich an den Hölzern-Kreuz-Weg angrenzend. Ab 1943 entsteht südlich und südwestlich des engeren Untersuchungsraums als Außenlager des Konzentrationslagers Ravensbrück ein Arbeitslager zur Inhaftierung der in der Barther Rüstungsindustrie tätigen Häftlinge und Zwangsarbeiter.

Anfang der 50-er Jahre werden die Häftlingsbaracken allesamt abgebrochen, nur einzelne Verwaltungsgebäude und solche für das Wachpersonal bleiben erhalten. Zu DDR-Zeiten kommt in den 50-er Jahren im erweiterten Untersuchungsraum eine Siedlung mit Einfamilienhäusern hinzu, welche westlich an die Mehrfamilienhäuser am Hölzern-Kreuz-Weg anschließt.

Abb. 33: Luftbild Untersuchungsraum von 1953 & Abb. 34: Karte von 1980 *Quelle: GAIA M-V*

Ab Mitte der 1970er Jahre entsteht die Großsiedlung Barth Süd in Plattenbauweise mit bis zu 5 Geschossen. Zur Siedlung gehören auch eine Kita, eine Grundschule und ein Einkaufszentrum. Nördlich des Einkaufszentrums wird zudem ein Verwaltungs- und Sozialgebäude für den westlich der Siedlung auf ca. 40 ha entstehenden Gartenbaugroßbetrieb errichtet.

Nach der Wiedervereinigung entstehen ab Mitte der 1990-er Jahre Wohnsiedlungen mit Ein- und Mehrfamilienhäusern nordwestlich und südlich an den engeren Untersuchungsraum angrenzend (siehe B-Pläne Nr. 4 und 11 der Stadt Barth). Weiterhin entsteht Ende der 1990-er Jahre an der Umgehungsstraße das Einkaufszentrum Blaue Wiese. 2015 wird dieses durch 2 neue Verbrauchermärkte am gleichen Standort ersetzt. Die Fläche des ehemaligen Gartenbaugroßbetriebs wird seit 1990 zum Teil durch verschiedene Handwerks- und sonstige Gewerbebetriebe sowie, was den östlichen bzw. südöstlichen Teil betrifft, durch einen neuen Marktfruchtbetrieb (Barther Tomaten) nachgenutzt.

6.3 Vorgaben für die Planung durch übergeordnetes Recht

Nachfolgend werden diejenigen übergeordneten und kommunalen planerischen Vorgaben zusammengefasst, welche für die Planungsüberlegungen und Planungsentscheidungen zum Stadtteil Barth Süd beachtlich sind.

6.3.1.1 Denkmalschutz

Im Untersuchungsraum besteht Denkmalschutz für die Gedenkstätte des ehemaligen Arbeitslagers Barth, welche sich südöstlich der eigentlichen Siedlung Barth-Süd in einer parkartigen Anlage befindet.

Kenntnisse über mögliche Bodendenkmale bestehen für den Untersuchungsraum bisher nicht.

6.3.1.2 Wald / Waldabstand

Aufgrund des erheblichen Gehölzaufwuchses seit Beseitigung eines Großteils der Gebäude des ehemaligen Arbeitslagers Anfang der 50-er Jahre stellen große südlich und südwestlich an das Wohnquartier Barth Süd angrenzende Flächen Wald im Sinne von § 2 Landeswaldgesetz (LWaldG) M-V dar.

Insbesondere im Bereich westlich der Louis-Fürnberg-Straße und südlich der Nelkenstraße, aber auch an der Südgrenze der Großsiedlung, ist der einzuhaltende Waldabstand (i. d. R. 30 m) für eine bauliche Entwicklung beachtlich. Die Abklärung der genauen Waldgrenzen und einzuhaltenden Waldabstände ist unter Einschaltung der Landesforstbehörde auf den nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen, zu führen.

6.3.1.3 Geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile

Im Untersuchungsraum ggf. bestehende geschützten Biotope und Landschaftsbestandteile werden im Rahmen vorliegenden Teilräumlichen Konzepts aufgrund der begrenzten planerischen Betrachtungstiefe und der fachlichen Schwerpunktsetzung nicht erfasst. Deren Erfassung und planerische Berücksichtigung erfolgt auf nachfolgenden Planungsebenen.

6.3.2 Vorgaben durch Planungen der Stadt Barth

Die bauliche Entwicklung folgender Teilbereiche des engeren und erweiterten Untersuchungsraums ist über Bebauungspläne geregelt:

B-Plan Nr. 4 „Wohngebiet Blaue Wiese“ (erweiterter Untersuchungsraum)

Der 1996/97 aufgestellte B-Plan Nr. 4 „Wohngebiet Blaue Wiese“ überplant einen Bereich, der nordwestlich an den engeren Untersuchungsraum anschließt und umfasst eine Fläche von ca. 9,0 ha. Die mit der Planaufstellung verfolgte Schaffung von Geschosswohnungsbau im Kernbereich wurde in den Folgejahren umgesetzt, während die umgebende Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern sich über einen längeren Zeitraum erstreckte und erst kürzlich vollständig realisiert wurde.

Bebauungsplan Nr. 11 „Divitzer Weg“

Der Bebauungsplan Nr. 11 „Divitzer Weg“ ist rechtskräftig seit dem 28.03.1999 und hat eine Wohnbauentwicklung zum Gegenstand. Dabei lassen die Festsetzungen eine 2-geschossige Bebauung zuzüglich Dachgeschoss in offener Bauweise zu, wobei die großdimensionierten Baufenster sowie die Bündelung der Stellplätze im weit überwiegenden Bereich auf Geschosswohnungsbau ausgerichtet sind. Der nordwestliche Bereich wurde in den Folgejahren mit einer Mehrfamilienhausbebauung entsprechender Ausgestaltung realisiert, während der nordöstliche Bereich einige Jahre später mit Einfamilienhäusern geringerer Dichte und größtenteils 1-geschossig bebaut wurde.

Der südliche Teilbereich blieb zunächst unbebaut; jedoch befindet sich hierfür zurzeit ein B-Plan-Änderungsverfahren kurz vor Abschluss. Hier ist die Zielsetzung, alternativ eine ergänzende kleinteilige Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern oder Geschosswohnungsbau entsprechend dem bereits realisierten Bereich oder optional auch als betreutes Wohnen zu ermöglichen. Für weite Bereiche wird zudem gegenüber dem Ursprungsplan das Maß der baulichen Nutzung in der Geschossflächenzahl von 0,8 auf 1,0 heraufgesetzt und es werden 3 Vollgeschosse zugelassen.

B-Plan Nr. 19 „Mischgebiet Nelkenstraße“

Der seit Anfang der 1990-er Jahre rechtskräftige B-Plan Nr. 19 „Eingeschränktes Gewerbegebiet Nelkenstraße“ erstreckt sich über eine Fläche von ca. 6,5 ha westlich der Louis-Fürnberg-Straße, grenzt westlich an den Gewerbestandort nördlich der Nelkenstraße und überplant einen Teil der ehemalig mit Gewächshäusern überstellten Flächen südlich der Straße. Längs der Louis-Fürnberg-Straße sind Mischgebiete und im übrigen Geltungsbereich allgemeine Wohngebiete festgesetzt.

Bisher wurde der B-Plan nicht umgesetzt. Aufgrund offensichtlicher Konflikte insbesondere zwischen der festgesetzten Wohnnutzung und dem direkt angrenzenden Gewerbes sowie der inzwischen ohnehin geänderten städtebaulichen Zielsetzungen für das Stadtquartier, ist eine Realisierung auch nicht mehr sachgerecht. Im Rahmen einer geplanten Neuaufstellung eines B-Plans für den westlichen Teil der ehemaligen Großgärtnerei wird stattdessen eine deutlichere Trennung von Wohnen und Gewerbe angestrebt.

B-Plan Nr. 32 „Einzelhandel Blaue Wiese“

Mit der Aufstellung des am 01.07.2015 in Kraft getretenen B-Plans Nr. 32 „Einzelhandel Blaue Wiese“ wurde der Neubau von 2 Lebensmittelmärkten mit entsprechenden zeitgemäßen Verkaufsflächen und eines Fast-Food-Restaurants zum Ersatz des baulich abgängigen kleinen Einkaufszentrums von Mitte der 1990-er Jahre verfolgt. Die beiden Lebensmittelmärkte wurden im Folgejahr realisiert, während das Restaurant noch nicht in Angriff genommen wurde, aber weiterhin zur Realisierung vorgesehen ist.

Aufgrund geänderter Planungsabsichten des Investors in der Platzierung des Gebäudes und der Gestaltung der Verkehrsanlagen auf dem Grundstück wird aktuell der Bebauungsplan im Rahmen eines Änderungsverfahrens angepasst.

B-Plan Nr. 34 „Eingeschränktes Gewerbegebiet Nelkenstraße“

Der seit dem 06.09.2012 rechtskräftige Bebauungsplan sichert eine gewerbliche Entwicklung eines Teilbereichs des ehemaligen Geländes der VEG Gartenbau von ca. 3 ha. Demnach ist die Entwicklung/Erweiterung der dort bestehenden Handwerks- und sonstiger kleinerer und mittlerer gewerblicher Betriebe möglich, ebenso eine Neuansiedlung entsprechender Betriebe. Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung ermöglicht eine weitere bauliche Verdichtung einschließlich der Errichtung auch größerer Hallen.

Übrige Bereiche

Die übrigen Bereiche im engeren und weiteren Untersuchungsraum sind nicht über Bebauungspläne oder Satzungen nach § 34 BauGB geregelt. Sofern diese Bereiche über einen hinreichenden baulichen Zusammenhang verfügen, besteht hier die Möglichkeit einer weiteren baulichen Entwicklung nach § 34 BauGB. Dies trifft auf die gesamte Großsiedlung Barth Süd zu, ebenso auf die geschlossenen Wohnsiedlungsbereiche östlich der Chausseestraße und westlich des Hölzern-Kreuz-Wegs. Außerhalb vorgenannter geschlossener Siedlungsbereiche beschränkt sich die bauliche Entwicklung bisher lediglich auf die stark eingeschränkten Möglichkeiten des § 35 BauGB (bauen im Außenbereich).

6.4 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse bilden eine wichtige Grundlage zur Beurteilung der Umsetzbarkeit von Planungen. Da die wesentlichen Maßnahmen der Neugestaltung des Stadtteils im engeren Untersuchungsraum erfolgen werden, sind die dortigen Eigentumsverhältnisse nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

In der Großsiedlung Barth Süd sind sämtliche Straßenräume sowie die Flächen der Gemeinbedarfseinrichtungen (Schule und Kita) und der öffentlich zugänglichen Grünflächen in städtischem Eigentum. Lediglich die Platzfläche vor dem ehemaligen Einkaufszentrum ist mit dem Einkaufszentrum selbst an einen privaten Investor veräußert worden. Die mit Wohngebäuden bebauten Flächen sind im Eigentum mehrerer Wohnungsunternehmen sowie von in Eigentümergemeinschaften zusammengeschlossenen Privateigentümern.

Die unbebauten Flächen zwischen Louis-Fürnberg-Straße und dem Gewerbestandort Nelkenstraße sind beidseitig der Straße in städtischem Eigentum, die nördlich daran angrenzenden Flächen im Eigentum der Stadtwerke. Im Bereich des südlich angrenzenden B-Plans Divitzer Weg sind sämtliche Flächen, mit Ausnahme der wesentlichen Flächen des Straßenraumes Divitzer Weg selbst, in unterschiedlichem Privateigentum, ebenso die sonstigen Bauflächen an dieser Straße. Die westlich anschließende Grünfläche ist im städtischen Besitz, die östlich, südlich und westlich angrenzenden Waldflächen sind im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesforstbehörde).

6.5 Bevölkerungsentwicklung und -Struktur

Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung und Struktur liegen lediglich für den statistischen Bereich Barth Süd (Großsiedlung ohne Grünen Weg) vor, sodass sich nachfolgende Angaben darauf beziehen. Für den Gesamtstadtteil ist entsprechend von einer höheren Einwohnerzahl auszugehen.

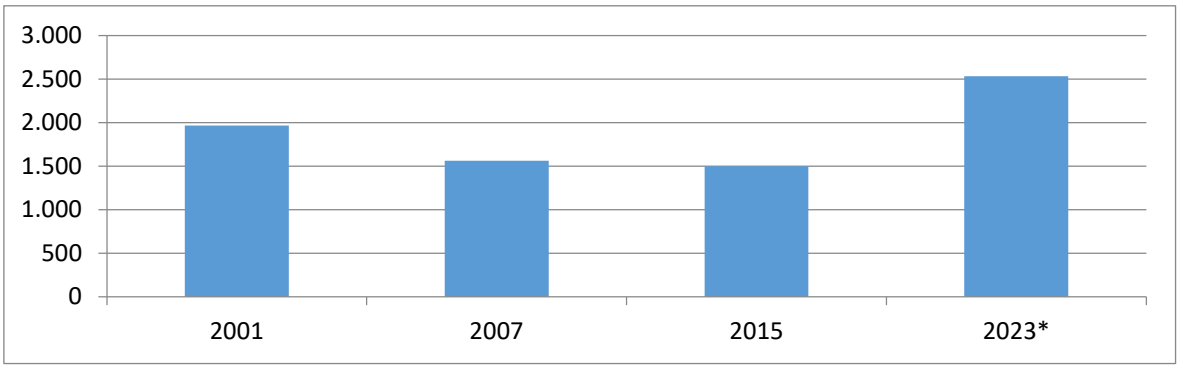

Abb. 35: Einwohnerentwicklung Barth-Süd 2001 bis 2023 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Die Einwohnerzahl für den statistischen Bereich ist zunächst von 2001 (Stichtag 31.12.) bis 2007 von 1.965 auf 1.561 EW stark zurückgegangen; bis 2015 ist nur noch ein geringfügiger Rückgang auf ca. 1.500 EW zu verzeichnen. Bis Ende 2022 erhöhte sich die Zahl erheblich auf 2.532 EW, was gegenüber 2001 einen Anstieg um 28,9 % entspricht. Damit stellt der statistische Bereich Barth Süd aktuell gut 28,5 % der städtischen Gesamtbevölkerung. Zieht man den Grünen Weg und andere am Rande des Stadtteils nicht erfasste Wohnbauten hinzu, umfasst der Stadtteil sogar gut 1/3 der Barther Bevölkerung.

Die Stabilisierung der Einwohnerzahlen bis 2015 und der deutliche Anstieg bis heute ist in erster Linie auf den Zuzug von Flüchtlingen ab Anfang 2015 zurückzuführen. Von daher

besteht das Risiko, dass nach einem möglichen Auslaufen des Flüchtlingszuzugs die Einwohnerzahl auch wieder drastisch zurückgehen könnte.

Tab. 24: Einwohnerschaft nach Altersgruppen, Geschlecht und Herkunft *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Altersklasse	Männer	Frauen	Gesamt	davon Ausländer
0-4	74	78	152	73
5-9	70	78	148	77
10-14	82	101	183	67
15-19	81	67	148	49
20-24	70	40	110	54
25-29	75	53	128	66
30-34	85	83	168	80
35-39	97	101	198	69
40-44	89	99	188	51
45-49	70	63	133	39
50-54	61	62	123	13
55-59	66	88	154	15
60-64	68	91	159	10
65-69	87	129	216	7
70-74	47	74	121	4
75-79	26	45	71	1
80-84	30	53	83	0
85-89	10	19	29	1
90-94	5	10	15	1
95-99	2	3	5	0
100+	0	0	0	0
Gesamtanzahl Bevölkerung Barth Süd			2.532	677

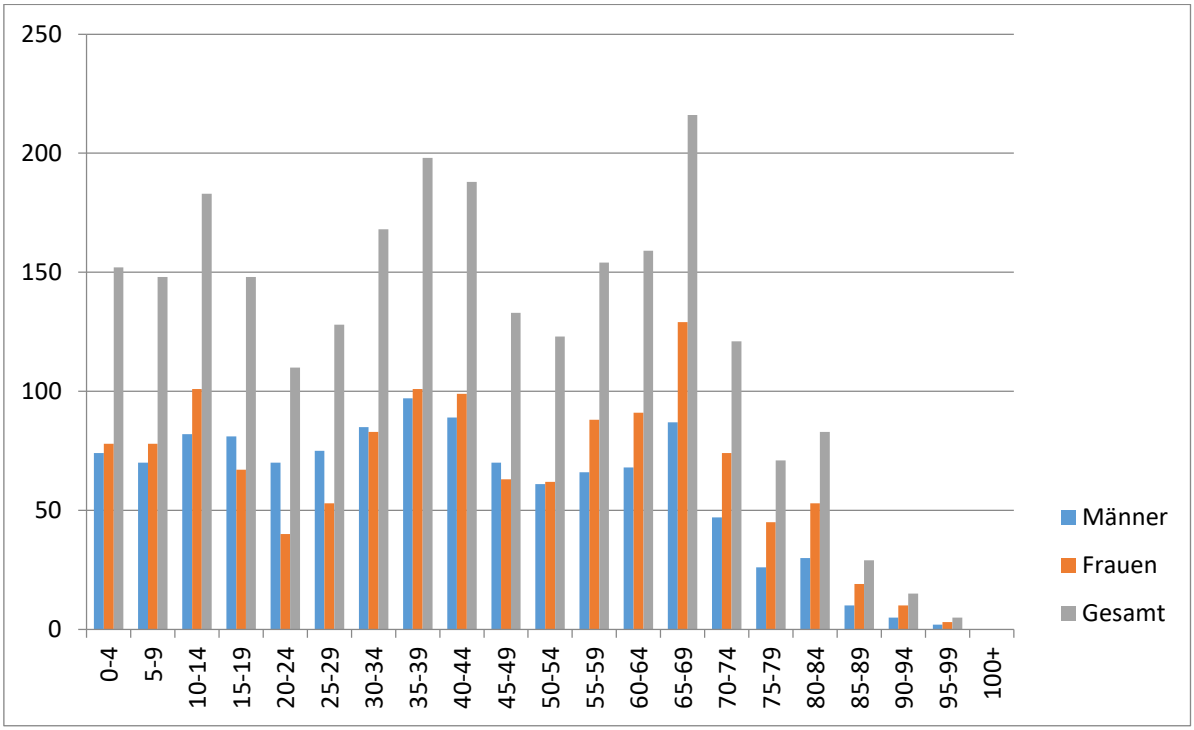

Abb. 36: Altersgruppen nach Geschlecht Barth-Süd 2023 *Quelle: Stadt Barth / LGE*

Barth Süd ist insgesamt ein junger Stadtteil. So weist der Stadtteil einen hohen Anteil an Kindern und jüngeren Jugendlichen (Altersgruppe 0-14 Jahre) mit insgesamt 483 EW bzw. 19,1 % der Gesamtbevölkerung auf, auf Ebene der Gesamtstadt beträgt deren Anteil geringere 12,3 %. Es leben viele Familien mit Kindern im Stadtteil, wie auch das Quartiersmanagement bestätigt. Die Altersgruppe der Berufs- und Familienstarter (15-25 Jahre) ist mit 10,2 % der Gesamtbevölkerung ebenfalls deutlich stärker vertreten als auf Ebene der Gesamtstadt (7,6 %). Gleiches gilt für die jüngeren Berufstätigen (25-44 Jahre) mit 26,9 gegenüber 20,7 %, während bei den älteren Berufstätigen (45 bis 64 Jahre) der Anteil mit 16,1 % geringer ausfällt als auf gesamtstädtischer Ebene mit 19,3 %. Eine weitere stark vertretene Altersgruppe ist jene der 65-79-jährigen mit insgesamt 408 Personen oder 16,1 % der Quartiersbevölkerung; diese ist aber weniger stark vertreten als auf der gesamtstädtischen Ebene mit 19,1 %. Gleiches gilt für die Altersgruppe ab 80 Jahren (5,2 gegenüber 9,6 % auf Ebene der Gesamtstadt).

Betrachtet man die Entwicklung der Altersgruppen gegenüber 2015, so hat die Gruppe bis 14 Jahre ihren Anteil von 17,4 auf 19,1 % der Gesamtbevölkerung deutlich gesteigert. Bei der Gruppe der Berufsstarter (15 bis 24 Jahre) ist dagegen den Anteil von 11,5 auf 10,2 % gesunken. Ebenso einen kleineren Anteil zeigt die Gruppe der Erwerbstätigen mit 50,5 statt zuvor 54,8 %, während der Anteil die Gruppe der Rentner (ab 65 Jahren) deutlich von 15,0 auf 21,3 % zugelegt hat.

Schaut man auf die Geschlechter, so überwiegt der Anteil der weiblichen Einwohner mit 1.337 EW, das sind 52,8 % der Einwohner insgesamt und damit ist der Anteil in gleicher Größenordnung wie auf Ebene der Gesamtstadt (53,0 %). Dabei besteht der Überschuss an weiblicher Bevölkerung nicht in sämtlichen Altersklassen, sondern beschränkt sich im Wesentlichen auf die Altersgruppe über 60 Jahren. Bei den älteren Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen sind sogar die männlichen Einwohner in der Mehrzahl, was mit der im Stadtteil bestehenden Sammelunterkunft für Flüchtlinge und der Zuweisung von alleinstehenden männlichen Flüchtlingen seitens des Landkreises zusammenhängt.

Der Ausländeranteil hat sich auch infolge des Zuzugs von Flüchtlingen entsprechend erhöht. Lebten Ende 2007 lediglich 1 % Ausländer im Stadtteil, so waren es 2014 schon 8,9 % und Ende 2015 bereits 14,3 %. Aktuell sind laut kommunaler Einwohnermeldeamtsdaten 677 Ausländer im Stadtteil gemeldet. Dies ergibt einen Anteil 26,7 % an der Gesamtbevölkerung im Stadtteil und somit einen weitaus höheren Anteil als die ausländischen Mitbürger an der Gesamtbevölkerung von Barth einnehmen. Insbesondere in der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen, hier sind von 408 Einwohnern 217 Ausländer, besteht ein sehr hoher Ausländeranteil von 53,2 %. Eine weitere Erkenntnis ist, dass der Ausländeranteil mit steigernder Altersklasse deutlich sinkt. So sind in Barth-Süd insgesamt 540 Personen ab 65 Jahren zu verzeichnen. Hiervon sind lediglich 14 Ausländer, was einem Anteil von nur 2,6 % entspricht.

Die aktuelle Altersstruktur und auch die Verteilung auf die Geschlechter in den einzelnen Altersgruppen sind stark durch die aktuelle Unterbringung von Flüchtlingen geprägt. Enzsprechend können sich auch diese Strukturmerkmale bei geänderten diesbezüglichen Rahmenbedingungen wieder schnell und merklich ändern.

6.6 Quartiersbezogene Wirtschaftsstruktur, Arbeitsplatzangebot

Westlich der Louis-Fürnberg-Straße bestehen ein größerer Handwerksbetrieb im Sanitärbereich sowie eine Glaserei.

Im erweiterten Untersuchungsraum bestehen zudem im Bereich Nelkenstraße neben dem großen Marktfruchtbetrieb mehrere kleinere Handwerksbetriebe, ein weiterer einzelner Handwerksbetrieb besteht südlich der Wohnsiedlung Barth Süd gegenüber dem dortigen Hotel. Bei den Gebäuden der vorstehend aufgeführten Betriebe in der Nelkenstraße handelt es sich um sanierte Hallen der ehemaligen Großgärtnerei mit 1-2 Geschossen.

An touristischer Infrastruktur besteht am südöstlichen Abschnitt des Divitzer Wegs das Pommernhotel, ein 3-Sterne-Hotel, was sich u. a. auf Reisegesellschaften ausgerichtet hat. Das Hotel verfügt über ein Restaurant sowie eine Terrasse mit Außengastronomie und einen Hotelgarten. Das Gebäude wurde in den späten 90-er Jahren neu errichtet und ist in entsprechend baulich einwandfreiem Zustand.

Zur Entwicklung von Anzahl und Struktur der SV-pflichtig Beschäftigten und das Pendlerverhalten werden im gesamtstädtischen Teil der ISEK-Fortschreibung Aussagen getroffen. Das Arbeitsplatzaufkommen in Barth-Süd ist aber zu gering, um fundierte Aussagen zum Stadtteil treffen zu können.

Abb. 37 bis 39: Sanitärausstatter Louis-Fürnberg-Str. I Tischlerei Gewerbegebiet Nelkenstr. Pommernhotel Divitzer Weg *Quelle: Wagner PG*

6.7 Stadtstruktur und Bebauung

Der engere Untersuchungsraum ist vorwiegend durch in industrieller Bauweise gefertigter, großdimensionierter Gebäuderiegel bebaut, welche längs der Erschließungsstraßen positioniert sind und zum Teil Baublocks mit Innenhofbereichen ausbilden. Die Gebäude weisen dabei teilweise große Längen von bis zu 120 m auf. Sie verfügen über größtenteils 6 Geschosse; lediglich die beiden Gebäude an der südöstlichen Siedlungsecke sind auf 5 Geschosse, die 3 Gebäudezeilen an der Straße Blaue Wiese auf 4 und die 2 Zeilen Ecke Louis-Fürnberg-Straße / Berthold-Brecht-Straße auf 3 Geschosse begrenzt. Der zwischen den industriell gefertigten Gebäuden gelegene ältere Straßenzug „Grüner Weg“ ist mit 2½-geschossigen Mehrfamilienhäusern mir einer Gebäudelänge zwischen ca. 18 und 36 m bebaut. Dabei sind die Gebäude größtenteils traufständig angeordnet.

Abb. 40: Luftbild Barth-Süd, westl. angrenzend brach gefallene gewerbliche Flächen *Quelle: GAIA M-V*

Neben den Wohngebäuden bestehen eine Reihe von Funktionsgebäuden mit Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Gemeinbedarfs, welche ebenfalls an den Erschließungsstraßen positioniert sind. Bei den Gebäuden von Kita und Schule handelt es sich um die bei diesen Nutzungsarten üblicherweise verwendeten Typenbauten (Kombi 90/180 bzw. 2-zügige POS, 5mp); die Gebäude weisen typenkonform 2 bzw. 4 Geschosse auf. Das ehemalige Einkaufszentrum östlich der Louis-Fürnberg-Straße ist ein Flachbau mit einen für Einzelhandel typischen großen Geschosshöhe von ca. 5,50 m.

Im erweiterten Untersuchungsraum grenzt nördlich der Umgehungsstraße ein gewerblich geprägter Bereich mit Einzelhandels- und Gewerbebetrieben, Feuerwehr sowie Verwaltungen (Stadtwerke) in 1 bis 2-geschossigen Gebäuden in beliebiger, ungeordneter Baustruktur an. Westlich des Hölzern-Kreuz-Wegs folgt Wohnbebauung in Form von einzelnen Einfamilien- und weiter nördlich von Mehrfamilienhäusern in Zeilenbauweise. Östlich der Chausseestraße folgt ein Siedlungsbereich aus den 30-er Jahren mit Geschosswohnungsbau in 2½-geschossigen Gebäuden. Im östlichen Randbereich bestehen aber auch Doppelhäuser und am südlichen Rand und weiter stadtauswärts bestehen größten-teils straßenbegleitend 1½-geschossige freistehende Einfamilienhäuser, letztere kombiniert mit umfassenden Garagen und sonstigen Nebengebäuden. Im südlich an den Untersuchungsraum angrenzenden Waldbereich bestehen einzelne Solitärbauten; abgesehen vom 3-geschossigen Pommernhotel, sind dies kleinere 1- bis 1½-geschossige Gebäude. Das westlich folgende Wohnquartier Divitzer Weg teilt sich in den westlichen, von großen 2½-geschossigen versetzt angeordneten Mehrfamilienhäusern und den östlichen, mit 1- bis 2-geschossigen freistehenden Einfamilienhäusern und Reihenhäusern geprägten Bereich. Schließlich besteht westlich an die Siedlung Barth Süd anschließend auf dem Gelände des ehemaligen Gartenbaugroßbetriebs eine Struktur aus nachgenutzten ehemaligen Gebäuden der Gärtnerei sowie großen Brachflächen. Nordwestlich an den engeren Untersuchungsraum grenzt das kleine Wohngebiet Blaue Wiese mit 2½-geschossigen

Mehrfamilienhäusern im Kern und ansonsten freistehenden Einfamilienhäusern in 1½-geschossiger bzw. Bungalowbauweise an, sowie der gleichnamige Nahversorgungsstandort mit 2 SB-Märkten als realisiert als Flachbauten und zur Umgehungsstraße vorgelagertem großem Kundenparkplatz.

Insgesamt besteht also im Umfeld der Großsiedlung Barth eine heterogene Stadtstruktur mit unterschiedlichen Baustrukturen, Gebäudegrößen und Geschossigkeiten. Zudem bergen große Brach- und untergenutzte Flächen im Umfeld erhebliche Entwicklungspotenziale.

6.8 Wohnungsangebot und –nachfrage

6.8.1 Aktuelles Wohnungsangebot

Die Wohngebäude in Barth-Süd, nimmt man den Grünen Weg aus, sind in industriell gefertigter Großtafelbauweise errichtet. Dabei finden die Gebäudetypen IW 64, WBS 70 AR und WBR 83 Verwendung. Das Wohnungsangebot ist gegenüber 2002 weitgehend unverändert, jedoch erfolgten an einigen Gebäuden auch in den letzten Jahren Sanierungsmaßnahmen. Dies ist äußerlich z. B. in Form von neuen oder sanierten Balkonen, neu gestalteten Eingangsbereichen sowie neuen Fassadenanstrichen sichtbar. Bei den Beständen am Wohnweg „Blaue Wiese“, an der E.-Weinert-Straße 2-4 sowie B.-Brecht-Straße 3, 5, 7, 9 und 11 ist dies der Fall. Insgesamt ist der Bestand seit 1990 umfassend saniert worden, lediglich der Gebäudeblock an der südlichen J.-R.-Becher Straße (Nr. 18, 20) ist zumindest von außen unsaniert. Die Wohnungen verfügen in der Regel über Balkone, lediglich bei den beiden Wohnblöcken an der nördlichen Willi-Bredel-Straße (Nr. 6) trifft dies nur auf einen Teil der Wohnungen zu. Mit Aufzügen ist nur ein kleiner Teil der Gebäude ausgestattet; dies sind die beiden Gebäude Willi-Bredel-Straße Nr. 6, sowie Blaue Wiese Nr. 12. Entsprechend ist auch das im Hinblick auf die Wohnraumversorgung behinderter und in ihrer Bewegung eingeschränkter älterer Menschen bestehende Angebot stark begrenzt.

Abb. 41 bis 43: Sanierter 6-Geschosser | Außen unsanierter Bestand | 3-Geschosser Ecke Fürnberg/ Brecht-Str. *Quelle: Wagner PG*

Der Wohnungsbestand beläuft sich auf insgesamt 972 Wohneinheiten, deren Größe von 1 bis 5-Zimmerwohnungen reicht. Größter Wohnungseigentümer ist die städtische Wohnungsgesellschaft WOBAU Barth mit 525 Wohnungen; daneben bestehen mit TAG Wohnen ein privates Wohnungsunternehmen sowie die Wohnungsgenossenschaft „Schönes Heim“ mit 310 Wohnungen und eine größere Anzahl an Wohnungen ist auch im Eigentum der Mieter bzw. von einzelnen privaten Besitzern.

In Barth Süd verzeichnete die Wohnungsbaugenossenschaft im Jahr 2021 bei einen Bestand von 310 Wohnungen einem Leerstand von 23 Wohnungen, was einer Leerstands-

quote von 7,10 % entspricht. Bei der Wohnungsbaugesellschaft Barth ist der Bestand in Barth Süd zwischen 2017 und 2022 geringfügig gesunken; gleichzeitig ist aber Leerstand dort gravierend gesunken. Die aktuelle Leerstandsquote der WOBAU in Barth-Süd beträgt im Jahr 2022 7,2 %, sodass ein Gesamtleerstand von ca. 7 % im Stadtteil realistisch ist.

Jedoch war der Stadtteil, was den Wohnungsbestand in Plattenbauweise betrifft, in der Vergangenheit schon von weit höherem Leerstand betroffen. So standen noch 2015 ca. 20 % des Wohnungsbestands der städtischen Wohnungsbaugesellschaft WOBAU leer, gegenüber 12 % im Jahr 2010. Eine Ortsbesichtigung im Juni 2019 hatte zudem bestätigt, dass auch im Jahr 2019 weiterhin ein erhöhter Leerstand vorhanden war. Insbesondere in den beiden obersten Etagen 5 und 6 war eine Konzentration des Leerstands festzustellen, was mit dem Fehlen von Aufzügen in den allermeisten Gebäuden zu erklären ist. Damit ist für die Zukunft bei geänderter Nachfragesituation, insbesondere wenn die Kriegsflüchtlinge nicht mehr präsent sein sollten, erneut ein erhöhter Leerstand zu erwarten.

Ein weiteres Wohnungsangebot besteht im engeren Untersuchungsraum im Bereich „Grüner Weg“ in Form von 2½-geschossigen Mehrfamilienhäusern aus den 30-er Jahren. Dabei sind die Dachgeschosse bei den 3 östlichen Gebäuden auf der südlichen und den 2 östlichen Gebäuden auf der nördlichen Straßenseite zum Teil zu Wohnzwecken ausgebaut. Die Ortsbegehung hat ergeben, dass 76 Wohneinheiten verschiedener Größe zur Verfügung stehen, womit sich für den engeren Untersuchungsraum (ohne einzelne Wohneinheiten westlich der L.-Fürnberg-Straße) ein Gesamtangebot von 1.048 WE ergibt. Nur ein Teil der Wohnungen in der „Grünen Wiese“ verfügt über einen Balkon oder eine verglaste Loggia. Die Gebäude sind durchgehend voll saniert; Leerstand in relevantem Ausmaß besteht hier nicht.

Abb. 44 bis 46: Mehrfamilienhäuser Grüner-, Divitzer Weg | Einfamilienhäuser im südwestliche Randbereich *Quelle: Wagner PG*

Weiteres Wohnungsangebot besteht im Bereich „Grüner Weg“ in Form von 2 bzw. 2 ½-geschossigen Mehrfamilienhäusern aus den 30-er Jahren. Dabei sind die Dachgeschosse bei den 3 östlichen Gebäuden auf der südlichen und den 2 östlichen Gebäuden auf der nördlichen Straßenseite zum Teil zu Wohnzwecken ausgebaut. Die Ortsbegehung hat ergeben, dass 76 Wohneinheiten verschiedener Größe zur Verfügung stehen, womit sich für den engeren Untersuchungsraum (ohne einzelne Wohneinheiten westlich der L.-Fürnberg-Straße) ein Gesamtangebot von 1.048 WE ergibt. Nur ein Teil der Wohnungen in der „Grünen Wiese“ verfügt über einen Balkon oder eine verglaste Loggia. Die Gebäude sind durchgehend voll saniert; Leerstand in relevantem Ausmaß besteht hier nicht.

6.9 Wohnfolgeeinrichtungen, Laden-, Dienstleistungsinfrastruktur

6.9.1 Kinderbetreuung / Kita

Im engeren Untersuchungsgebiet bestehen in der Erich-Weinert-Straße die Kindertagesstätten „Wirbelwild“ (Träger ist die Stadt Barth) und „Pusteblume“ (Verein Lebenshilfe Ostseekreis e.V.). Den beiden Einrichtungen steht neben einem 2-geschossigen Gebäude ein ca. 5.000 m² großer Freibereich mit verschiedenen Spiel- und Aufenthaltsbereichen zur Verfügung. Das Gebäude und der zugehörige Freibereich sind in saniertem und funktionsgemäßem Zustand.

Abb. 47 bis 49: Kita „Wirbelwind“ I attraktive Freibereiche *Quelle: Wagner PG*

Bestehende Kapazitäten und Auslastungen sind in Kapitel 2.8.1 dargestellt. In Anbetracht der auf gesamtstädtischer Ebene bis 2030 prognostizierten insgesamt stabilen Anzahl an Kindern unter 6 Jahren und der Tatsache, dass der Stadtteil Barth Süd auch zuwanderungsbedingt einen im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlichen Anteil an jungen Familien aufweist, ist auch zukünftig von einer hohen Auslastung auszugehen.

6.9.2 Schulen

Im engeren Untersuchungsraum befindet sich an der B.-Brecht-Straße eine der beiden Einrichtungen des Kommunalen Schulzentrums Barth, welche bisher die Regionalschule beherbergt. Neben einem größeren, 4-geschossigen Schulgebäude besteht eine separate Turnhalle (3-Feld-Halle). Das Schulgebäude ist in saniertem Zustand, die Turnhalle wurde erst vor kurzem im Jahr 2019 saniert. Der Schule zugehörig ist ein großer Freibereich von gut 13.000 m². Dort bestehen neben Pausenhöfen, Rasenflächen und gärtnerisch angelegten Bereichen eine teilüberdachte Ballsportfläche (wahlweise Fußballkleinspielfeld oder 2 Basketballfelder) sowie Sportanlagen für die Leichtathletik.

Abb. 50 bis 52: Regionalschule KGS Barth mit 3-Feldhalle und Freiluftsportplätzen *Quelle: Wagner PG*

Die zur Verfügung stehenden Kapazitäten und die Entwicklung der Auslastung sind in Kapitel 2.8.2 dargelegt.

Die Pläne der Stadt Barth zur Schulentwicklung sehen zukünftig die Konzentration des Grundschulbereichs in Barth Süd vor, während die weiterführenden Schulen am Standort Barth West konzentriert werden.

In diesem Rahmen wird laut vorliegender Ausführungsplanung ein ergänzender 2-geschossiger Neubau mit Mensa, zugehöriger Terrasse, entsprechendem großzügigen Sanitärbereich und zusätzlichen Klassen- und Arbeitsräumen im nordwestlichen Bereich des Schulgrundstücks errichtet. Das bestehende Schulgebäude wird über einen Verbindungsgang an mit dem neuen Gebäude verbunden und auf hinsichtlich der geänderten Anforderungen umgestaltet und renoviert. Der Schulhof erfährt ebenfalls eine umfassende Neugestaltung. So entstehen „Grüne Klassenzimmer“, verschiedene Sitzbereiche, kleinere Sportflächen für Streetball und Tischtennis sowie ein mit vielfältigem Spielgerät ausgestatteter Spielplatz. Die östlich der Sporthalle bestehenden Sportfreiflächen bleiben unverändert erhalten. Für den ruhenden Verkehr werden zusätzliche Stellplätze im Waldbereich westlich des Divitzer Wegs werden 24 zusätzliche PKW-Stellplätze (einschließlich 2 Behindertenstellplätze) geschaffen.

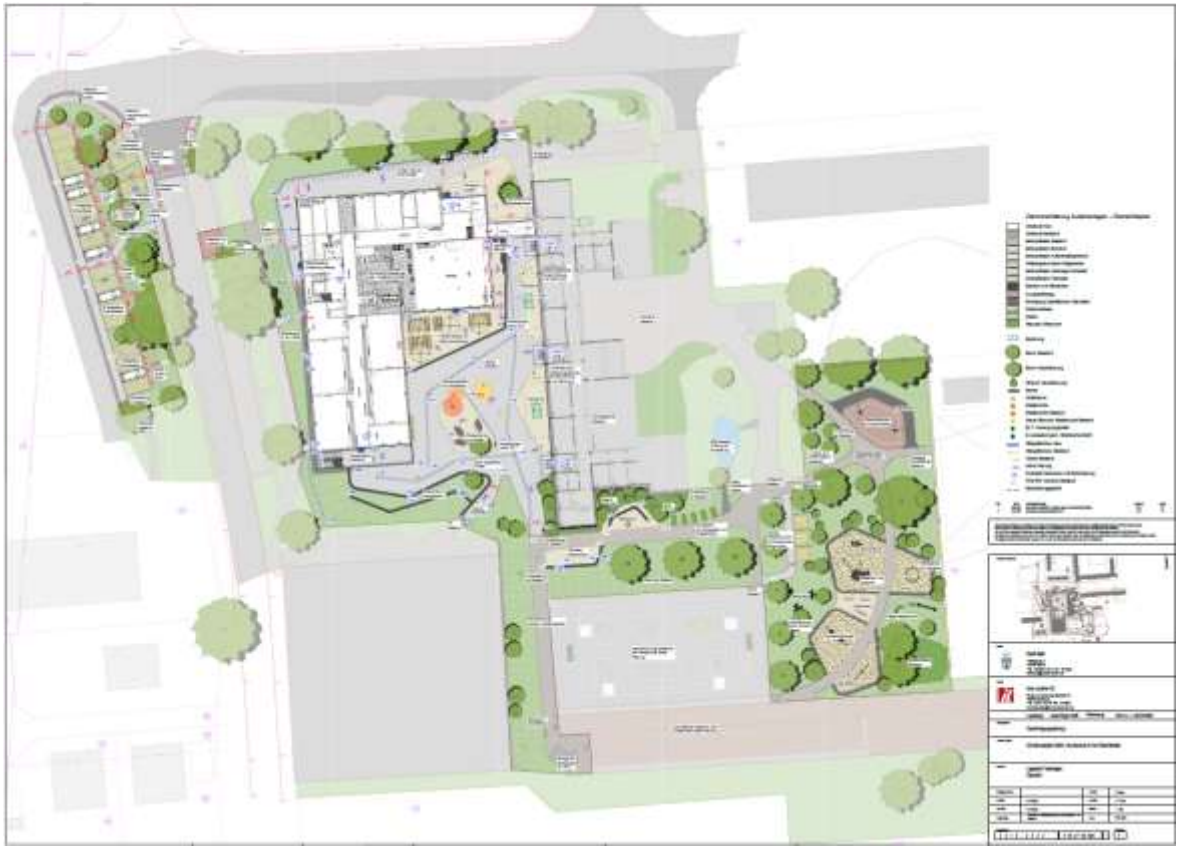

Abb. 49: Schulkonzeption Barth – GS und Hort Berthold-Brecht-Straße, Lageplan Freianlagen *Quelle: Inros Lackner SE*

Vom Ablauf her soll die Maßnahme innerhalb der nächsten 3 Jahre realisiert werden, wobei zunächst der Neubau, dann die Umbauten am Bestandsgebäude und zuletzt die Neugestaltung des Schulhofes in Angriff genommen werden.

6.9.3 Spiel-, Sport- und Freizeiteinrichtungen

Für die Altersgruppen der 3 bis 6-jährigen und der 7 bis 13-jährigen befinden sich im engeren Untersuchungsraum mit dem im Innenhof südlich der Kita sowie im östlich an diesen anschließenden Innenhof zwei Kinderspielplätze. Davon ist allerdings nur der gerade neu geschaffene Dschungelspielplatz im Blockinnenbereich südlich der Kita zeitgemäß und attraktiv, der zweite Kinderspielplatz ist grundsätzlich erneuerungsbedürftig. Gleiches gilt für den Bolzplatz westlich der Willi-Bredel-Straße.

Der Verein SOS Familienstützpunkt Barth unterhält schräg gegenüber der Schule an der Ecke Berthold-Brecht- / Willi-Bredel-Straße ein Familienzentrum. Dieses ist in einem eingeschossigen Anbau an die großen Wohngebäude untergebracht. Ein zugeordneter Freiraum fehlt. Das Gebäude wurde kürzlich saniert.

Im Keller des Sozial- und Verwaltungsgebäudes der ehemaligen Großgärtnerei besteht ein privat betriebenes Fitnessstudio. Das sportive Angebot umfasst dabei auch Trainingsangebote für Jugendliche insbesondere in der Sportart Boxen.

Abb. 53 bis 55: Neuer Spielplatz Innenhofbereich | ungenutztes Fußballfeld | Familienzentrum *Quelle: Wagner PG*

Im weiteren Untersuchungsraum besteht im Bereich der Mehrfamilienhäuser am Divitzer Weg ein kleiner Spielplatz, geeignet vornehmlich für die Altersgruppe von 0 bis 6 Jahren. Dieser Spielplatz ist ebenfalls sanierungsbedürftig. Im nördlichen Bereich des westlich angrenzenden Waldes besteht zudem der Tennisverein mit 2 Freiluftplätzen.

6.9.4 Laden- und Dienstleistungsangebot

Im engeren Untersuchungsraum besteht östlich der Louis-Fürnberg-Straße das ehemalige Einkaufszentrum aus der Gründerzeit des Stadtteils. Aktuell beherbergt das Gebäude noch einen Friseur, einige Räume werden vom Stadtteilbüro genutzt, aber der weit überwiegende Flächenanteil steht leer. Das Gebäude ist insgesamt in einem sanierungsbedürftigen Zustand. So fehlt u. a. eine den heutigen gesetzlichen Anforderungen entsprechende Wärmedämmung und Heiztechnik.

Weiterhin besteht an der Ecke Louis-Fürnberg-/Umgehungsstraße ein „Ärztehaus“ mit 3 Arztpraxen (Innere Medizin mit hausärztlicher Versorgung, Gynäkologie und Geburtshilfe, Neurologie), Zahnarztpraxis, Physiotherapie und Apotheke. Das Gebäude wurde vor einigen Jahren neu errichtet und ist in entsprechend funktionsfähigem und gutem baulichen Zustand. Östlich benachbart besteht die Gaststätte „Zur Seekiste“ in einem nach 1990 errichteten eingeschossigen Gebäude; der bauliche Zustand ist entsprechend gut.

Abb. 56 bis 58: Ehemaliges Einkaufscenter Stadtteilmitte | Discounter nördlich Umgehungsstraße | Ärztehaus *Quelle: Wagner PG*

Zudem bestehen an der nördlichen Louis-Fürnberg-Straße ein Heimtextilienmarkt und ein Blumengeschäft. Diese Geschäfte sind in Gebäuden des ehemaligen Gartenbaugroßbetriebs untergebracht. Bei dem Gebäude des Heimtextilienmarktes handelt es sich um das ehemalige Sozialgebäude der Großgärtnerei. Das Gebäude des Blumengeschäfts ist in gut saniertem, das des Heimtextilienmarktes in unsaniertem, aber funktionsfähigem Zustand.

Betrachtet man den erweiterten Untersuchungsraum, so bestehen mit dem Einzelhandelsstandort „Blaue Wiese“ nordöstlich der Siedlung Barth-Süd ein Nahversorgungszentrum mit Vollsortimenter und integrierter Bäckerei sowie einem Lebensmitteldiscounter. Zudem bestehen nördlich der Umgehungsstraße zwei weitere Lebensmitteldiscounter, einer davon mit integriertem Backwarenverlauf. Die Märkte sind allesamt die letzten Jahre entstanden, sind entsprechend in funktional einwandfreiem Zustand und erfüllen die von den Betreibern gesehenen aktuellen Marktanforderungen.

6.10 Gewerbe

Westlich der Louis-Fürnberg-Straße bestehen ein größerer Handwerksbetrieb im Sanitärbereich sowie eine Glaserei.

Im erweiterten Untersuchungsraum bestehen im Bereich Nelkenstraße neben zwei größeren Marktfruchtbetrieben mehrere kleinere Handwerksbetriebe. Bei diesen Handwerksbetrieben handelt es sich um sanierte Hallen der ehemaligen Großgärtnerei mit einem teilweise auch zwei Geschossen. Ein weiterer einzelner Handwerksbetrieb besteht südlich der Wohnsiedlung Barth-Süd gegenüber dem dortigen Hotel.

Abb. 59 bis 61: Sanitärausstatter L. Fürnberg-Str. / Tischlerei Gewerbegebiet Nelkenstr. / Pommernhotel Divitzer Weg *Quelle: Wagner PG*

Im touristischen Bereich besteht am südöstlichen Abschnitt des Divitzer Wegs das Pommernhotel, ein 3-Sterne-Hotel, was sich u. a. auf Reisegesellschaften ausgerichtet hat. Das Hotel verfügt über Restaurant sowie eine Terrasse mit Außengastronomie und einen

Hotelgarten. Das Gebäude wurde in den späten 90-er Jahren neu errichtet und ist in entsprechend baulich einwandfreiem Zustand.

6.11 Verkehrserschließung

6.11.1 Straßenverkehr

Die Anbindung an den örtlichen und überörtlichen Straßenverkehr erfolgt über die Landesstraßen L21 und L23 (Chausseestraße), an welche die quartiersinternen Sammelstraßen Louis-Fürnberg-Straße, Berthold-Brecht-Straße und Divitzer Weg anbinden. Die Anbindung an den Stadtkern von Barth ist über den Hölzern-Kreuz-Weg in Verlängerung der Louis-Fürnberg-Straße sowie über die Chausseestraße gegeben.

Die interne Verkehrserschließung des engeren Untersuchungsraums (Wohnsiedlung Barth Süd) besteht aus einem durchgängigen Straßennetz, welches sämtliche Gebäude direkt anbindet. Die Fahrbahnbreiten betragen bei den Straßen im 2-Richtungsverkehr durchgehend ca. 6 m, lediglich die im Einrichtungsverkehr organisierten Fahrbahnen beschränken sich auf ca. 3,5 m Breite. Straßenbegleitend bestehen durchgehend Fußwege von 1,5 bis 2,0 m Breite, welche je nach Erschließungserfordernis ein- oder beidseitig angeordnet sind.

Abb. 62 bis 64: Fahrbahnen, Gehweg u. Parkplätze durchgehend sanierungsbedürftig, lediglich Grüner Weg funktionstüchtig *Quelle: Wagner PG*

Die PKW-Stellplätze sind in einzelnen Straßenabschnitten durch Parktaschen in Queraufstellung zur Fahrbahn konzentriert; im Hofbereich südlich der Bertold-Brecht-Straße und an der südlichen J.-R.-Becher-Straße bestehen zudem größere Stellplatzanlagen. Durch diese Konzentration der Stellplätze entstehen größere, nicht von Stellplätzen tangierte Straßenabschnitte, jedoch sind in Teilbereichen auch die Straßenräume durch umfangreich erfolgendes Längsparken in der Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt.

Betrachtet man den baulichen Zustand der vorstehend aufgezählten Erschließungsanlagen, so sind diese, abgesehen vom Straßenzug „Grüner Weg“, seit Ersterschließung des Stadtteils in den 70-er Jahren nicht grundlegend erneuert worden und daher in einem durchgehend erneuerungsbedürftigen Zustand. Insbesondere Schlaglöcher und abgesackte Plattenbeläge auf den Gehsteigen bergen für Fußgänger und Radfahrer ein hohes Gefährdungspotenzial. Zudem ist die Dimensionierung der Straßen mit reiner Anliegerfunktion in Anbetracht des geringen Verkehrsaufkommens zu hinterfragen.

Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer bestehen in Richtung der nordöstlich angrenzenden Siedlungsbereiche, in das Wohngebiet „Blaue Wiese“ und zum anschließenden gleichnamigen Nahversorgungszentrum. Diese Wege sind allerdings in einem erneuerungsbedürftigen Zustand. Eine Verknüpfung in den südlich angrenzenden, stark

begrünten Bereich erfolgt lediglich über den Divitzer Weg ohne separate Wegeführung für die Fußgänger. Die übrigen umliegenden Gebiete sind auch über Fuß- und teilweise auch über kombinierte Fuß- und Radwege (an Chausseestraße, Hölzern-Kreuz-Weg und Umgehungsstraße) angebunden. Es fehlt aber im Hinblick auf den bestehenden Schulstandort eine durchgehende Radwegeverbindung in Richtung Stadtzentrum. Weiterhin fehlt aus Sicht von Naherholung und Tourismus eine entsprechende Anbindung an den westlich gelegenen Landschaftsraum und an den anschließenden Barther Stadtforst. Die Kreuzungen der Umgehungsstraße mit der Achse Louis-Fürnberg-Straße / Hölzern-Kreuz-Weg und mit der nördlichen Chausseestraße sind lichtsignalgeregelt; entsprechend sind diese Kreuzungen auch verkehrssicher für Fußgänger und Radfahrer passierbar. Auf Höhe der Berthold-Brecht-Straße dagegen fehlt jegliche Querungshilfe; selbst ein Zebrastreifen oder eine Mittelinsel bestehen hier bisher nicht.

Abb. 65 bis 67: Erneuerungsbedürftige Wegeverbindung zu benachbartem Wohngebiet I Querung L 21 mit Fußgängerampel I fehlende Querungshilfe L22 südliche Chausseestraße *Quelle: Wagner PG*

Im weiter gefassten Untersuchungsraum besteht straßenbegleitend zur Landesstraße ein einseitig kombinierter Fuß- und Radweg von ca. 2,5 bis 3,0 m Breite. Die westlich angrenzende, ehemals durch den Gartenbaugroßbetrieb genutzte Fläche wird durch die Nelkenstraße mit ebenfalls ca. 6,0 m breiter Fahrbahn und einen einseitig straßenbegleitenden Fußweg, welcher aufgrund der Dimensionierung von nur ca. 1,0 m Breite aber unzureichend ist, erschlossen. Im Hölzern-Kreuz-Weg bestehen ebenfalls eine Fahrbahn von 6,0 m Breite sowie ein begleitender kombinierter Fuß- und Radweg von ca. 3,0 m Breite.

Vom baulichen Zustand her ist die Nelkenstraße samt begleitendem Fußweg stark erneuerungsbedürftig, ebenso der Divitzer Weg. Beim Divitzer Weg fehlt bisher auch ein straßenbegleitender Gehweg bzw. ein kombinierter Geh- und Radweg. Ansonsten sind die Verkehrsanlagen in einem gebrauchsfähigen Zustand.

6.11.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Abb. 68 bis 70: Bushaltestelle an Regionalschule / Haltestelle an südlicher Chausseestraße / Bahnhof Barth *Quelle: Wagner PG*

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs bestehen Buslinien, die über den gesamten Tagzeitraum den Stadtteil mit der Kernstadt, dem westlichen Stadtbereich und den größeren umliegenden Ortschaften verbinden. Haltestellen bestehen an der südlichen Chausseestraße beiderseitig sowie in der Berthold-Brecht-Straße vor der Schule.

Zudem befindet sich in ca. 1 km Entfernung vom Kernbereich des Stadtteils aus gemessen der Bahnhof Barth mit stündlichen Zugverbindungen in Richtung Velgast während der Tageszeit (ca. 5:30 bis 22:00). Von dort aus bestehen entsprechend getaktete Verbindungen in Richtung Stralsund, Ribnitz-Damgarten und Rostock.

6.12 Grünstrukturen und Freiraumgestaltung

In der Großsiedlung selbst ist ein Teil der Straßenräume mit großkronigen Bäumen bepflanzt, was das Siedlungsbild erheblich aufwertet. Dies trifft insbesondere für die Berthold-Brecht-Straße mit beiderseitigen Reihen großer Bäume sowie für die Willi-Bredel-Straße, die „Blaue Wiese“, die Hans-Marchwitza-Straße und den südlichen Bereich der J.-R.-Becher-Straße zu.

Für die übrigen Straßenbereiche bestehen, was das Großgrün betrifft, Defizite. Die Anwohnerstraßen sind zudem mit einer kleinteiligen und in Anbetracht des sehr geringen Verkehrsaufkommens unnötigen Trennung von Gehwegen und Fahrbahnen und der Einordnung von Parkplätzen nicht auf den Aufenthalt der Bewohner hin ausgerichtet. Das Stadtmobiliar in Form von Laternen und vereinzelnd Bänken ist alt und was die Bänke angeht, nur noch von geringem Gebrauchswert. Zudem bestehen abgesehen vom Straßenzug „Grüner Weg“ infolge des schlechten baulichen Zustands der Verkehrsflächen in Form von geflickten Asphaltbelegen und gerissenen verwitterten Betonplatten auf den Gehwegen zusätzliche gestalterische Defizite.

Abb. 71 bis 73: Großgrün an „Blauer Wiese“ I Fehlendes Grün, überholtes Straßenraumobiliar, keine die Aufenthaltsqualität fördernde Gestaltung und Nutzung der Straßenräume *Quelle: Wagner PG*

Die Innenhofbereiche sind, von dem als Gemeinschaftsgarten ausgebildeten rückwärtigen Bereich der Wohnblocke Willi-Bredel-Straße Nr. 2, einem Teilbereich des Hofes südlich der Kita mit neuem Spielplatz (Dschungelspielplatz) und einigen gestalteten Hausgärten im Straßenraum „Grüne Wiese“ abgesehen, nur wenig begrünt und gestaltet. Entsprechend fehlen gemeinschaftlich nutzbare Elemente wie Sitzgelegenheiten, Spiel- sowie Sportangebote. Die Innenhöfe verfügen damit bisher nur über eine geringe Aufenthaltsqualität. Bei den Freiflächen der sonstigen Nutzungen sind lediglich diejenigen von Kita und Schule gut begrünt und im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität gestaltet. Die Freiflächen im Umfeld der ehemaligen Kaufhalle und des Heimtextilienmarkts dagegen zeigen erhebliche funktionale und gestalterische Defizite. Von den an die Louis-Fürnberg-Straße westlich angrenzenden Freiflächen liegt ein Großteil brach; hier stellen die teilweise noch stehenden Gebäudereste, große versiegelte Flächen und ungeordneter Grünaufwuchs

gestalterische Missstände dar. Das Gelände der Stadtwerke ist weiträumig abgezäunt; hierdurch wird der dort bestehende Grünzug in Funktion und räumlicher Wirkung erheblich eingeschränkt.

Abb. 74 bis 76: Gestaltungsdefizite Innenhof | ehemalige Kaufhalle | Platz vor Kaufhalle mit Brunnen
Quelle: Wagner PG

Der Platzraum vor dem ehemaligen Einkaufszentrum ist aktuell, wie auch das Gebäude selbst, eingezäunt, teilweise als Parkplatz genutzt und im übrigen Teilbereich ungenutzt und entsprechend auch nicht instandgehalten. Der hier bestehende Brunnen ist seit Jahren außer Betrieb und entwickelt mit seinem Umfeld entsprechend keine Aufenthaltsqualität. Der zur Willi-Bredel-Straße hin geöffnete Grünbereich ist aufgrund der zugewachsenen Grünstrukturen kaum wahrnehmbar und für einen attraktiven Aufenthalt nicht gestaltet. Hier fehlen ebenfalls gänzlich gestaltete Aufenthaltsbereiche mit Stadtmobiliar. Die teilweise im Straßenraum und teilweise in den Hofbereichen bestehenden, nicht oder nur unzureichend eingehausten Müllsammelplätze beeinträchtigen Erscheinungsbild und Aufenthaltsqualität zusätzlich (siehe hierzu auch Kapitel 6.13!).

Betrachtet man den angrenzenden weiteren Untersuchungsbereich, wirkt sich die fehlende Begrünung an der nördlichen Umgehungsstraße (hier wurde zugunsten eines Zufahrtkeils zum SB-Markt auf eine Begrünung verzichtet!) sowie am Hölzern-Kreuz-Weg stark negativ auf das Erscheinungsbild der öffentlichen Straßenräume aus. Gleiches gilt für die nördlich angrenzenden Einzelhandels- und Gewerbeflächen, nimmt man die Liegenschaften der Stadtwerke und der Feuerwehr einmal aus. Die östlich und südlich angrenzenden Bereiche sind von der Straßenraum- und Freiflächengestaltung angemessen; der Bereich um den Divitzer Weg profitiert zudem von der in den Wald eingebetteten Lage.

Abb. 77 bis 79: Defizite Grün u. Gestaltung an Umgehungsstraße | Brachfläche südlich Divitzer Weg | Gedenkstätte *Quelle: Wagner PG*

Die Gedenkstätte des ehemaligen Arbeitslagers ist parkähnlich gestaltet, jedoch fehlt eine Verknüpfung der Anlage mit den angrenzenden Siedlungs- und Freibereichen. Eine südlich des Divitzer Wegs bestehende ca. 1 ha große und im Wesentlichen versiegelte

Brachfläche ist gestalterisch problematisch und bedarf entweder einer standortgerechten Nachnutzung oder einer Renaturierung.

Der westlich an den engeren Untersuchungsraum anschließende Bereich des ehemaligen Gartenbaugroßbetriebs zeigt sowohl was den Straßenraum des Nelkenwegs betrifft als auch bezogen auf die sonstigen Freibereiche erhebliche gestalterische Defizite. So wirken in der Nelkenstraße die komplett fehlende Grüngestaltung sowie der vollständig marode Zustand der Verkehrsanlagen sehr negativ auf das Erscheinungsbild insgesamt. Die nordwestlich des engeren Untersuchungsraumes anschließende Wohnsiedlung „Blaue Wiese“ weist nur eine geringe Straßenraumbegrünung auf; die privaten Freiflächen sind gärtnerisch in unterschiedlicher Qualität angelegt. Beim neu errichteten Einkaufszentrum „Blaue Wiese“ stellt, genau wie bei den beiden Lebensmittel-Discountern im Bereich der Gewerbefläche ehemalige „Alte Pomeg“, die fehlende Parkplatzbegrünung und Grundstückseingrünung einen gestalterischen Mangel dar.

Abb. 80 bis 82: Sanierungsbedürftige Nelkenstraße | großflächig versiegelte Brachflächen | Freibereiche der Gewerbebetriebe ebenfalls mit hohem Versiegelungsgrad *Quelle: Wagner PG*

6.13 Ver- und Entsorgung, Umweltschutz

Der Stadtteil Barth-Süd verfügt über ausreichende Einrichtungen der technischen Infrastruktur für Trinkwasser und Elektrizität. Die Ver- und Entsorgungsleitungen der wesentlichen Medien verlaufen in den öffentlichen Straßenräumen.

Die großen, aus funktionaler Sicht teilweise überdimensionierten Verkehrsflächen und die westlich an die Großsiedlung angrenzenden umfassenden befestigten Brachflächen führen zu einem unnötig hohen Versiegelungsgrad mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Boden-, Grundwasser- und die kleinklimatischen Funktionen. Das auf den Dächern und den befestigten Straßenräumen anfallende Oberflächenwasser wird zudem komplett über die Mischwasserkanalisation abgeleitet, Anlagen zur Speicherung, Rückhaltung oder großflächigen Versickerung im Sinne der Grundwasserneubildung bestehen bisher nicht. So bindet der gerade bei Starkregenereignissen große Anfall an abzuleitenden Oberflächenwasser große Kapazitäten der gesamtstädtischen Entwässerungsinfrastruktur einschließlich derjenigen der Schöpfwerke zur Ableitung des Oberflächenwassers in die Ostsee. Im Hinblick auf das bei fortschreitendem Klimawandel zunehmende Risiko von Starkregen- und Ostsee-Hochwasser/Sturmflutereignissen ist hier ein Beitrag zur Verringerung des Oberflächenwasserabflusses auch des Stadtbereichs Barth Süd im Rahmen der Schaffung einer resilienten gesamtstädtischen Entwässerungsinfrastruktur unumgänglich. Positiv auf vorstehende Umweltfunktionen wirken die direkt angrenzenden, groß dimensionierten Wald- und parkähnlichen Flächen sowie der teilweise hochwertige Vegetationsbestand innerhalb der Siedlungsflächen. Einige Bereiche, so z. B. der östliche Innenhofbereich, lassen aber auch diesen Vegetationsbestand vermissen.

Was die Wärmeversorgung betrifft, so ist der gesamte Bereich der Großsiedlung Barth-Süd an das Fernwärmenetz angeschlossen. Das entsprechende Blockheizkraftwerk (BHKW) mit Kraft-Wärme-Kopplung ist in Gebäuden der ehemaligen Großgärtnerei westlich der Louis-Fürnberg-Straße mit einem ergänzten Neubau untergebracht. Die Wohngebäude der Großsiedlung sowie Kita- und Schulgebäude erhielten nach 1990, abgesehen von den Wohngebäuden in der südlichen R.-J.-Becher-Straße eine Dämmung der Außenhaut. Jedoch entspricht diese Fassadendämmung nach nunmehr ca. 25 Jahren größtenteils nicht mehr den aktuellen Klimastandards bzw. ist bereits wieder erneuerungsbedürftig. Die im Quartier nachgenutzten Funktionsgebäude der ehemaligen Großgärtnerei wurden nach 1990 nur zum Teil mit Dämmung nachgerüstet; hier besteht entsprechend Handlungsbedarf.

Was den Einsatz regenerativer Energien betrifft, so beschränkt sich dieser bisher noch auf einzelne PV-Anlagen auf dem Aldi-Markt am Nahversorgungsstandort Blaue Wiese sowie auf den Dächern von 2 (weiteren) Gewerbebetrieben. Entsprechend ist hier ein Ausbau geboten. Infrastruktur zur Nutzung der E-Mobilität (Ladestationen für E-Bikes, E-Autos) besteht bisher auch im weiteren Untersuchungsraum nicht.

Abb. 83 bis 85: Blockheizkraftwerk / Müllcontainer freistehend im Straßenraum, ansatzweise Einhausung *Quelle: Wagner PG*

Die Müllentsorgung obliegt gemäß Abfallsatzung dem Landkreis Vorpommern-Rügen und dem seitens des Landkreises beauftragten Entsorgungsunternehmen. Die Befahrbarkeit mit Entsorgungsfahrzeugen ist durchgehend gewährleistet. Die Müllsammlung im Bereich der Großsiedlung erfolgt an zentrierten Sammelstellen in großen Müllcontainern, welche offen, ohne entsprechende Einzäunung und in der Regel ohne Einhausung im Straßenraum oder in den Zugangsbereichen der Wohnhöfe stehen. Hierdurch kommt es periodisch vor, dass Abfälle im Straßenraum herumliegen. Diese Müllsammelstellen beeinträchtigen das interne Erscheinungsbild und insbesondere die Aufenthaltsqualität der Straßen- und Freiräume in erheblich negativer Weise.

Von der Immissionssituation her besteht eine erhöhte Lärmbelastung von der L21 (Umgehungsstraße) aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit einem DTV-Wert von 7.523 sowie von der L22 (Südliche Chausseestraße) mit einem DTV-Wert von 6.704 PW pro Tag. Dies führt gemäß des Lärmgutachtens zur Prädikatisierung (siehe dazu Kapitel 2.3.2.7) zu einer Überschreitung der Orientierungswerte bis zu ca. 60 m in den Siedlungsbereich hinein, gemessen von der Straßenmitte. In der Saison dürften diese Werte noch deutlich höher liegen. Die im Untersuchungsraum bestehenden Immissionen durch Gewerbe beschränken sich auf den Anliefer- und Abholverkehr einiger Gewerbebetriebe und der Lebensmittel-Märkte sowie die Geräusche deren haustechnischer Aggregate. Zur Wohnnutzung im Kernbereich des Stadtteils besteht aber ein deutlicher Abstand von 100 m und mehr, sodass erhebliche Konflikte nicht bestehen. Zudem bestehen Immissionen des

BHKW im Nordwesten der Großsiedlung; der zur nächstgelegenen Wohnbebauung bestehende Abstand von 150 m dürfte hier aber zur Vorbeugung von erheblichen Belastungen ausreichen.

6.14 SWOT-Analyse

Die für die konzeptionellen Überlegungen relevanten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken sind nachfolgend nach Handlungsfeldern zusammengefasst:

Tab. 25: SWOT-Analyse Barth Süd

Wohnen und Daseinsvorsorge	
Stärken	**Schwächen**
▪ über 30 % der Bewohner unter 25 Jahre; hoher Anteil an jungen Familien ▪ Mit „Barther Tomaten“, mittelständischen Handwerks- und Gewerbebetrieben sowie Einzelhandel u. Dienstleistung Arbeitsplatzangebote im Stadtbereich ▪ Differenziertes Wohnungsangebot mit Mietwohnungen von einfachem bis mittleren Standard und verschiedenen Größen sowie mit Einfamilienhäusern im direkten Umfeld ▪ Kita saniert, mit anforderungsgerechter Ausstattung und mit attraktivem Freibereich ▪ Regionale Schule ebenfalls saniert mit 3-Feldsporthalle sowie großem Freibereich mit umfassenden Sportplätzen ▪ Jugendtreff im Stadtteil ▪ Ebenso ein Fitnessstudio mit Trainingsangeboten für Jugendliche (Boxen) ▪ Warenangebot des täglichen Bedarfs in Form von einem Vollsortimenter und 2 Discountern an das Quartier angrenzend ▪ Ärztehaus mit Hausarzt (Internist), 2 Fachärzten, Physiotherapie und Apotheke ▪ Neuer (Dschungel)Spielplatz vorzugsweise für Altersgruppe 7-13 Jahre ▪ Tennisplätze an Stadtteil angrenzend	▪ gegenüber der Gesamtstadt deutlich höherer Anteil an Beziehern von Transferleistungen ▪ sehr geringer Teil der WE mit Aufzügen ausgestattet und barrierefrei gestaltet (nur W.-Bredel-Str. 6 und Blaue Wiese 12) ▪ Gebäude südliche J.-R.-Becher-Str. nicht saniert, ein großer Teil des Gebäudebestands zudem modernisierungs- bzw. sanierungsbedürftig ▪ Aktuell aufgrund Flüchtlingszuzug kein relevanter Leerstand; strukturell aber Leerstand in Teilbereichen, insbesondere in den oberen Geschossen (Grund: fehlende Aufzüge) ▪ Sportflächen auf Schulgelände bisher für Allgemeinheit nicht zugänglich/nutzbar ▪ Auch ansonsten Sport- und Freizeitangebot ergänzungsbedürftig ▪ Stadtteilzentrum bisher nur als „provisorisches“ Angebot
Chancen	**Risiken**
▪ Potenzial für neue Bewohner durch im Tourismus Beschäftigte aus Prerow und Zingst sowie von Vorhaben in Barth (Speicher II, Vinetarium, Hafenquartier, Resort Monser Haken) ▪ Bei Verbesserung des qualitativen Wohnungsangebots, Wohnumfeld, quartiersbezogener Infrastruktur sowie des Stadtteilimages kann ein erheblich größeres Spektrum der Bevölkerung als Mieter erreicht werden ▪ Bei Herstellung vermehrter barrierefreier Wohnungen und Ergänzung insbesondere des medizinischen und sozialen Dienstleistungsangebots können zusätzlich ältere Mietergruppen gezielt angesprochen werden ▪ Durch ggf. hinzukommende tlw. einkommensstärkere Bewohner Stabilisierung / Steigerung der Nachfrage	▪ Bisher stabile Bevölkerungszahlen im Stadtteil aufgrund Einquartierung von Flüchtlingen; bei rückläufigen Flüchtlingszahlen wird dies vornehmlich zum Bevölkerungsrückgang in Barth Süd führen ▪ Infolge möglichen Bevölkerungsrückgangs erhöhter Leerstand im Stadtteil, insbesondere im einfach ausgestatteten, industriell gefertigten Bestand ▪ im Falle eines Bevölkerungsrückgangs Risiko sinkender Auslastung der Kita ▪ Zusätzliches Leerstandsrisiko aufgrund fast durchgehend fehlender Aufzüge und Barrierefreiheit; damit fallen insbesondere die Älteren als große und weiter wachsende Nachfragegruppe aus!

nach Waren und Dienstleistungen ▪ Verbesserung Sportstättenangebot durch Öffnung der Sportplätze auf dem Schulhof für die Allgemeinheit ▪ Anteilige Nutzung der Brachflächen westlich L.-Fürnberg-Str. zur Schaffung zusätzlicher Wohnungsangebote (Entwicklung als Mischgebiet)	
Handlungsbedarf	
▪ Verbesserung des qualitativen Wohnungsangebots gemeinsam mit den Wohnungsunternehmen ▪ Vermehrung des Angebots an barrierefreien Wohnungen ▪ Schaffung dauerhaften Anlauf- und Beratungsstelle im Quartier ▪ Verbessrung der Aufenthaltsqualität des Wohnumfelds ▪ Erhalt/Weiterentwicklung des Angebots an sozialen und medizinischen Einrichtungen ▪ Ergänzung der Sport und Freizeitmöglichkeiten im Stadtteil für sämtliche Altersgruppen	
Tourismus und weitere Wirtschaftszweige	
Stärken	**Schwächen**
▪ Arbeitsplatzangebot im Stadtteil durch 2 Marktfruchtbetriebe, mehrere kleinere Handwerks- und Gewerbebetriebe, Einzelhandel, Gastronomie-, medizinische und weitere Dienstleistungs- sowie Bildungseinrichtungen ▪ Siedlungsnahe Gewerberäume und -Flächen ▪ Mit Pommernhotel bestehendes Beherbergungs- und Gastronomieangebot im Stadtteil	▪ Gewerberäume und Flächen in größtenteils sanierungsbedürftigem Zustand ▪ Aufgrund unzureichender Gestaltung des Umfeldes der Nelkenstraße bisher keine positive Adressenbildung ▪ Pommernhotel bisher in von weiteren touristischen Angeboten isolierter Lage
Chancen	**Risiken**
▪ Durch Neuordnung und Sanierung der brachliegenden Bereiche der ehemaligen Großgärtnerei Schaffung zusätzlicher Flächen für ergänzendes Gewerbe und Dienstleistung ▪ Durch Sanierung und Nachnutzung ehemalige Kaufhalle und Textilienmarkt mit ehemaligem Sozialgebäude Potenzial ▪ Verbesserung der Integration des Pommernhotels in Tourismusstruktur	▪ Bei unterbleibender Neuordnung und Sanierung insbesondere des Bereichs Louis-Fürnberg-Str. und Nelkenstr. erhöhtes Risiko von Betriebsaufgaben bzw. Betriebsverlagerungen ▪ Damit einhergehend Risiko des Verlusts von Arbeitsplätzen am Standort und ▪ Vermehrte ungenutzte Gebäude und Flächen
Handlungsbedarf	
▪ Verbesserung der Nutzbarmachung der Gewerbe(brach)flächen beiderseitig Nelkenstraße (mittlerer und westlicher Teilabschnitt) für gewerbliche Zwecke ▪ Nutzbarmachung leer stehender bzw. untergenutzter Bestandsgebäude (auch) für gewerbliche Zwecke (ehem. Kaufhalle, ehem. Sozialgebäude, weitere Gebäude Bereich Nelkenstraße) ▪ Maßnahmen zur verbesserten Einbindung des Pommernhotels in die örtliche und regionale Tourismusstruktur	
Nachhaltige Mobilität	
Stärken	**Schwächen**
▪ Über Umgehungs- und Chausseestraße gute motorisierte Anbindung an Stadtkern, übrige Stadtteile und an das überörtliche Verkehrsnetz ▪ Kombinierte Fuß- und Radwege entlang der äußeren Hauptverkehrsstraßen (Chausseestraße, Hölzern-Kreuz-Weg) ▪ Über Ampeln geregelte Fußgänger-/Radfahrerübergänge in Höhe Louis-Fürnberg- und Chausseestraße ▪ Bahnhof Barth mit Zugverbindungen in Richtung	▪ Keine Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen im Quartier (L.-Fürnberg-, B.-Brecht-, Nelkenstraße Divitzer Weg) und damit keine durchgehende Radwegeverbindung zwischen Schule und Stadtzentrum ▪ Fehlende Querungshilfen in südlicher Chausseestraße auf Höhe Bushaltestelle und B.-Brecht-St. ▪ Fuß- und Radwegeverbindung nach Einzelhandelsstandort Blaue Wiese verbesserungsbedürftig, zur gleichnamigen Wohnsiedlung fehlt eine Anbindung seit

Rostock und Stralsund in ca. 1 km Entfernung ▪ Stadtbuslinie über den ganzen Tagzeitraum mit Haltestellen im Stadtteil	Neubau des EKZ ▪ Mit Ausnahme der Straße Grüner Weg durchgehend erneuerungsbedürftige Erschließungsanlagen teilweise Gefährdung für die Benutzer gegeben ▪ Überdimensionierung der Anwohnerstraßen ▪ Obligatorisches Längsparken in den Anwohnerstraßen schränkt Aufenthaltsfunktion stark ein ▪ Bushaltestelle an Chausseestraße (insbesondere Westseite) funktional und gestalterisch erneuerungsbedürftig
Chancen	**Risiken**
▪ Realisierung des Bahnanschlusses nach Zingst erhöht Attraktivität Barths als Wohnstandort für dort Beschäftigte; davon kann auch das Wohnquartier Barth Süd profitieren ▪ Sanierung und bedarfsgerechte, an Klima- und Nachhaltigkeitsanforderungen orientierte Neugestaltung der inneren Erschließung verringert Versiegelung und dauerhafte Unterhaltungskosten ▪ Durch eine entsprechende grundlegende Neugestaltung kann eine Aufenthaltsqualität für den Straßenraum als Teil des Wohnumfelds geschaffen werden ▪ Gleiches gilt für flächensparende Neuordnung des ruhenden Verkehrs	▪ Bei Beibehaltung des heutigen Zustands der Erschließungsanlagen bzw. deren weiterer Verfall Unfallgefährdung für Fußgänger und Radfahrer ▪ Das wenig ansprechende Erscheinungsbild der Straßenräume erschwert eine positive Imagebildung.
Handlungsbedarf	
▪ An Klima- und Nachhaltigkeitsanforderungen orientierte grundlegende funktionale und gestalterische Neuordnung der gesamten quartiersinternen Erschließung ▪ Dies schließt eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs mit ein ▪ Herstellung durchgängiger sicherer Netze für die Verkehrsteilnehmergruppen Fußgänger und Radfahrer ▪ Herstellung fehlender Übergänge für Fuß- und Radfahrer an der Chausseestraße ▪ Funktionale und gestalterische Verbesserung der Bushaltestellen ▪ Schaffung der nötigen Infrastruktur für die E-Mobilität	
Umwelt- / Klimaschutz und Nachhaltigkeit	
Stärken	**Schwächen**
▪ Fernwärmeversorgung in Großteil der Gebäude ▪ Aufgrund guter Verkehrsanbindung, eher zentraler Lage und verdichteter, flächensparender Bebauung insgesamt positive Ökobilanz ▪ Teilweise ökologisch wertiger Vegetationsbestand mit Großbäumen und Ansätzen von Grün- und Biotopverknüpfungen ▪ Lage angrenzend an große Wald- bzw. Gehölzbestände im Süden und Südwesten positiv für Kleinklima, insbesondere gegen sommerliche Aufheizung	▪ Hoher Versiegelungsgrad der Straßenräume, ebenerdigen Stellplatzflächen und auch sonstiger Freiräume (Platz vor ehem. Kaufhalle sowie im erweiterten Untersuchungsraum gewerbliche Brachflächen beiderseitig Nelkenstraße, SB-Märke) mit negativen Auswirkungen auf Grundwasserneubildung und Kleinklima ▪ Ebenso starke Belastung des gesamtstädtischen Entwässerungssystems und ▪ Gerade in Anbetracht des Klimawandels vermehrte Risikolage bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Hochwasser und Sturmflutereignisse ▪ Abgesehen von PV-Anlagen auf wenigen Gebäuden bisher kein Einsatz von regenerativen Energien ▪ Fehlende Infrastruktur für E-Mobilität ▪ Erhöhte Immissionsbelastung durch insbes. in der Saison stark befahrene angrenzende überörtliche Straßen (L21/L23)

Chancen	Risiken
▪ Schaffung von Infrastruktur für die E-Mobilität (Ladestationen für E-Mobile und E-Bikes) ist Beitrag zum Klimaschutz verbessert Kleinklima und erhöht Attraktivität des Stadtteils, gleiches gilt für ▪ Energetische Sanierung der Altgebäude ▪ Wärme- und Stromversorgung durch regenerative Quellen ▪ Weiterentwicklung Begrünung und Biotopverbundentwicklung ▪ Entsiegelung und Schaffung von Retentionsflächen; diese führt auch zur Verbesserung der Grundwasserneubildung und Entlastung des städtischen hydrologischen Systems	▪ Bei Vernachlässigung von Umwelt-/ Klimaschutzmaßnahmen besteht erhöhtes Risiko von Klimafolgeschäden (insbes. Überschwemmung, sommerliche Aufheizung) ▪ sowie mittelfristig erhöhte Aufwendungen für Miete und Mobilität durch steigende Energiekosten
Handlungsbedarf	
▪ Im Rahmen der Neugestaltung der Erschließungsanlagen Schaffung der für die E-Mobilität benötigte Infrastruktur ▪ Umstellung Energieversorgung auf regenerative Träger einleiten ▪ Maßnahmen zur Entsiegelung bzw. zur Reduzierung des Versiegelungsgrads ▪ Schaffung von Retentions- und Versickerungsflächen ▪ Vermehrung Grünbestand und weitere Verknüpfung der Biotopstrukturen	
Kulturelles Erbe, Stadt- und Landschaftsraum	
Stärken	**Schwächen**
▪ Gesamtstruktur der Großsiedlung Teil des kulturellen Erbes ▪ Attraktiver Waldbereich und gute Grüneinbindung des Standorts nach Süden und Südwesten ▪ In Teilbereichen gute Durchgrünung durch Großbäume in Straßen- und Hofräumen	▪ Fehlende Eingrünung längs Umgehungsstraße ▪ sowie fehlende Be- und Eingrünung der umliegenden Gewerbegebiete und der SB-Marktgrundstücke samt den Parkplätzen ▪ Brach gefallene Flächen nördlich ehemalige Kaufhalle und westlich L.-Fürnberg-Str. beeinträchtigen das Erscheinungsbild des Stadtteils in erheblich negativer Weise ▪ Sämtliche Straßenräume in der Großsiedlung sowie im südlich und westlich anschließenden Bereich mit erheblichen gestalterischen Mängeln und entsprechend geringer Aufenthaltsqualität ▪ Innenhöfe der Großsiedlung von der Begrünung und Gestaltung aufwertungsbedürftig ▪ Dabei Innenhöfe östlich Hans-Mawitza-Str. und südlich B.-Brecht-Str. weitgehend ohne Großgrün ▪ Müllsammelstellen ohne Einhausung und Eingrünung
Chancen	**Risiken**
▪ Verbesserung der städtebaulichen Struktur durch ortsgerechte Nachnutzung der Brachflächen westlich L.-Fürnberg-Str. ▪ Aufwertung des Siedlungsbilds durch Sanierung und adäquate Nachnutzung ehem. Kaufhalle sowie ehem. Sozialgebäude nördlich davon ▪ Verbesserung des Orts- und Landschaftsbilds durch Ergänzung der Großgrünstrukturen und ortsgerechte Entwicklung der Brachflächen westlich L.-Fürnberg-Str. und südl. Divitzer Weg ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Straßenräu-	▪ Bei Unterbleiben der adäquaten Nachnutzung der Brachflächen wird infolge der verbleibenden gestalterisch problematischen Eingangssituation eine positive Imagebildung erheblich erschwert

me im Quartier u. a. durch Konzentration des ruhenden Verkehrs auf Sammelstellplatzanlagen ▪ Attraktivitätssteigerung der Innenhöfe durch Freiflächengestaltung sowie zusätzliche Spiel- und Aufenthaltsbereiche ▪ Einbindung der Gedenkstätte in die Freiraumgestaltung der Siedlung	
Handlungsbedarf	
▪ Planerische Vorbereitung und Umsetzung einer orts- und landschaftsbildgerechten Nachnutzung bestehender Brachflächen ▪ Sanierung und Nachnutzung der Leerstandsgebäude ehem. Kaufhalle und ehem. Sozialgebäude ▪ Orts- und Landschaftsbildgerechte Gestaltung der Freiflächen ▪ Dabei Einbindung der Gedenkstätte in die	
Bürgerschaftliches Engagement und soziale Teilhabe	
Stärken	**Schwächen**
▪ Jugendclub mit stetiger Jugendarbeit ▪ Präsens anderer Träger mit sozialen Angeboten ▪ Stadtteilbüro mit Beratungsangebot und Information zur Neugestaltung des Stadtteils	▪ Bisher keine Strukturen zur Beförderung gemeinsamen Handels im Stadtteil ▪ Wahrnehmung des Stadtteils bei eigener Bevölkerung wie gesamtstädtisch eher negativ ▪ Entsprechend bisher stark eingeschränktes bürgerschaftliches Engagement ▪ Stadtteilbüro bisher nur „provisorisch“
Chancen	**Risiken**
▪ Verstärktes Informations- und Beratungsangebot insbesondere in Form eines ständigen Stadtteilbüros kann Identifikation mit dem Stadtteil fördern ▪ Verstärkte Einbindung der Bewohner und weiterer Akteure im Quartier in Form geeigneter Formate fördert Akzeptanz für die Stadtteilentwicklung ▪ Möglichkeit für die Bürger, den Stadtteil mit zu gestalten	▪ Bei Verzicht auf Information und Einbindung der Bürger und Akteure kann Akzeptanz des Stadtteils (weiter) sinken
Handlungsbedarf	
▪ Verstetigung des Beratungs- und Informationsangebots im Stadtteil ▪ ständige Einrichtung eines Stadtteilbüros/Stadtteilzentrums ▪ Vorbereitung und Durchführung von Formaten zur direkten Bürgerbeteiligung an der Stadtteilentwicklung ▪ Maßnahmen/Veranstaltungen zur Information über die Planung und zur Imageverbesserung	

Im Ergebnis vorliegender SWOT-Bewertung erfolgt eine Plandarstellung mit Verortung der einzelnen Aspekte. Dabei sind die Stärken und Chancen in Blau- und Grüntönen und die Schwächen und Risiken in Orange- bis Rottönen gehalten, sodass die Chancen bergenden Bereiche genauso wie die Problem- und mit Risiken behafteten Strukturen auch im räumlich-funktionalen Zusammenhang deutlich werden.

Die nachfolgende Portfolio-Darstellung gibt Auskunft, inwieweit einzelne Handlungsfelder im Stadtteil aktuell stark oder schwach dastehen und wie deren zukünftige Entwicklung zu sehen ist.

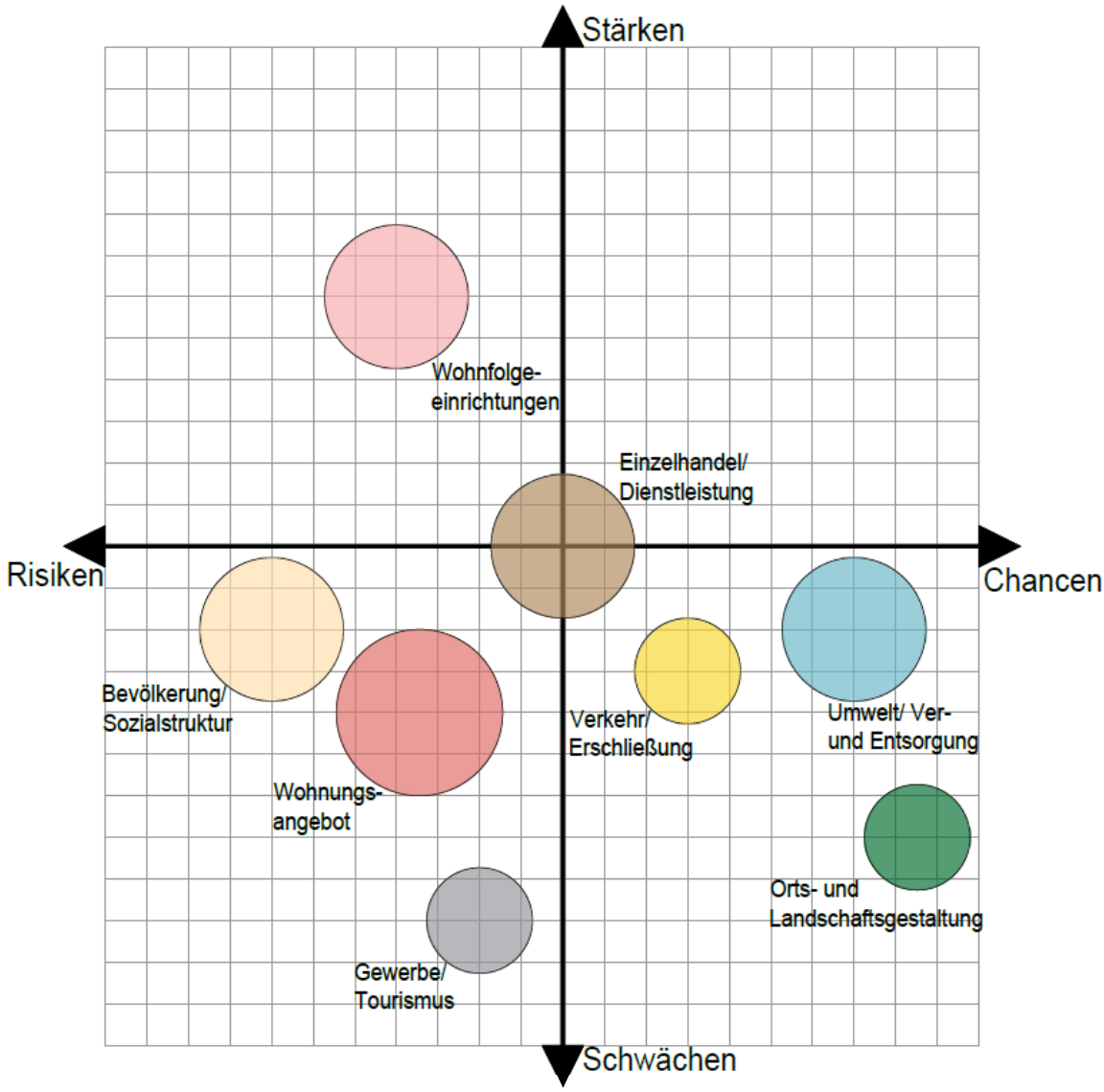

Abb. 86: Portfolio-Darstellung nach Handlungsfeldern *Quelle: Wagner PG*

7. Planungsansatz für Barth-Süd

7.1 Zielkatalog

Nachfolgender Zielkatalog definiert zunächst übergeordnete Zielsetzungen im Sinne der angestrebten Neupositionierung und grundlegenden gesamtstädtischen Funktion des Stadtteils sowie zur kooperativen Herangehensweise. Davon abgeleitet werden zu den einzelnen Handlungsfeldern spezifische Zielstellungen formuliert.

7.1.1 Übergeordnete Zielsetzungen bzw. Planungsleitlinien

- Allgemeine Verbesserung von Image und Attraktivität des Stadtteils als Wohn-, Bildungs- und Arbeitsstandort sowie verstärkte Identifikation der Bewohner/Nutzer.
- Dabei thematisch wie räumlich ganzheitliche Betrachtung des Stadtteils unter Einbeziehung der angrenzenden Bereiche und der relevanten Zielsetzungen und Entwicklungen auf gesamtstädtischer Ebene.

- Gemeinsame Prozessgestaltung mit den Bewohnern, Wohnungsunternehmen, weiteren Eigentümern und weiteren maßgeblichen Akteuren im Stadtteil.

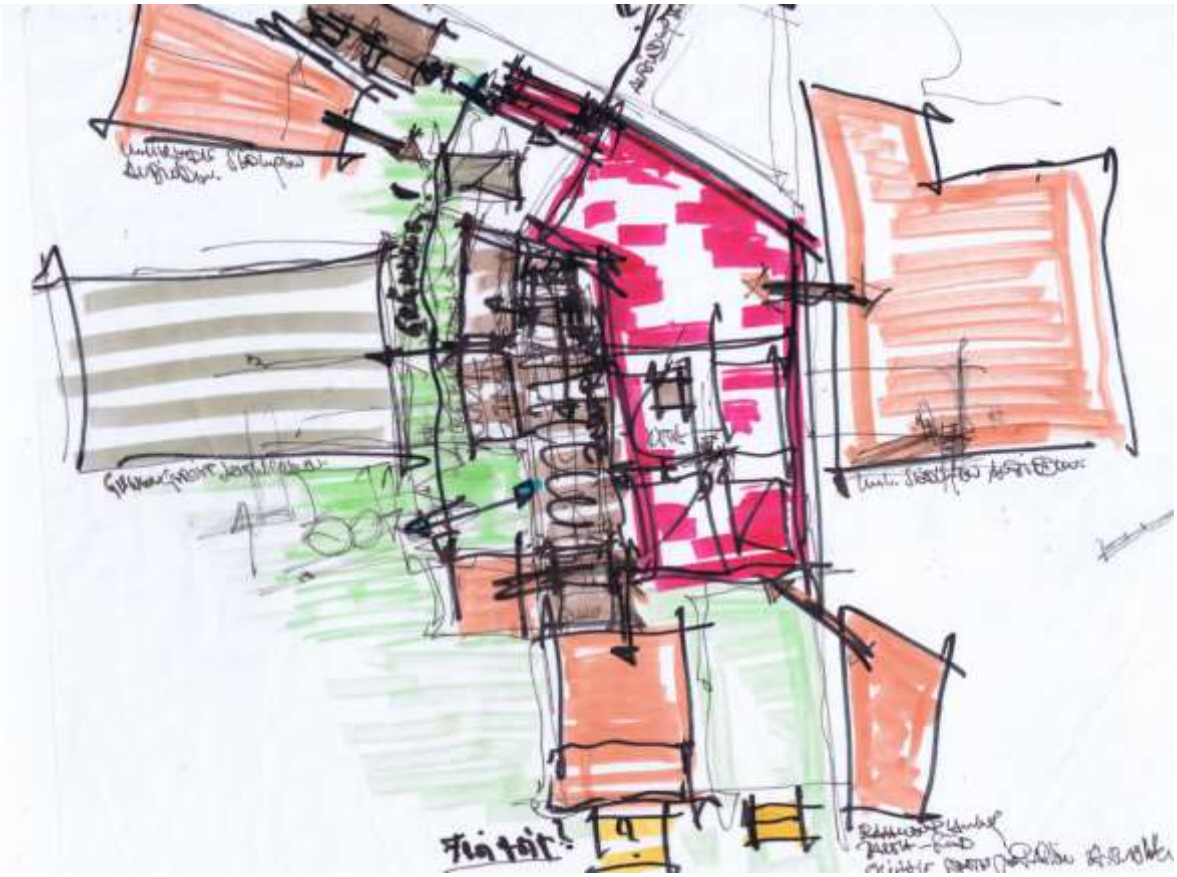

Abb. 87: Skizze mit Darstellung der möglichen räumlichen und funktionalen Verknüpfungen *Quelle: Wagner PG*

7.1.2 Zielsetzung nach Handlungsfeldern

Nachfolgende Zielsetzungen für das Plangebiet des teilräumlichen Konzepts bauen auf die Zielstellungen für die Gesamtstadt. Dabei werden die Zielstellungen auf die spezifischen Aufgaben und Anforderungen, welche an die erforderliche städtebauliche Neuordnung des Stadtquartiers zu stellen sind, fokussiert.

Tab. 26: Übersicht der Ziele entsprechend den Handlungsfeldern für Barth-Süd

Ziel	Zielstellungen nach Handlungsfeldern
W	**Wohnen und Daseinsvorsorge**
W1	**Langfristige Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung durch Bindung bisheriger und Gewinnung neuer Zielgruppen insbesondere** ▪ für Beschäftigte im Tourismus aus Barth und den touristisch geprägten Nachbargemeinden, Berücksichtigung der verschiedenen AN-Gruppen wie auch Saisonkräfte und Azubis bei der Angebotsgestaltung, ▪ spezielle Wohnangebote für junge Familien, ▪ sowie für Senioren und Menschen mit körperlichen Einschränkungen.
W2	**Nachfragegerechte bauliche und funktionale Aufwertung des Wohnungsangebots sowie Verbesserung der Angebotsvielfalt:** ▪ Erhalt des günstigen Wohnraumes, ▪ Ergänzendes Angebot an neuen Wohnangeboten, ▪ Verbesserung des Angebots an barrierefreien Wohnungen, ▪ Schaffung von Angeboten des betreuten Wohnens; ggf. mit öffentlich zugänglichem Bistro/Gemeinschaftsräumen.
W3	**Schaffung von Bauflächen für eine bedarfsgerechte, ergänzende Wohnungsbauentwicklung am Standort** ▪ im Ein- und Zweifamilienhaussegment, ▪ im Mehrfamilienhausbereich sowie für ▪ besondere Wohnangebote (Mehrgenerationenwohnen, Baugruppen usw.)
W4	**Schaffung eines Stadtteiltreffs mit** ▪ Informations- und Beratungsangebot für die Bewohner und Akteure im Quartier und ▪ Räumlichkeiten für Veranstaltungen, Seminare und Vereine.
W5	**Verbesserung des bewohnerbezogenen Dienstleistungsangebots,** ▪ gezielte Ergänzung der medizinischen Versorgung, ▪ Ergänzung sonstiger Serviceangebote für ältere Senioren.
W6	**Schaffung einer zentralen, auch für Märkte und Feste geeigneten Freifläche.**
W7	**Verbesserung des Sportflächenangebots** ▪ u. a. durch Nutzbarmachung bestehender Anlagen angrenzend an Schulgelände
W8	**Verbesserung des Spielplatzangebots insbesondere** ▪ für die Altersgruppe 0-6 und ▪ die Jugendlichen von 14 bis 19 Jahren.
W9	**Verbesserung der Angebote an wohnungsnahen Mietergärten.**

T	**Tourismus und Wirtschaftsentwicklung**
T1	**Verbesserung des Arbeitsplatzangebots in Quartier und dessen direktem Umfeld.** Schaffung der Voraussetzungen zur Ansiedlung von Dienstleistung und mit dem Wohnen verträglichem Gewerbe ▪ durch Angebot entsprechender Gewerberäume, ▪ sowie von Gewerbegrundstücken (auch im Bereich Nelkenstraße außerhalb des Plangebiets des Teilräumlichen Konzepts).
T2	**Förderung der Kombination Wohnen und Arbeiten;** ▪ dazu Bereitstellung geeigneter Grundstücke, ggf. auch Gebäudeimmobilien, ▪ Förderung entsprechender investiver Projekte von privater Seite.
T3	**Verbesserung der Einbindung des Pommernhotels in die örtliche und regionale Tourismusstruktur:** ▪ Hierzu Verbesserung Fuß- und Radwegeverbindungen Richtung Kernstadt/Hafen sowie Barthe/Stadtforst.
M	**Nachhaltige Mobilität – Voraussetzungen für nachhaltige(n) Fortbewegung u. Transport**
M1	**Verbesserung der Funktionalität der internen Verkehrserschließung mit Zielsetzung der Verkehrsreduzierung und besserer Aufenthaltsqualität im Quartier.** Dabei ▪ Verkehrsraum für alle Teilnehmer gleichberechtigt gestalten - mehr Raum und durchgängige Wegenetze für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, ▪ durchgehend behinderten- und altengerechte Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, ▪ Beschränkung der Verkehrsinfrastruktur auf die nötigen Querschnitte und Flächen.
M2	**Schaffung verkehrssichere Verknüpfung des Stadtteils für Fußgänger mit den umliegenden Wohnsiedlungsbereichen, dem Einkaufszentrum Blaue Wiese, der Kernstadt sowie dem angrenzenden Landschafts- und Naherholungsraum.** Dazu ▪ Gewährleistung einer verkehrssicheren Querung der Umgehungsstraße, ▪ Durchgehende Wegeinfrastruktur für Fußgänger und Radfahrer.
M3	**Erschließungsmindeststandards bei öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandel, Dienstleistung und Tourismusbetriebe für nichtmotorisierte Kunden:** ▪ Gegenüber dem MIV gleichberechtigte Zuwegungen für Fußgänger und Radfahrer, ▪ ausreichend Stellplätze für Fahrräder und Lastenfahrräder, ▪ durchgehend Ladestationen für E-Bikes.
M4	**Anbindung des Stadtteils an den ÖPNV verbessern.** Dazu ▪ Verbesserung Angebot ÖPNV-des Landkreises und des Stadtbusses hinsichtlich bedienter Tageszeiten und Taktung, ▪ Verbesserte Verknüpfung mit nichtmotorisiertem Individualverkehr, ▪ attraktive Gestaltung der Buswartezonen.
U	**Umwelt-/ Klimaschutz und Nachhaltigkeit**
	Konsequente Berücksichtigung umweltbezogener Schutzgüter: Fläche, Boden, Oberflächengewässer und Grundwasser, Flora, Fauna (Klein)klimas, Immissionsschutz, auch im Sinne der Vorsorge vor negativen Auswirkungen von Wetterextremereignissen; dazu:
U1	**Zeitgemäße Verbesserung energetische Gebäudedämmung und -ausrüstung** (Maßnahme betrifft abgesehen von den herzurichtenden öffentlichen Gebäuden die privaten Investoren!).

U2	**Verkehrsinfrastruktur auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger ausrichten:** ▪ Umweltfreundliche Ausrichtung des ÖPNV (z. B. Betrieb mit regenerativen Energien, ggf. kleinere, bedarfsgerechte Fahrzeuge), ▪ Ausbau der Radinfrastruktur; insbesondere durchgängiges Wegenetz und Ladestationen für E-Bikes), ▪ Ausbau Ladestationen für E-Mobile, ▪ Einführung Carsharing-Angebot.
U3	**Verringerung des Versiegelungsgrads im Plangebiet:** ▪ Im Bereich Verkehrsflächen durch Beschränkung auf notwendige Flächen bzw. Querschnitte, ▪ durch Anstreben einer teilw. Mehrgeschossigkeit bei Anlagen des ruhenden Verkehrs, ▪ bei der Nachnutzung der Brachflächen, hier ist eine Beschränkung der Flächeninanspruchnahme sowie bei den baulich in Anspruch zu nehmenden Freiflächen ein möglichst geringer Versiegelungsgrad anzustreben.
U4	**Verbesserung der Grün- bzw. Biotopverbundstruktur.** ▪ Ergänzung bzw. Weiterführung bestehender straßenbegleitender Grünstrukturen und Hofbegrünungen, ▪ Verknüpfung der Grün- und Biotopstrukturen mit den entsprechenden Strukturen des Umfelds.
U5	**Verbesserung der hydrologischen Voraussetzungen bzw. Anlagen:** ▪ Schaffung von Kleingewässern sowie ▪ Flächen zur Versickerung und Retention, ▪ deren Einbettung in ein quartiersbezogenes sowie gesamtstädtisches Verbundnetz.
U6	**Verringerung der saisonalen Immissionsbelastung seitens der Umgehungsstraße,** insbesondere ▪ durch geeignete Immissionsschutzmaßnahmen, ▪ durch Attraktivitätssteigerung der Angebotsalternativen zum MIV im Bereich ÖPNV und nicht motorisiertem Individualverkehr.
K	**Kulturelles Erbe, Stadt und Landschaftsgestaltung**
K1	**Bei der Nachnutzung von Gebäuden diese gestalterisch unter Berücksichtigung deren baugeschichtlicher Dimension weiterentwickeln.**
K2	**Erhalt markanter für die Entstehungszeit beispielhafter Ausstattungsobjekte.** Hier ist der Brunnen südlich der Kaufhalle anzuführen.
K3	**Grundlegende Aufwertung der Freiraumgestaltung im gesamten Quartier:** ▪ Neugestaltung der Erschließungsinfrastruktur mit der Zielsetzung einer nachhaltigen umweltgerechten Ausrichtung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität. ▪ Gestalterisch-funktionale Einbindung der Müllsammelstellen.
K4	**Aufwertung und bessere Einbindung der Gedenkstätte in die Freiraumstruktur:** ▪ Langfristige Sicherung des Mahnmals, ▪ Anbindung an das Fußwegenetz des Quartiers.
B	**Bürgerschaftliches Engagement, Teilhabe an Stadt u. Quartiersentwicklung**
B1	**Verbesserung der Informations- und Beratungsangebot für die Bewohner und weitere Akteure im Stadtteil:** ▪ Quartiermanagement verstetigen und weiterentwickeln,

	▪ Beratungsangebot entsprechend der Anforderungen im Stadtteil weiter entwickeln.
B2	**Umfassende Information der Bewohner und sonstigen Akteure und Beteiligung am Planungsprozess sicherstellen:** ▪ Regelmäßige Information in geeigneten Formaten vornehmen, ▪ Beteiligung am Planungsprozess durch geeignete Formate ermöglichen (z. B. Befragungen, thematische Quartiersspaziergänge, Werkstattverfahren, Bürgerprojekte).
B3	**Durchführung image- und gemeinschaftsbildender Öffentlichkeitsarbeit.** ▪ Imagekampagne für den Stadtteil entwickeln, ▪ Feste und auf den Stadtteil bezogene kulturelle Veranstaltungen weiterentwickeln und ausbauen.

7.2 Maßnahmenplan - Erläuterung der Planungsinhalte

Nachfolgend wird das der Maßnahmenplanung zu Grunde liegende städtebauliche Konzept erläutert. Dabei wird auf die räumliche Situation und die planerische Ausgangslage eingegangen, die einzelnen Planungsinhalte werden zudem im Zusammenhang ganzheitlich betrachtet.

Die Maßnahmenvorschläge sind aufgrund des frühen Planungsstadiums und der Maßstäblichkeit noch allgemein gehalten und entsprechend auf den nachfolgenden Ebenen der quartiersbezogenen Fachplanungen und der Objektplanungen zu konkretisieren.

Der städtebauliche Ansatz des Teilräumlichen Konzepts verfolgt eine ganzheitliche, nachhaltige **Weiterentwicklung und Aufwertung des Stadtteils** Barth Süd. Es soll ein attraktives Wohn- und Arbeitsquartier geschaffen werden, welches bestehende Einwohnergruppen und Gewerbetreibende dort langfristig halten und neue Zielgruppen ansprechen kann.

7.2.1 Städtebauliche Struktur

Die städtebauliche Grundstruktur des Konzepts baut auf der Bestandssituation auf. So bleibt die Großsiedlung aus den späten 70er und 80er-Jahren erhalten; es werden lediglich optional Vorschläge für geschossweisen Rückbau in hierfür sich städtebaulich anbietenden Lagen unterbreitet. Insbesondere bei engen Gebäudestellungen, welche zu einer Verschattung gerade der Innenhöfe in der weit überwiegenden Zeit des Jahres führen oder zur Schaffung von Durchgängen an sinnvollen Stellen kann ein partieller Umbau bzw. geschossweiser Rückbau die städtebauliche Gesamtqualität erheblich verbessern.

Die aktuell überwiegend leer stehenden Gebäude der ehemaligen Kaufhalle und des ehemaligen Sozialgebäudes sollen mit adäquaten Einrichtungen (siehe 7.3.2) nachgenutzt werden. Im Sinne einer besseren Raumbildung insbesondere am geplanten Quartiersplatz südlich der ehem. Kaufhalle aber auch Hinblick auf ggf. erforderliche Ergänzungen sind optional kleinere Anbauten an den Bestand vorgeschlagen bzw. ermöglicht.

Eine bauliche Ergänzung ist auf den Brachflächen westlich der Louis-Fünberg-Straße in Form von zwei mischgenutzten Quartieren geplant, hier sind auch 2 mehrgeschossige Parkhäuser für den ruhenden Verkehr eingeordnet.

Ein ca. 150 m breiter Grünzug schafft eine Landschaftsbrücke vom Waldbestand im Süden bis zu den Niederungsflächen nördlich der Umgehungsstraße und gleichzeitig einen Puffer gegen mögliche Immissionen durch den westlich davon gelegenen Gewerbestand-

ort Nelkenstraße. Dieser nach 1990 zu großen Teilen brach gefallene Gewerbestandort soll über ein separates Planverfahren zu einen „grünen“ Gewerbestandort entwickelt werden. Dieser vorgenannte Grünzug wird aus gleicher Motivation auch außerhalb des Plangebiets nach Westen hin fortgesetzt.

Das aus den späten 70er und 80er-Jahren stammende Verkehrserschließungssystem wird im Hinblick auf heutige Umwelt- und Nachhaltigkeitsanforderungen auf das funktional nötige Maß reduziert. Als Teil des städtischen Freiraums steht auch für die Straßenräume zukünftig die Aufenthaltsqualität für Bewohnerinnen und Bewohner im Mittelpunkt. Eine gestalterische Aufgabe bildet dabei die Quartierseingangssituation von Norden; hier ist annähernd die gesamte Fläche für den ruhenden Verkehr hergerichtet, sodass hier keine rechte Aufenthaltsqualität besteht.

Die Freiräume und Grünstrukturen des Stadtteils werden aufgewertet und untereinander sowie mit dem umliegenden Stadt- und Landschaftsraum verknüpft.

7.2.2 Nutzungskonzept

Die Nutzung als Wohngebiet bleibt auch nach der Neuordnung uneingeschränkt erhalten. So werden die aktuell als Wohnungen genutzten Einheiten in der Wohnnutzung verbleiben. Sollte einer der Eigentümer einzelne Einheiten, gerade in den Erdgeschossen, in städtebaulich präsenter Lage zu mit dem Wohnen verträglichen Laden-, oder Dienstleistungsnutzungen umnutzen wollen, so ist das im Sinne der Angebotsverbesserung im Quartier sinnvoll und zu begrüßen.

Auf den Brachflächen westlich der Louis-Fürnberg-Straße ist eine ergänzende Bebauung mit einer gemischten Nutzung vorgesehen. Neben dem Wohnen sollen vorrangig in den Erdgeschossen der zu den Straßenräumen orientierten Gebäude ergänzende Dienstleistungen ggf. auch Ladenangebote eingeordnet werden können. Mit dem Wohnen verträgliches Handwerk und Kleingewerbe kann in diese Strukturen ebenfalls eingeordnet werden. Diese Strukturen eigenen sich ebenfalls für besondere Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen, Wohnen und Arbeiten sowie für Baugruppen.

In der Versorgung mit Waren und Dienstleistungen wird eine zielgruppenorientierte Ergänzung des Angebots verfolgt. Die Einordnung kleinerer Ladenlokale und Praxen kann entweder in die neuen mischgenutzten Quartiere westlich der Louis-Fürnberg-Straße oder in die zu sanierenden Bestandsgebäude östlich der Straße erfolgen.

Im Hinblick auf die Gemeinbedarfsnutzungen ist eine Nachnutzung der ehemaligen Kaufhalle als Stadtteilzentrum mit Beratungsangebot, Gruppen und Veranstaltungsräumen und ggf. auch ergänzenden kleinen Gewerbeeinheiten, Fahrradwerkstatt und kleiner Gastronomie vorgesehen. Der im Rahmen der Neuordnung des öffentlichen Schulwesens auf dem Schulgrundstück geplante Ergänzungsbau ist in der Planung berücksichtigt.

7.2.3 Erschließung

Für die Verkehrserschließung wird ein die Verkehrsbelastung reduzierender Ansatz vorgeschlagen. Neben den Sammelstraßen Louis-Fürnberg-, Berthold-Brecht-Straße und Divitzer Weg besteht die Erschließung aus verkehrsberuhigten Anwohnerbereichen, reduzierten Querschnitts. Separate Fuß- und Radwege erfolgen lediglich an den v. g. Sam-

melstraßen, die Anwohnerbereiche werden dagegen als Spielstraßen mit Mischverkehrsflächen und Schrittgeschwindigkeit ausgelegt.

Das Stellplatzangebot wird gebündelt an den verbleibenden Sammelstraßen vorgenommen; zur aus Umweltgründen gebotenen Reduzierung der Versiegelung wird eine anteilige Unterbringung in mehrgeschossigen Parkierungsanlagen vorgeschlagen. Diese lassen sich auch gut mit Ladestationen für die E-Mobilität und ggf. sonstigen sinnvollen Serviceangebote kombinieren (Mobility-Points). Tiefgaragen werden aufgrund der erheblich negativen Auswirkungen auf Umwelt und Klima sowie der unverhältnismäßig hohen Kosten in Bau und Unterhaltung auch im Rahmen von Neubauvorhaben abgelehnt.

Es erfolgt zudem eine attraktivere Gestaltung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer. Diese umfasst Vervollständigung des Fuß- und Radwegenetzes in Richtung der angrenzenden Wohnquartiere und Versorgungsstandorte im Sinne eines Stadtteils der kurzen Wege (Klimaschutz) sowie von hinreichend Fahrradstellplätzen und Ladestationen für E-Bikes vor sämtlichen öffentlichkeitsorientierten Einrichtungen und eine Servicestation für E-Bikes im Stadtteilzentrum.

Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV rundet diese klimaorientierte Mobilitätsstrategie ab; neben der attraktiven Gestaltung von Buswartebereich sollten zur besseren Anbindung von Barth Süd die bedienten Tageszeiten und die Taktung bei sämtlichen Angeboten verbessert werden.

Zur Entlastung des an seine Grenze geratenen gesamtstädtischen Entwässerungssystems werden Versicherungs- und Retentionsflächen in den neu zu schaffenden Grünzug und die übrigen größeren Freibereiche integriert.

7.2.4 Freiraumgestaltung, Spiel- und Sportflächen

Bei der Freiraumgestaltung wird aufbauend auf dem schon bestehenden umfassenden Grünbestand im Stadtteil selbst und mehr noch in dessen direkter Umgebung die Schaffung einer durchgehenden parkartigen Landschaft mit untereinander und den Anwohnerstraßen verknüpften Aufenthaltsbereichen verfolgt.

Der Bereich des Mahnmals des ehemaligen Arbeitslagers wird dabei in die parkartige Freiraumgestaltung mit einbezogen. Durch die vorgeschlagene Verlegung der Stellplätze aus dem Hofbereich südlich der Berthold-Brecht-Straße erfolgt eine landschaftliche Anbindung an die Freiräume der Siedlung. Auch eine Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz erfolgt.

Das Spiel- und Sportplatzangebot wird differenziert auch nach Altersgruppen weiterentwickelt. So werden durchgehend Kleinkinderspielplätze in allen Blockinnenbereichen vorgeschlagen und für die Altersgruppe 13+ ein größerer Aktionsspielbereich an der westlichen Grenze des Stadtteils geplanten Grünzug. Für die optional ermöglichte ergänzende Bebauung westlich der Louis-Fürnberg-Straße werden strukturelle Gestaltungsvorgaben getroffen, um die neuen Baustrukturen harmonisch einzubinden (Gebäudegruppen statt Einzelvorhaben).

7.2.5 Klima, Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte der Planung

Zur Entlastung des an seine Grenze geratenen gesamtstädtischen Entwässerungssystems werden Versicherungs- und Retentionsflächen in den neu zu schaffenden Grünzug und die übrigen größeren Freibereiche integriert.

Zudem sind Maßnahmen zur gezielten Reduzierung der Flächenversiegelung, der Verbesserung des Biotop- und Vegetationsverbunds und zur besseren Effizienz in der Energieversorgung sowie im verstärkten Einsatz regenerativer Energien Teil der Planung.

Zum besseren Immissionsschutz der Anwohner trägt insbesondere die verfolgte Reduzierung des Verkehrs innerhalb der Quartiere bei. Durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot wird auch ein Beitrag zur Verkehrsreduzierung auf der südlichen Chausseestraße und der anschließenden Umgehungsstraße geleistet. Weiterhin wird im Rahmen der Neuordnung des westlich angrenzenden Gewerbestandorts dessen Verkehrserschließung ausschließlich von Norden her vorgesehen, sodass das Quartier Barth-Süd damit weitgehend frei von gewerblichem Verkehr wird.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die energetische Ertüchtigung des Baubestands und die nachhaltige Energieversorgung des Stadtquartiers insgesamt. Hier wird im Rahmen der Sanierung der Leerstandsgebäude und der ergänzenden Neubaumaßnahmen ein entsprechend ambitionierter Standard berücksichtigt, ebenso der vorrangige Einsatz regenerativer Energien (Dach-PV u. a.). Bei zukünftig anstehenden Sanierungen des Wohnungsbestands werden entsprechende Abstimmungen mit den Wohnungsbauunternehmen und privaten Eigentümern geführt. Weiterhin planen die Stadtwerke mittel- bis langfristig eine schrittweise Umstellung des Fernwärmenetzes auf regenerative Energieträger. Details hierzu sind noch auszuarbeiten.

7.3 Strategischer Ansatz der Planung

Es erfolgt zunächst eine Einbettung der **Planung in einem räumlich größeren Zusammenhang**, welcher über die eigentliche Großsiedlung Barth-Süd und die zu entwickelnden, direkt angrenzenden Flächen hinausgeht. So können räumliche und funktionale Zusammenhänge besser aufgezeigt und mögliche Synergien genutzt werden. Der räumlich übergreifende Ansatz ermöglicht es, positive Entwicklungen auch für die umliegenden Siedlungsbereiche anzuschieben und ggf. dort erfolgende Planungen mit Auswirkung auf den Kernstadtteil in der Stadtteilentwicklung berücksichtigen zu können.

Auf dem Feld der **nicht motorisierten Verkehrserschließung** können so weiterhin Impulse für eine **verbesserte Verknüpfung** der Wohnsiedlung Barth Süd mit den umliegenden Wohnsiedlungen, aber auch mit dem Einzelhandelsstandort „Blaue Wiese“, in Richtung Altstadt, Hafen und Bahnhof sowie in den umliegenden Landschaftsraum gesetzt werden. Durch **Berücksichtigung** des **westlich anschließenden gewerblichen Bereichs** kann dort ein zusätzliches, **wohnortnahes Arbeitsplatzangebot** befördert werden. Zudem werden auf diese Weise auch die Potenziale einer verbesserten Ortseingangssituation von Süden her und zur Gestaltaufwertung der Ortsdurchfahrt mit aufgezeigt. Eine Verknüpfung mit dem angrenzenden Landschaftsraum insbesondere nach Westen ermöglicht die tourismus- und freizeitspezifischen Potenziale des Stadtteils zu nutzen.

Daneben setzt die Weiterentwicklung von Barth Süd auf **nachhaltige** und zugleich klar **wahrnehmbare bzw. nutzbare funktionale, gestalterische und umweltbezogene Verbesserungen**.

Die zur Neuordnung verfolgte Strategie **baut** zudem stark **auf der Bestandssituation auf**. Im Ergebnis der Bestandsanalyse wird einerseits versucht, die bestehende verkehrliche und leitungsgebundene Infrastruktur, soweit diese vom Umfang noch benötigt und intakt ist, in das Konzept zu integrieren, andererseits soll aber auch überdimensionierte **Erschließungsinfrastruktur** zurückgebaut und **im Sinne des Umweltschutzes entsiegelt** werden. Der bestehende umfassende und in Teilen ökologisch wertvolle Vegetationsbestand wird ebenfalls so weit möglich erhalten und in die zukünftige Entwicklung integriert.

Zudem bietet die vorgelegte Strategie gerade auch im Hinblick auf ggf. zukünftig eingeschränkte finanzielle Möglichkeiten bei Wohnungsunternehmen und Stadt **alternative Entwicklungsmöglichkeiten** an. So werden zu den mit einem gewissen Aufwand verbundenen Parkdecks optional auch ebenerdige Parkplatzlösungen aufgezeigt. Der Rückbau von Wohnungen sowie die Ergänzung des Wohn-, Laden- und Gewebeflächenangebots sind zudem optional angelegt. Damit werden auch Zwischenstufen möglich, was die **stufenweise Umsetzbarkeit** der Gesamtentwicklung erleichtert. So kann übergangsweise der ruhende Verkehr durch temporären Weiterbetrieb der in den Quartiersstraßen bestehenden Stellplätze sowie für den Bedarf der hinzukommenden Nutzungen auf hergerichteten versiegelten Flächen z.B. im Bereich westlich der Louis-Fürnberg-Straße untergebracht werden, langfristig wird aber die flächensparende Anlage von konzentrierten Parkierungsflächen insbesondere in Form von Parkdecks favorisiert. Die Neugestaltung der Anliegerstraßen, Freibereiche und der optional ergänzenden Baustrukturen lässt sich ebenso problemlos in Stufen realisieren. Wichtig ist, dass auf den ersten Blick günstig erscheinende, aber letztendlich langfristig in Frage zu stellende Maßnahmen nicht mehr verfolgt werden. Ein solches Beispiel wäre z.B. die durchgehende Erneuerung der Erschließungsinfrastruktur, die in der funktionalen Ausrichtung und Dimensionierung aus den 70-er Jahren des 20. Jahrhunderts stammt. Es ist nicht davon auszugehen, dass Mobilität auch in 50 Jahren noch nach den gleichen Prinzipien erfolgt wie in den 70-er Jahren. Daher bedarf es in der funktionalen Gestaltung u. Dimensionierung einer grundsätzlichen Überprüfung sowie eines neuen Ansatzes.

Schließlich **wählt** vorliegende Strategie **betreffend Zuständigkeiten und Finanzierungsmöglichkeiten einen übergreifenden Ansatz**. Neben der angestrebten Neuordnung und grundlegenden funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Stadtteils auf Grundlage des besonderen Städtebaurechts und mit Mitteln der Städtebauförderung berücksichtigt die Strategie auch noch weitere Aktivitäten und zwar

- die primären öffentlichen Stadtentwicklungsaufgaben, z. B. in der Herstellung/Sanierung von Erschließungs-, Grün und Sportanlagen sowie im Bereich der Bauflächenentwicklung und Sanierung,
- die Investitionen der Wohnungsunternehmen, der Einzelhändler und Dienstleister sowie der sonstigen Eigentümer im Stadtteil,
- die Verfolgung sozialer, wirtschafts- und umweltfördernder Projekte unter Inanspruchnahme entsprechender Förderprogramme u. a. im Bereich der Wohnungsbauförde-

rung, der Förderung von Kleinunternehmen sowie von umweltverbessernden Maßnahmen.

Durch gezielte Abstimmung der Aktivitäten in den vier vorstehenden Investitionsbereichen und gezielte Nutzung von Synergieeffekten wird die Wirkung der Maßnahmen gesteigert und besser für die gesamte Stadtteilentwicklung nutzbar gemacht. Auf diese Weise wird so auch ein effizienterer Einsatz der Investitionsmittel erreicht.

7.4 Maßnahmenplanung

Nachfolgend werden erste Überlegungen zu Maßnahmen dargelegt, welche eine nachhaltige Stadtteilentwicklung befördern können. Die Maßnahmenvorschläge sind nachfolgend nach Handlungsfeldern geordnet, die räumlichen Einsatzbereiche sowie die projektverantwortlichen Institutionen benannt und im Strategieplan vermerkt:

Tab. 27: Übersicht der Ziele entsprechend der Handlungsfelder

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
1	**Ausrüstung von Gebäuden mit Aufzügen in bedarfsgerechtem Umfang**; vorrangig Gebäude mit 6 Geschossen: – Abstimmung zwischen WU und Stadt über Auswahl der Objekte auf Grundlage des ISEK und draus Entwickelter VU und Rahmenplanung.	**W2:** Nachfragegerechte bauliche und funktionale Aufwertung des Wohnungsangebots.	WU / Eigentümer	WU / Eigentümer, Programme Wohnungsbau	abhängig v. Umfang priv. Investitionen; k.A.m.	2
2	**Behinderten-, alters- oder familiengerechte Gestaltung eines Teils der Wohneinheiten;** Vorwiegend 6-geschossige, noch unsanierte Gebäude bzw. solche mit ungünstiger Grundrissgestaltung: ▪ Barrierefreier Zugang durch Rampen im Außenbereich und Aufzüge innerhalb der Gebäude, ▪ Barrierefreie Wohnungsgestaltung. ▪ Abstimmung zwischen WU und Stadt über Auswahl der Objekte auf Grundlage des ISEK und draus Entwickelter VU und Rahmenplanung.	**W2:** Nachfragegerechte bauliche und funktionale Aufwertung d. Wohnungsangebots. **W4:** Erhöhung des Anteils an Senioren- und behindertengerechten Wohneinheiten.	WU / Eigentümer	WU / Eigentümer, Programme Wohnungsbau	abhängig v. Umfang priv. Investitionen; k.A.m.	2
3	**Nur Optional: Teilw. Rückbau bei 6-geschossigigen Gebäuden** (Vorschläge aus städte-baulicher Sicht siehe Plandarstellung!) ▪ Reduzierung von 6 auf 3-4 Geschosse, ▪ Ggf. Kombination mit Neugestaltung der Grundrisse, ▪ Ggf. Kombination mit Dachterrassen. – Abstimmung zwischen WU und Stadt über Auswahl des Objekts und Gestaltung des Umbaus auf Grundlage des ISEK und draus Entwickelter VU und Rahmenplanung. – Planung der Maßnahme, – Umsetzung der Maßnahme.	**W2:** Nachfragegerechte bauliche und funktionale Aufwertung d. Wohnungsangebots.	WU / Eigentümer	WU / Eigentümer, Programme Wohnungsbau	abhängig v. Umfang priv. Investitionen; k.A.m.	3
4	**Nutzungsintensivierung Gebäude der ehem. Kaufhalle** ▪ Sanierung des Gebäudes, ▪ Nachnutzung als Quartierszentrum mit Beratungs- und Veranstaltungsräumen und ggf. kleiner Gastronomie (Privater Pächter). ▪ Ggf. ergänzend als Raumangebot für Existenzgründer und für soziale Zwecke. – Erarbeiten, Abstimmung Nutzungskonzeption mit Akteuren und zukünftigen Nutzern,	**B1:** Verbesserung der Informations- und Beratungsangebot für die Bewohner. **B3:** Förderung von gemeinschaftsbildenden Aktivitäten. **W5:** Verbesserung des bewohnerbezogenen Dienstleistungsang.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	Erwerb: 420 T € Konzeption: 18 T € Sanierung/ Umbau: 4,9 Mio. €	1

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
	– Planung der Maßnahme, – Umsetzung der Maßnahme.	**U1:** Zeitgemäße Verbesserung energetische Gebäudedämmung und -ausrüstung.			(1,5T €/ m²)	
5	**Langfristige Nachnutzung Heimtextilien-Fachmarkt / zugehörige Büros u. Sozialräume;** ***optional auch alternativer Standort / alternative Immobilie für Stadtteilzentrum, wenn sich Projekt in ehemaliger Kaufhalle nicht realisieren lässt*****:** ▪ Sanierung des Gebäudes, ▪ Quartiersbezogene Nachnutzung im Bereich Einzelhandel, Dienstleistung und Kleingewerbe. ▪ Ggf. bauliche Ergänzung. – Objektplanung, – Umsetzung der Maßnahme.	**W5:** Verbesserung des bewohnerbezogenen Dienstleistungsangebots.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	k.A.m.	**3**
6	**Gestaltung zentraler Aufenthaltsbereich südlich ehem. Kaufhalle;** auch für Märkte und Veranstaltungen: ▪ Gestaltung eines größeren Platzbereiches mit Bezug zur nördlich angrenzenden Gebäudenutzung, ▪ Sanierung des Brunnens und des Brunnenumfeldes, ▪ möglichst verkehrsfreie Organisation, ▪ ggf. bauliche Ergänzung zur westlichen Schließung des Platzraumes (Wohn- und Geschäftshaus als private Investition. – Werkstattverfahren unter Beteiligung von Bewohnern und weiteren Akteuren im Stadtteil, – nachfolgende Objektplanung, – Umsetzung der Maßnahme.	**W6:** Schaffung eines zentralen, auch für Märkte und Feste geeigneten Bereichs. **K1:** Grundlegende Aufwertung der Freiraumgestaltung im gesamten Quartier.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	Werkstattverfahren: 105 T € Grunderwerb: 100 T € Umsetzung: 855 T €	**1**
7	**Entwicklung Baugebiet auf Brachflächen westlich L.-Fürnberg-Straße** ▪ für mischgenutzte Bebauung, ▪ vorwiegend Schaffung barrierefreier Wohneinheiten. – Aufstellung eines B-Plans, – Beräumung der Grundstücke,	**W3:** Schaffung von Bauflächen für bedarfsgerechte, ergänzende Wohnungsbauentwicklung am Standort **W4:** Erhöhung des Anteils an Senioren- und behindertengerech-	Stadt Barth: B-Plan, Erschließung Investoren: Bebauung	Stadt, private Investoren, Städtebauförderung	B-Plan: 90 T € Beräumung: 500 T €	**2**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
	– Herstellung der Erschließung.	ten Wohneinheiten. **U4:** Verringerung des Versiegelungsgrads im Bereich Verkehrs- u. Brachflächen.				
8	**Anlage eines durchgehenden, ca. 100-150 m breiten Grünzugs zwischen geplanten Mischgebiet und westlich davon befindlichen gewerblichen Bereichen:** ▪ Integration Vegetationsbestand und naturnahe Gestaltung, ▪ Schaffung von Aufenthaltsbereichen, ▪ Integration Versickerungsmulden. – Aufstellung eines B-Plans, – Beräumung der Fläche, – Freianlagen-Objektplanung, – Umsetzung der Maßnahme.	**U3:** Verbesserung der Grün- bzw. Biotopverbundstruktur im Umfeld des Quartiers. **U4:** Verringerung des Versiegelungsgrads im Bereich Verkehrs- u. Brachflächen. **U5:** Verbesserte Berücksichtigung der umweltbezogenen Schutzgüter insbesondere in Sachen Grundwasserneubildung und Verbesserung des Kleinklimas. **K1:** Grundlegende Aufwertung der Freiraumgestaltung in ges. Quartier.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	B-Plan, Beräumung siehe 7! Umsetzung: ca. 45€/m² (nur Landschaftsgest.: gesamt 2,35 Mio. €)	
9	**Aktionsspielplätze vorrangig für Altersgruppe 0 bis 6 Jahre:** ▪ Integration dort bestehender versiegelter Bereiche entsprechend der funktionalen Anforderungen, ▪ Integration dort bestehender Baum- und Vegetationsbestände. – Aufstellung eines B-Plans, – Beräumung der Fläche, – Freianlagen-Objektplanung, – Umsetzung der Maßnahme.	**W8:** Verbesserung des Spielplatzangebots insbesondere für Altersgruppen 0-6 und 14-19 Jahre.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	Umsetzung: ca. 20 T € je Spielplatz (120 T € ges.)	**2**
9a	**Aktionsspielplätze vorrangig für Altersgruppe 7 bis 13 Jahre:** ▪ Integration dort bestehender versiegelter Bereiche entsprechend der funktionalen Anforderungen,	**W8:** Verbesserung des Spielplatzangebots insbesondere für Altersgruppen 0-6 und 14-19 Jahre.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	B-Plan, Beräumung siehe 7!	**2**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
	▪ Integration dort bestehender Baum- und Vegetationsbestände. – Aufstellung eines B-Plans, – Beräumung der Fläche, – Freianlagen-Objektplanung, – Umsetzung der Maßnahme.				Umsetzung: ca. 27,5 T € je Spielplatz (55 T € ges.)	
9b	**Aktionsspielplatz vorrangig für Altersgruppe 14 bis 19 Jahre im Bereich Grünzug westlich Louis-Fürnberg-Str.:** ▪ Integration dort bestehender versiegelter Bereiche entsprechend der funktionalen Anforderungen, ▪ Integration dort bestehender Baum- und Vegetationsbestände. – Aufstellung eines B-Plans, – Beräumung der Fläche, – Freianlagen-Objektplanung, – Umsetzung der Maßnahme.	**W8:** Verbesserung des Spielplatzangebots insbesondere für Altersgruppen 0-6 und 14 bis 19 Jahre.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	B-Plan, Beräumung siehe 7! Umsetzung: ca. 40 T €	**2**
10	**Sanierung Sportanlage östlich Schulgrundstück (Teilüberdachte, kombinierte Fußball-/ Basketballanlage):** ▪ Erneuerung des Bodenbelages, des Daches und der Ausstattung. – Ausschreibung, Vergabe und Umsetzung der Maßnahme.	**W7:** Verbesserung des Sportflächenangebots.	WOBAU Barth	WOBA, Städtebauförderung	ca. 70 T €	**2**
11	**Öffnung der schuleigenen Sportflächen für die Allgemeinheit außerhalb der Schulzeiten** – Abstimmung der Stadt mit Schulleitung.	**W7:** Verbesserung des Sportflächenangebots.	Stadt Barth / Schulleitung	-	-	**2**
12	**Funktionale Neugestaltung der Anwohnerstraßen** (J.-R.-Becher-Str., W.-Bredel-Str., E.-Weinert-Str., H.-Machwitza-Str.): ▪ Gestaltung als Spielstraßen mit Mischverkehrsfläche; wo möglich als Einbahnstraßen, ▪ Beschränkung auf wenige Stellplätze für temporäres Parken besonderer Personengruppe, ▪ Wegeverknüpfung mit umliegenden Hof- und Grünbereichen herstellen bzw. verbessern. – Verkehrskonzept als Vertiefung für den Rahmenplan,	**M1:** Verbesserung der Funktionalität der internen Verkehrserschließung. **U4:** Verringerung des Versiegelungsgrads bei Verkehrs- u. Brachflächen.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	Abbruch: ca. 290 T € Neubau: ca. 340 T €	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
	– ansonsten Umsetzungsschritte wie 5!					
13	**Konzentrierte Unterbringung der PKW-Stellplätze:** ▪ In Parkdecks (Vorschlag: südliche J.-R.-Becher-Str. und zwei weitere auf Brachflächen westlich L.-Fürnberg-Str.), ▪ in ebenerdigen Stellplatzanlagen vornehmlich in den Eingangsbereichen der Anwohnerstraßen. – Umsetzungsschritte wie 5!	**M1:** Verbesserung der Funktionalität der internen Verkehrserschließung. **U2:** Schaffung von Infrastruktur für E-Mobilität (Auto und E-Bikes). **U4:** Verringerung des Versiegelungsgrads bei Verkehrs- u. Brachflächen.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	Parkdeck: 15 T €/Stpl. (ges. 6 Mio €) Ebenerdig: 6 T €/Stpl. (ges. 72 T €)	**1**
14	**Neugestaltung der quartiersinternen Sammelstraßen** (L.-Fürnberg-Str., westl. Abschnitt Nelkenstraße, Hölzern-Kreuz-Weg, Divitzer Weg): ▪ Gestaltung Einseitig kombinierter Fuß- und Radfahrerbereich mit min. 4,0 m Breite ▪ Verbesserte Verknüpfung der Fuß- und Radwege mit Anliegerstraßen und Innenhofbereichen, ▪ Grundlegende bauliche Erneuerung. – Umsetzungsschritte wie 5!	**M1:** Verbesserung der Funktionalität der internen Verkehrserschließung. **M5:** Entsprechend verbesserte und verkehrssichere Radwegeverbindungen.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	Abbruch: 2,7 Mio. € Neubau: 2,7 Mio. €	**2**
15	**Schaffung ergänzender Fuß- u. Radwegeverbindungen** (Grünzug westlich L-Fürnberg-Str., nördl. GE Nelkenstr., zu Wohngebiet/EKZ „Blaue Wiese“): ▪ Querschnitt min. 3,0 m, ▪ Asphaltierter Belag. – Umsetzungsschritte wie 5!	**M3:** Schaffung verkehrssichere Verknüpfung des Stadtteils für Fußgänger mit den umliegenden Bereichen. **M5:** Schaffung verbesserte und verkehrssichere Radwegeverbindungen.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	400 T €	**1**
16	**Schaffung ergänzender Überwege für Fuß- und Radfahrer an Umgehungsstraße** (Höhe Bushaltestelle südliche Chausseestr., Höhe B.-Brecht.-Str.): ▪ Querungshilfen in Form von Verkehrsinseln, ▪ Optional zusätzlich Fußgängerbedarfsampeln. – Umsetzungsschritte wie 5!	**M5:** Schaffung verbesserte und verkehrssichere Radwegeverbindungen.	Stadt Barth / SBA	SBA, Stadt, Städtebauförderung	50 T €	**2**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
17	**Aufwertung der Bushaltestellen an Umgehungsstraße:** ▪ Gestaltung als platzartige Aufenthaltsbereiche mit entsprechendem Sitzmobiliar und Überdachung, ▪ Integration in Wegenetze und Freiraumgestaltung. – Umsetzungsschritte wie 5!	**M1:** Verbesserung der Funktionalität der internen Verkehrserschließung.	Stadt Barth	Stadt, Förderprogramme ÖPNV	200 T €	**2**
18	**Langfristig: Quartiersbezogene Energieversorgung auf Basis regenerative Energieträger:** – Erarbeitung quartiersbezogenes Energieversorgungskonzept in Abstimmung mit den Stadtwerken, – Vorhabenbezogene Planung, – Umsetzung der Maßnahme.		Stadt Barth/ Stadtwerke	Stadtwerke Förderprogramme nachhaltige Energieversorgung	Energieversorgungskonzept: 100 T € Umsetzung: k.A.m.	
19	**Energetische Gebäudesanierung** (vorrangig unsanierte Bestände bzw. solche, deren Sanierung nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen): ▪ Fassadendämmung, ▪ Einbau Heiz- und Energieversorgungsanlagen mit heutigen Standards, dabei Nutzung des Fernwärmeangebots oder alternativ regenerativer Energiequellen. – Abstimmung zwischen WUs und Stadt über Auswahl der Objekte auf Grundlage des ISEK und draus entwickelter VU und Rahmenplanung.	**U1:** Zeitgemäße Verbesserung energetische Gebäudedämmung und -ausrüstung.	WUs, Eigentümer	Eigentümer, Wohnungsbauprogramme	k.A.m.	**2**
20	**Schaffung von Mobility-Points an den Siedlungsrändern** (vorrangig an geplanten Parkdecks, Ladestationen für E-Mobile auch an anderen Sammelparkplätzen): ▪ Ladestationen für E-Mobile, ▪ Ggf. Carsharing-Angebot vorrangig mit E-Mobilen, ▪ Ladestationen für E-Bikes, ▪ Service-Werkstatt für E-Bikes vorzugsweise im Stadtteilzentrum – Umsetzungsschritte wie 5!	**M1:** Verbesserung der Funktionalität der internen Verkehrserschließung. **U2:** Schaffung von Infrastruktur für E-Mobilität (Auto und E-Bikes). **U4:** Verringerung des Versiegelungsgrads im Bereich Verkehrs- und Brachflächen.	Stadt Barth, Investoren	Investoren, Förderprogramme Nachhaltige Mobilität, Städtebauförderung	3 T € pro E-Bike 10 T € für Einrichtung Service Werkstatt	**2**
21	**Schaffung von Versickerungsmulden und Rigolen zur anteiligen Versickerung von Oberflächenwasser** (Innenhöfe im Bestand, Grünzug und neue Quartiere westl. L-Fürnberg-Str.,	**U5:** Verbesserte Berücksichtigung der umweltbezogenen Schutzgüter	Stadt Barth	Städtebauförderung	Mehraufwand Land-	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
	Straßenräume) – Umsetzungsschritte wie 12!	insbesondere in Sachen Grundwasserneubildung.			schaftsgest.: k.A.m.	
22	**Wiederherstellung der Alleenstruktur an L21:** ▪ Artgleicher Ersatz entfallener Bäume, ▪ In versiegeltem Umfeld Sicherung hinreichend dimensionierter Pflanzscheiben. – Erarbeitung einer landschaftsplanerischen Konzeption, – Abstimmung mit SBA, – Umsetzung der Maßnahme.	**U5:** Verbesserte Berücksichtigung der umweltbezogenen Schutzgüter insbesondere in Sachen Grundwasserneubildung. **K3:** Erhalt orts- und landschaftsbild-prägender Grünstrukturen.	Stadt Barth / SBA	Stadt Barth, SBA, Städtebauförderung, Finanzierung über Ökokonto	k.A.m.	**2**
23	**Neugestaltung der bestehenden siedlungsinternen Freiräume mit folgenden Prioritäten:** ▪ Räumliche und wegemäßige Verknüpfung untereinander mit den Anwohnerstraßen sowie dem umliegenden Landschaftsraum, ▪ Schaffung von Aufenthalts- und Spielbereichen; insbesondere ein wohnungsnaher Spielplatz pro Hofbereich für Altersgruppe 0-6 Jahre, ▪ Weiterentwicklung und Ergänzung der Bepflanzung. – Umsetzungsschritte wie 5!	**K1:** Grundlegende Aufwertung der Freiraumgestaltung im gesamten Quartier. **K3:** Erhalt orts- und landschaftsbild-prägender Grünstrukturen.	Stadt Barth	Städtebauförderung	Spielplätze siehe 8 bis 8c! Landschaftsgest.: ca.45 €/m² (ges. 1,6 Mio. €) Sonst. 1,5 T € je Hof	**1**
24	**Sanierung der Gedenkstätte und Aufwertung der Freiraumgestaltung:** ▪ Langfristige Sanierung der Gedenkmonumente, ▪ Verknüpfung der Gedenkstätte mit dem übrigen Freiraum über Wegeverbindungen, ▪ Weiterentwicklung Konzeption des Gedenkpfads. – Umsetzungsschritte wie 5!	**K2:** Aufwertung und bessere Einbindung der Gedenkstätte in die Freiraumstruktur.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung, Programme Denkmalpflege	200 T €	**2**
25	**Einfassung der Müllsammelstellen:** ▪ Einheitliche Einhausung, ▪ Grüneinfassung mit Hecken, Überstellung mit Laubbäumen. – Umsetzungsschritte wie 5!	**K5:** Gestalterisch-funktionale Einbindung der Müllsammelstellen.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung	24 T €	**1**

Lfd. Nr.	Kurzbeschreibung / Umsetzungsschritte	Ziele	Zuständigkeit	Finanzierung / Förderung	geschätzte Kosten in €	Priorität
26	**Optional: Aufwertung Quartiers-Eingangsbereichs Blaue Wiese:** ▪ Einheitliche Platzgestaltung unter Einbeziehung des privaten Vorbereichs des Ärztehauses. – Umsetzungsschritte wie 5!	**K1:** Grundlegende Aufwertung der Freiraumgestaltung im gesamten Quartier.	Stadt Barth / Eigentümer	Stadt, Eigentümer, Städtebauförderung	k.A.m.	**3**
30	**Verstetigung und Weiterentwicklung Stadtteilmanagement:** ▪ Dauerhafte Einrichtung der Stelle eines Quartiersmanagers, ▪ Berücksichtigung eines Stadtteilbüros i. R. d. Schaffung eines Stadtteiltreffs. – Abstimmung mit Fördermittelgebern und ggf. privaten Geldgebern, – Einrichtung Stadtteilbüro.	**B1:** Verbesserung der Informations- und Beratungsangebot für die Bewohner.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung, ggf. private Geldgeber	Stadtteilbüro: 10 T €	**1**
31	**Imagekampagne zur Akzeptanzförderung des Stadtteils** ▪ Ganzheitliche Präsentation des Stadtteils im Internet (Präsentation Schule, Kita, Gewerbetreibende, Vereine, Wohnungs-, Laden- und Grundstücksangebote, Veranstaltungen, laufende Planungsprojekte), ▪ Entwicklung einer Kampagne und ggf. eines Logos. – Erarbeitung Konzeption, – Umsetzung.	**B2:** Durchführung image- und gemeinschaftsbildender Öffentlichkeitsarbeit.	Stadt Barth	Stadt, Städtebauförderung, ggf. private Geldgeber	30 T €	**1**
32	**Quartiersbezogene Veranstaltungen, Beratungs-, Bildungs- und Freizeitangebote:** ▪ Entwicklung Beratungsangebot im Stadtteilbüro, ▪ regelmäßiges Straßenfest, ▪ Unterstützung Jugendclub. – Umsetzungsschritte wie 31!	**B1:** Verbesserung der Informations- und Beratungsangebot für die Bewohner. **B3:** Förderung von gemeinschaftsbildenden Aktivitäten.	Stadt Barth	Stadt, ggf. private Geldgeber	k.A.m.	**1**

Vorliegende Maßnahmenplanung soll als Grundlage zur weiteren objektbezogenen Planung gemeinsam mit den Wohnungsunternehmen, Gewerbetreibenden und Bewohnern im Stadtteil dienen und ist ggf. entsprechend den Ergebnissen des weiteren Abstimmungsprozesses zu ergänzen und zu konkretisieren.

Gerade was die Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen im Wohnungsbaubestand betrifft, ist zudem zu einer letztendlichen Beurteilung des Erfordernisses von Maßnahmen noch eine detaillierte Bestandserhebung erforderlich.

Zudem ist insgesamt die fachlich-planerische Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahmen auf die angestrebte Zielsetzung einer ganzheitlichen und nachhaltigen Stadtteilentwicklung auszurichten. So ist im Rahmen der Fachplanungen u. a. immer die Frage zu stellen, ob die vorhandene Struktur grundsätzlich und insbesondere auch in der Dimensionierung auch langfristig gesehen noch zukunftsfähig oder einer Neuordnung gegen-über einer bloßen Sanierung der alten Infrastruktur der Vorzug zu geben ist.

7.5 Erwartete Wirkungen der für Barth Süd formulierten Maßnahmen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Teilraum Barth Süd ergänzen das gesamtstädtische Maßnahmenkonzept bzw. vertiefen die Maßnahmen entsprechend der bestehenden besonderen Handlungserfordernisse und gegebenen Chancen. Zudem sind die Maßnahmen auch auf Stadtteilebene so konzipiert, dass sie positive Wirkungen in verschiedenen Handlungsfeldern erzielen Kombination und zudem im Zusammenspiel die positiven Effekte steigern. Entsprechend wird eine verstärkte positive Wirkung erwartet.

Die Maßnahmen zur Sanierung und auf zielgruppenorientierte Entwicklung des Wohnungsbestands (Lfd. Nr. 1, 2, 3) erhöhen die Attraktivität des Stadtteils für breite Schichten der Bevölkerung, gerade auch für Senioren, (sonstige) in der Mobilität eingeschränkte Personen und Familien mit kleinen Kindern, sodass zu einer Verminderung des temporären Leerstands und eine bessere soziale Durchmischung beigetragen werden kann.

Die Einrichtung eines Stadtteilzentrums samt einer zugeordneten Veranstaltungsfreifläche samt Angeboten für quartiersbezogenen Handel, Dienstleistungen und Kleingewerbe (4, 5, 6) soll wie auch die weiteren Infrastrukturen an Dienstleistungs-, sozialen und Freizeitangeboten wie Spielplätze (9, 9a, 9b, 10, 11) oder die Neugestaltung weiterer Aufenthaltsbereiche im Freien (8, 12, 23) vorstehend angestrebte Entwicklung unterstützen.

Gleiches gilt für die Maßnahmen zur Verstetigung des Quartiersmanagements und des damit verbundenen Beratungs-, Bildungs-, Freizeit- und Veranstaltungsangebots.

Die Entwicklung einer mischgenutzten Struktur westlich der Louis-Fürnberg-Straße (7) ist einerseits ein Kernprojekt in der Nachnutzung von stark vorbelasteten Brachflächen im Siedlungsbereich und trägt damit maßgeblich zur Erreichung der gesamtstädtischen Umwelt- und Klimaziele bei (siehe hierzu Punkt 4.6!). Gleichzeitig werden durch das ergänzende Angebot im Wohn- und gewerblichen Bereich im Sinne der Stabilisierung des Stadtteils und der angestrebten sozialen Durchmischung breite neue Zielgruppen angesprochen.

Durch Umsetzung der Maßnahmen zur Neugestaltung der Verkehrserschließung (12, 13, 14, 15, 16, 17) steht deren Neubestimmung als Aufenthaltsräume für die Bewohner und damit die Aufwertung der Lebensqualität im Stadtteil im Vordergrund, was ebenfalls die

Ansprache breiter Zielgruppen unterstützt. Daneben trägt die mit der Neugestaltung von Straßen und Parkraum einhergehende erhebliche Reduzierung versiegelter Flächen zu den entsprechenden gesamtstädtischen Umwelt- und Klimazielen bei. Durch die Infrastrukturverbesserung für den nicht motorisierten Verkehr wie gezielte Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes auch in Richtung Kernstadt und Einzelhandelsmärkte sowie zur Aufwertung des ÖPNV wird ein Beitrag zur zukünftigen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit zur Reduzierung der Lärm- und Abgasimmissionen geleistet, was wiederum der Wohnqualität zu Gute kommt. Durch die vorgesehenen Mobility-Points mit u. a. Ladestationen für die E-Mobilität, Carsharing (20) und einem Fahrradservice wird auf gleiche Wirkungen abgezielt.

Durch die energetische Gebäudesanierung (19) und mittel- bis langfristige Umstellung auf eine stadtteilbezogene, nachhaltige und regenerative Energieversorgung wird eine weitere Reduzierung des Schadstoffausstoßes angestrebt, ebenso die Herstellung der Versorgungssicherheit bei sozialverträglichen Kosten. Günstige Energiekosten wiederum erhöhen die Attraktivität des Stadtteils für breite Bevölkerungsschichten und beugen unerwünschtem Leerstand vor.

Vorstehende Maßnahmen zur Verringerung der Entsiegelung und zur Schadstoffausstoßminderung werden zur Erreichung der unter Punkt 4.6. dargelegten angestrebten Wirkungen im Umwelt-, Naturschutz und Klimabereich um solche zur Entwicklung und Vernetzung der Grünstrukturen (8, 12, 14, 22, 23, 24) und zur Förderung der großflächigen Versickerung (21) ergänzt.

7.6 Zusammenfassung Teilräumliches Konzept Barth Süd

1. Mit der stadträumlich integrierten aber gleichzeitig landschaftlich attraktiven Lage, einer großzügigen Baustruktur, den Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Bildungseinrichtungen sowie den gegebenen Entwicklungsflächen im Umfeld birgt der Stadtteil Barth Süd gute Grundlagen für eine nachhaltige Entwicklung.

2. Dazu kommen erhebliche Entwicklungspotenziale in Form von möglicher ergänzender Wohnungsbau-, Dienstleistungs- und Gewerbeentwicklung, der nachhaltigen, umweltorientierten Gestaltung des Stadtteils und der Gewinnung neuer Bewohner und Akteure. Bei den potenziell erreichbaren Bewohnern von Morgen sind im Tourismus Beschäftigte, ältere Menschen, aber auch junge Familien zu nennen und auch für Gewerbetreibende bieten sich aufgrund des umfassenden diesbezüglichen Immobilienangebots und des möglichen Einzugsbereichs Chancen einer Ansiedelung.

3. Der Stadtteil Barth Süd weist eine Reihe erheblicher funktionaler wie gestalterischer Mängel auf, welche dessen Zukunftsfähigkeit gefährden. Dazu zählen insbesondere die weitestgehend sanierungsbedürftigen Erschließungsanlagen, fehlende Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer, fehlende Angebote im Dienstleistungs- und Freizeitbereich, die größtenteils geringe Aufenthaltsqualität in den Straßen- und Freiräumen, bauchtechnische und energetische Mängel an einem erheblichen Teil der industriell gefertigten Wohngebäude, aber insbesondere an denen mit gewerblicher Nutzung sowie Leerstandsobjekte und große brachliegende, gestalterisch problematische Flächen direkt an die Kernsiedlung anschließend.

4. Infolge der durch vorstehende Mängel eingeschränkten Attraktivität des Stadtteils als Wohn- und Arbeitsstandort und der Tatsache, dass die positive Einwohnerentwicklung

der letzten Jahre zum großen Teil aus dem Zuzug von Flüchtlingen besteht, erwächst (gerade bei Rückgang der Flüchtlingszahlen) ein erhebliches Risiko eines erneuten hohen Leerstands der Wohnungen und in dessen Folge auch in den Dienstleistungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen.

5. Die zukünftige Entwicklung des Stadtteils soll einer ganzheitlichen Strategie folgen, welche die gegebenen Chancen in den Mittelpunkt der Überlegungen stellt. Zum einen wird eine räumlich übergreifende Vorgehensweise unter Einbindung der angrenzenden Flächen und Quartiere sowie unter Berücksichtigung der vom Stadtteil zu übernehmenden gesamtstädtischen Aufgaben gewählt. Zum andern erfolgt auch eine thematisch stark querschnittsorientierte Vorgehensweise, welche mögliche Synergien einer themenübergreifenden Entwicklung gezielt nutzt.
6. Die Entwicklungsstrategie ist zudem nachhaltig zu gestalten; dies betrifft die zukünftige soziale, wirtschaftliche und ökologische Ausrichtung des Stadtteils gleichermaßen. So sollen die einzuleitenden Entwicklungen und Maßnahmen für einen möglichst langen Zeitraum Bestand haben und zur Ressourcenschonung beitragen; aus kurzfristig finanziellen Erwägungen angestoßene, aber auch zeitlich nur begrenzt wirksame Maßnahmen sollen zukünftig nicht mehr verfolgt werden. In Anbetracht der begrenzten zur Verfügung stehenden Mittel bedingt dies aber auch einer Umsetzung in Stufen und der Akzeptanz von Zwischenzuständen.
7. Im Zusammenhang mit den vorstehenden beiden Punkten wird eine abgestimmte Planung auch über Planungszuständigkeiten, Politikfelder und Förderkulissen hinaus erforderlich. So sind im Rahmen der Gesamtstrategie Primäraufgaben der Stadt mit solchen des besonderen Städtebaus, mit fachspezifischen Aufgaben und nicht zuletzt mit den Investitionen und Engagements der Wohnungsunternehmen und (weiterer) privater Akteure eng aufeinander abzustimmen.
8. Die angestrebte ganzheitliche und zukunftsorientierte Stadtteilentwicklung kann nur unter Einbindung aller wichtigen Akteursgruppen im Stadtteil Erfolg haben. Wohnungsunternehmen, Gewerbetreibende, die Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie die Bewohner werden daher über Information, direkte Ansprache, quartierbezogene Veranstaltungen, Werkstätten und weitere Beteiligungsformate in die Entwicklung einbezogen.