

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und kommunale Betriebe

Sitzungstermin: Dienstag, 09.03.2021, 17:00 Uhr

Raum, Ort: Videokonferenz

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Eröffnung / Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 12.01.2021
5. Grundsatzentscheidung zum Projektauftrag 2021 für das Förderprogramm "Modellprojekte Smart Cities" VO/2021/3844
6. Neufassung der Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar VO/2021/3845
7. Rahmenplan Stadt-Umland-Raum Wismar - Beschluss zur Fortschreibung des Rahmenplans für den Stadt-Umland-Raum Wismar, Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes von 2012 (Regionales Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Wismar 2020) VO/2020/3757
8. Sonstiges

Beschlussvorlage öffentlich Federführend: 20.5 Abt. Beteiligungs- und Fördermittelmanagement Beteiligt: I Bürgermeister II Senator III Senatorin 20.1 Abt. Kämmerei	Nr.	VO/2021/3844 öffentlich
	Datum:	24.02.2021
	Verfasser/-in:	Dr. Fanger, Henrik
Grundsatzentscheidung zum Projektauftrag 2021 für das Förderprogramm "Modellprojekte Smart Cities"		

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	09.03.2021	Ausschuss für Wirtschaft und kommunale Betriebe	Vorberatung
Öffentlich	10.03.2021	Finanzausschuss	Vorberatung
Öffentlich	25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschluss:

1. Die Bürgerschaft befürwortet die Entwicklung einer Smart-City-Strategie für die Hansestadt Wismar und die Bewerbung zum Förderprogramm „Modellprojekte Smart Cities – Gemeinsam aus der Krise: Raum für Zukunft“ mit dem Projekt „Smart-City-Strategie der Hansestadt Wismar“.
2. Die Eigenanteile der Hansestadt Wismar in Höhe von 25.836,64 Euro für das Jahr 2021 werden außerplanmäßig zur Verfügung gestellt. Die Deckung erfolgt aus dem Produktkonto 61200.5751100 – Kassenkreditzinsen.

Begründung:

Die Digitalisierung ist inzwischen in vielen Lebensbereichen Realität geworden. Sie wird künftig fast alle Bereiche von Verwaltung, Wirtschaft und Stadtgesellschaft beeinflussen. Für die digitale Transformation brauchen die Städte wie Wismar Offenheit gegenüber neuen Technologien und einen starken Zielbezug, um sie mit Bedacht und Weitblick nutzen zu können. Digitalisierung soll dabei unterstützen, die Stadtentwicklung sozial verträglich, gerecht sowie energie- und ressourceneffizient zu gestalten. Eine „Smart City“ stellt die Bedarfe der Menschen in den Mittelpunkt des Handelns, fördert umweltfreundliche Mobilitäts- und Energiekonzepte, entwickelt innovative Lösungen zur Sicherung kommunaler Aufgaben und stärkt die lokale Wertschöpfung durch passende Infrastrukturangebote.

Die Bundesregierung will die digitale Modernisierung der Kommunen durch Smart-City-Modellprojekte weiter vorantreiben. Im Auftrag und in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat, werden daher die Entwicklung integrierter Smart-City-Strategien und deren Umsetzung finanziell unterstützt. Mit den Modellprojekten wird die digitale Transformation von Wirtschafts- und Verwaltungsabläufen in Test- und Experimentierfeldern gefördert, um für die Kommunen und ihre Bürger auf regionaler,

gesamstädtischer und Quartiers-Ebene beispielhafte Lösungen für die zentralen Herausforderungen des technologischen Wandels zu finden. Die Städte müssen hierzu die strategischen Handlungsfelder und Ziele der Smart City für sich identifizieren und definieren, um die digitale Transformation im Sinne dieser Ziele aktiv zu gestalten.

Insgesamt wurden seit 2019 in 2 Staffeln 50 Modellprojekte mit 450 Mio. Euro gefördert werden. Im Rahmen der 3. Staffel werden 30 Modellprojekte aus dem gesamten Bundesgebiet ausgewählt. Hierfür steht ein Fördervolumen von 300 Mio. Euro für 2021 zur Verfügung. Die Bewerbungsfrist für diesen Aufruf endete am 14. März 2021. Die Hansestadt Wismar hat fristgerecht eine Bewerbung zum Förderprogramm „Modellprojekte Smart Cities“ eingereicht (Bewerbungsunterlagen siehe Anlage).

Ziel der Bewerbung ist die Finanzierung der Entwicklung einer Strategie zur Digitalisierung der Verwaltung, der Eigenbetriebe und der Beteiligungsunternehmen. Diese Strategie soll sodann in das bestehende Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) eingebunden werden und die Umsetzung der dort festgelegten Stadtentwicklungsziele unterstützen. Dabei gilt es, die verschiedenen Teilprojekte zu verknüpfen und in das Stadtentwicklungskonzept zu integrieren. Zu diesen Teilprojekten gehören neben der Projektkoordination:

- Smart Poles, die intelligente und multifunktionale Straßenbeleuchtung mit Bewegungsmeldern, Sensoren, E-Ladesäule, WLAN und Info-Anzeigen,
- das Sensornetzwerk und die Internet of Things (IoT)-Plattform für den Datenaustausch,
- das intelligente Quartier umfasst die Themen Smart Home (Gebäudeleittechnik), Car Sharing, E-Ladesäulen, digitale Paketabholstation,
- das dynamische Parkleitsystem sowie
- das IGLU Sammelsystem für papierhaltige Wertstoffe.

Die Teilprojekte werden gemeinsam mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Wismar mbH, der Seehafen Wismar GmbH, der Stadtwerke Wismar GmbH, der Wohnungsbaugesellschaft mbH und dem Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar durchgeführt.

Bei der Konzeption der integrierten Digitalstrategie dient die „Smart-City-Charta – Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten“ des Bundes als Leitfaden. Die Hansestadt Wismar ist bestrebt, die örtliche Öffentlichkeit in einem partizipativen Verfahren miteinzubeziehen. Vorgesehen ist ein zweistufiges Bürgerbeteiligungsverfahren, angelehnt an das Vorgehen bei anderen Stadtplanungsprojekten (u. a. mit Workshops).

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen des o. g. Förderprogramms eine Förderung in Höhe von 65% durch den Bund. Es besteht aber die Möglichkeit einer 90%igen Förderung für Kommunen in Haushaltsnotlage, so dass ein Eigenanteil von 10% durch die Kommune getragen werden muss. Bei einem geplanten **Ausgabevolumen von 7.791.223,45 Euro** (Umsetzungszeitraum: 2021-2026) für die Smart-City-Strategie der Hansestadt Wismar und deren Realisierung würde dies bedeuten, dass ein **Eigenanteil von 779.122,34 Euro** bereitgestellt werden müsste, der sich auf die entsprechenden Projektteilnehmer verteilen würde. Für das Jahr 2021 werden die Eigenmittel der Hansestadt Wismar in Höhe von **25.836,64 Euro** außerplanmäßig zur Verfügung gestellt. Sofern der Förderantrag durch den Bund positiv beschieden wird, werden die Fördermittel und Eigenmittel der gesamten Maßnahme für die Jahre 2022 bis 2026 in den Haushalt eingestellt.

Finanzielle Auswirkungen (Alle Beträge in Euro):

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich

folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

	Keine finanziellen Auswirkungen
x	Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3

1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt 04:	57100.5249000	Aufwand in Höhe von	25.836,64 €

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt 04:	57100.7249000	Auszahlung in Höhe von	25.836,64 €

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
x	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt 09:	61200.5751100	Aufwand in Höhe von	25.836,64 €

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt 09:	61200.5751100	Aufwand in Höhe von	25.836,64 €

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt 09:	61200.7751100	Auszahlung in Höhe von	25.836,64 €

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

3. Investitionsprogramm

	Die Maßnahme ist keine Investition
	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten
x	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

x	neu
x	freiwillig
	eine Erweiterung
	Vorgeschrieben durch:

Anlage/n:

- Bewerbungsformular
- Kosten-Finanzierungsplan
- Projektstruktur
- Kommunikationsstruktur
- Raumbezüge

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

SMART-CITY 2021 – Antrag der Hansestadt Wismar

A. Erarbeitung und anschließende Umsetzung einer Smart City-Strategie

I. Ausgangssituation und Ziele

1. Bitte beschreiben Sie kurz und präzise die Ausgangssituation in Ihrer Kommune. Gehen Sie dabei bitte ein auf:

- die wesentlichen stadtentwicklungspolitischen Herausforderungen, vor denen Ihre Kommune steht und
- Themen, bei denen Sie von Smart-City-Lösungen Beiträge zur Bewältigung der oben genannten Herausforderungen erwarten. (max. 600 Zeichen)

In der Hansestadt Wismar wird seit 2002 ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) vorgehalten, das ständig weiterentwickelt wird. Dieses Konzept mit seinen Handlungsmaximen gilt es durch den digitalen Transformationsprozess als unterstützendes Arbeitsinstrument zu begleiten. Die Corona-Krise hat gezeigt, welche Möglichkeiten in diesem Prozess stecken. Dabei sind insbesondere Infrastrukturmaßnahmen im Vordergrund, aber auch der Transport von Datenströmen. Es gilt, das jetzige Niveau des Stadtlebensraums zu sichern und weiterzuentwickeln, sowohl für die Bürger als auch für die Touristen.

2. Bitte beschreiben Sie ihre stadtentwicklungspolitischen Ziele. Gehen Sie dabei bitte ein auf:

- An welchen übergeordneten Leitbildern und Zielen orientieren Sie sich? (max. 200 Zeichen)

Die Ziele ergeben sich aus der Zielpyramide des ISEK. Haupthandlungsfelder sind Städtebau, Denkmalschutz & Wohnen, Wirtschaft & Verkehr, Wissenschaft, Bildung, Sport & Soziales, Tourismus und Kultur.

- Auf welchen Dokumenten der integrierten Stadtentwicklung kann die zu erarbeitende und umzusetzende Smart-City-Strategie zur digitalen Transformation aufbauen? (max. 200 Zeichen)

Das ISEK ist federführend. Daneben besteht auf der Grundlage des Welterbestatus Wismars ein Managementplan für die Entwicklung der Altstadt. Beides wird durch Einzelkonzepte (z. B. Tourismus) ergänzt.

- Welche Ziele und ggf. Leitlinien mit Bezug zur Stadtentwicklung und Digitalisierung sind damit verbunden und wie werden diese priorisiert? (max. 400 Zeichen)

Das Ziel der nachhaltigen und gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung ist prioritär, die Einbindung der Bürger und eine transparente Verwaltung dabei unabdingbar. Im Mittelpunkt stehen Inklusion, Sicherheit, Klima und Umwelt. Auf dieser Basis erwarten wir eine große Akzeptanz bei der gemeinsamen Zielerreichung der Festlegungen aus dem ISEK.

- Welche neuen Herausforderungen und Zielstellungen haben sich im letzten Jahr ergeben? (max. 400 Zeichen)

Der Lockdown der MV-Werften, Unternehmen und Verwaltung im Homeoffice, rückläufige Übernachtungszahlen im Tourismus (minus 22,9%), die Absage öffentlicher Veranstaltungen und die Schließung von

Kindertagesstätten und Schulen hat Wismars Stadtleben in weiten Teilen zum Erliegen gebracht. Die Unverzichtbarkeit digitaler Dienste und Smart Homes in Zeiten von Social Distancing wurde unbestreitbar.

- **Auf welche Weise planen Sie die Umsetzung zu evaluieren und den Erfolg zu bemessen? (max. 300 Zeichen)**

Wir möchten Bürgerbeteiligung via Feedback-Tools und Data-Analytics evaluieren. Beurteilungsgrundlagen (KPIs) werden Zufriedenheit, Lebensglück und Lebensqualität sein. Passanten kommen im Rahmen der Befragung Vitale Innenstädte zu Wort, sodass auch das Feedback der Besucher Berücksichtigung findet.

3. Hat Ihre Kommune bereits eine Digitalstrategie (auch wenn diese den o.g. Anforderungen an eine Smart-City-Strategie im Wesentlichen nicht entspricht)?

Keine Digitalstrategie.

4. Zeigen sich in Ihrer Kommune bereits jetzt konkrete Bezüge zwischen Stadtentwicklung und Digitalisierung oder Wirkungen der Digitalisierung auf die Stadtstruktur, die Stadtgesellschaft oder das Gemeinwohl? Wie zeigen sich die Bezüge und wie wirken sie auf die übergeordneten Ziele Ihrer Kommune?

- **Beschreiben Sie bitte diese Bezüge möglichst konkret und stellen sie die positiven und negativen Wirkungen dar. (Anmerkung: Hier geht es nicht um eigene Aktivitäten) (max. 500 Zeichen)**

Das Stadtquartier als unmittelbarer Lebens-/Arbeitsraum spielt eine wesentliche Rolle bei der Digitalisierung. Neben den ISEK-Zielen sind hier auch Themen wie Homeoffice, Internetdienste und alltägliche Lebenssachverhalte wie Parkplatzsuche zu berücksichtigen. Der zukünftigen Umsetzung der Ver-/Entsorgungsprozesse kommt eine immer größere Bedeutung zu. Außerdem soll das Stadtquartier als Ort des Bürgerdialogs und der sozialen Inklusion durch Digitalisierung entscheidend vorangebracht werden.

- **Bitte stellen Sie dar, wie Sie gedenken, mit Wirkungen der Digitalisierung umzugehen, die negativ auf das Erreichen stadtentwicklungspolitischer Ziele wirken. (max. 400 Zeichen)**

Ausschlaggebend ist, dass der digitale Transformationsprozess von Anfang an als Arbeitsmittel mit weitreichenden Einsatzmöglichkeiten zur Umsetzung der stadtentwicklungspolitischen Ziele (ISEK) gesehen wird. Durch dieses Verständnis zur Digitalisierung bleibt das Hauptaugenmerk auf dem Zusammenleben der Menschen im Stadtgebiet konzentriert, und zwar nicht digital, sondern physisch.

5. Gibt es in Ihrer Kommune bereits Institutionen, Verantwortliche, Initiativen und Akteure, die sich mit dem digitalen Wandel und seinen Wirkungen auf den städtischen Raum und die Stadtgesellschaft bzw. die örtliche Gemeinschaft beschäftigen und wenn ja welche? Gibt es Lücken, und wenn ja wen planen Sie zukünftig einzubinden? (max. 400 Zeichen)

Die Initiative Smarte Küstenregion vernetzt Smart-City-Initiativen in MV. Hochschule und Digitales Innovationszentrum (DIZ) Wismar sind beteiligt. Die Stadtverwaltung ermöglicht digitale Antragsverfahren. Die Tourismuszentrale plant ortsbezogene Informationen für Smartphone-Nutzer. Es fehlt die Gesamtstrategie, die intelligente Vernetzung der Angebote mit Ausrichtung auf Stadtentwicklungsziele.

6. Wurden bereits Smart City-Investitionen und Maßnahmen umgesetzt oder initiiert?

Wenn Ja:

- **Art/Bezeichnung der Maßnahme 1 (max. 50 Zeichen)**

Mobiles Bezahlen der Parkgebühren mit Handy

- **Welchen Maßstab hatte die Maßnahme (auf welchen Raum, Teilraum Ihrer Kommune bezog sie sich)? (max. 50 Zeichen)**

Innenstadt und Parkplätzen mit Parkscheinautomaten

- **Welches konkrete Ziel wollten Sie mit der Maßnahme erreichen? (max. 200 Zeichen)**

Bargeldloses Zahlen und minutengenaue Abrechnung der Parkgebühren können nun zusätzlich zur altbekannten Bezahlung am Parkscheinautomaten angeboten werden. Das ist besucherfreundlich.

- **Wurde dieses Ziel erreicht? [ja – teilweise – nein]**

Ja

- **Wenn Ziel ja: Wurde die Maßnahme innerhalb der Kommune (auf die Gesamtstadt, auf andere Stadtteile oder andere Anwendungsbereiche) skaliert? Wenn nicht skaliert: wieso nicht? (max. 300 Zeichen)**

Nein, Handyparken ist derzeit nur auf Stellflächen / Parkplätzen mit Parkscheinautomaten möglich. Bei beschränkten Parkplätzen / Parkhaus / Tiefgarage ist das Handyparken technisch noch nicht möglich.

- **Wenn Ziel nicht oder nur teilweise erreicht: Welche Schlüsse haben Sie daraus gezogen? (max. 400 Zeichen)**

- **Ungefährer finanzieller Umfang in Euro: (max. 9 Zeichen)**

0,00 €

-
- **Art/Bezeichnung der Maßnahme 2 (max. 50 Zeichen)**

App Störung Wismar (für IOS, Android)

- **Welchen Maßstab hatte die Maßnahme (auf welchen Raum, Teilraum Ihrer Kommune bezog sie sich)? (max. 50 Zeichen)**

Gebiet der Hansestadt Wismar

- **Welches konkrete Ziel wollten Sie mit der Maßnahme erreichen? (max. 200 Zeichen)**

Leichtere Meldungen von Störungen in der Stadt, Übernahme der gemeldeten Störung (Leuchten, Ampeln) in die Fachanwendung, direkte Zuordnung der Fehlermeldung zur jeweiligen Fachabteilung.

- **Wurde dieses Ziel erreicht? [ja – teilweise – nein]**

ja

- **Wenn Ziel ja: Wurde die Maßnahme innerhalb der Kommune (auf die Gesamtstadt, auf andere Stadtteile oder andere Anwendungsbereiche) skaliert? Wenn nicht skaliert: wieso nicht? (max. 300 Zeichen)**

Ja, sie wurde auf die Gesamtstadt skaliert.

- **Wenn Ziel nicht oder nur teilweise erreicht: Welche Schlüsse haben Sie daraus gezogen? (max. 400 Zeichen)**

- **Ungefährer finanzieller Umfang in Euro: (max. 9 Zeichen)**

3000 €

-
- **Art/Bezeichnung der Maßnahme 3 (max. 50 Zeichen)**

Ausgewählte Online-Dienste der Verwaltung

- **Welchen Maßstab hatte die Maßnahme (auf welchen Raum, Teilraum Ihrer Kommune bezog sie sich)? (max. 50 Zeichen)**

Die Dienste sind für alle Bürger verfügbar.

- **Welches konkrete Ziel wollten Sie mit der Maßnahme erreichen? (max. 200 Zeichen)**

Verbesserter Bürgerservice z. B. in Bezug auf Parkausweise, Wohngeld, Meldebescheinigungen, Gewerberegister, Führungszeugnis, Dokumentenverlust. Kontaktlose Behördengänge sind möglich.

- **Wurde dieses Ziel erreicht? [ja – teilweise – nein]**

teilweise

- **Wenn Ziel nicht oder nur teilweise erreicht: Welche Schlüsse haben Sie daraus gezogen? (max. 400 Zeichen)**

Die Nutzungshäufigkeit der Online-Angebote variiert je nach Dienstleitung sehr stark. Es ist wichtig, den Zugang zu den Dienstleistungen zu vereinfachen und Nutzungshemmnisse wie komplizierte Anträge oder Unterschriftserfordernis weiter abzubauen.

- **Ungefährer finanzieller Umfang in Euro: (max. 9 Zeichen)**

500.000 €

- **Art/Bezeichnung der Maßnahme 4 (max. 50 Zeichen)**

Digitales Innovationszentrum Wismar (DIZ)

- **Welchen Maßstab hatte die Maßnahme (auf welchen Raum, Teilraum Ihrer Kommune bezog sie sich)? (max. 50 Zeichen)**

Wismar als innovativer Wissenschaftsstandort

- **Welches konkrete Ziel wollten Sie mit der Maßnahme erreichen? (max. 200 Zeichen)**

Schaffung von Räumen für kreative Entwicklungsprozesse und Starthilfe für Gründungswillige und digital interessierte Menschen, die fachlichen Austausch & kreative Co-Working-Szene nutzen wollen.

- **Wurde dieses Ziel erreicht? [ja – teilweise – nein]**

ja

- **Wenn Ziel ja: Wurde die Maßnahme innerhalb der Kommune (auf die Gesamtstadt, auf andere Stadtteile oder andere Anwendungsbereiche) skaliert? Wenn nicht skaliert: wieso nicht? (max. 300 Zeichen)**

An Hochschulstandorten in MV werden DIZ gegründet, gefördert durch das Wirtschaftsministerium. Daher ist die Maßnahme skalier- und adaptierbar und für alle Bürger mit digitalen Ideen und Projekten in Wismar als Anlaufstelle frei zugänglich als Impulsgeber und Kreativlabor für digitale Vorhaben.

- **Ungefährer finanzieller Umfang in Euro: (max. 9 Zeichen)**

1,7 Mio. €

II. ART und UMFANG DER VORGESEHENEN SMART-CITY-STRATEGIE – BEITRAG ZU INTEGRIERTER STADTENTWICKLUNG und GEMEINWOHL

1. In welchen konkreten Feldern und Anwendungen sehen Sie welche Chancen für die Lösung der Herausforderungen Ihrer Kommune über die nächsten 5-15 Jahre. (max. 500 Zeichen)

Bereits im Projektzeitraum wollen wir mit dem intelligenten Stadtquartier einen Wohlfühlakzent für die gesamte Stadt setzen und mit sektorenübergreifenden Lösungen die Sicherheit und Lebensqualität verbessern. Die Bürger erwarten zukünftig auch digitale Lösungen im öffentlichen Raum wie z. B. die intelligente Stadtbeleuchtung (Smart Poles), die eine Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten bietet. Sensordaten böten die Chance, Entscheidungsprozesse der Stadt mit empirischen Daten zu unterlegen.

2. Welche inhaltlichen Schwerpunkte sollen voraussichtlich in Ihrer Smart-City-Strategie im Vordergrund stehen? (max. 400 Zeichen)

Wir setzen auf die Umsetzung der ISEK-Ziele durch Stärkung der Stadtquartiere mithilfe des Ausbaus digitaler und umweltrelevanter Infrastruktur als Grundlage der Strategie, um Relevanz und Akzeptanz digitaler Lösungen für WiSMART City zu erreichen. Wir fördern dazu die nachhaltige Kompetenzentwicklung der Verwaltung und weitere Akteure durch Vernetzung und Austausch gemäß dem Leitbild der Stadt.

3. Welche Risiken sehen Sie auf dem Weg zu einer gemeinwohlorientierten Gestaltung der Digitalisierung speziell in Ihrer Kommune? Wie bewerten Sie diese im Verhältnis zu den Chancen und welche Möglichkeiten sehen Sie mit diesen umzugehen? (max. 500 Zeichen)

Nur wenn die informationelle Selbstbestimmung der Bürger garantiert ist, kann eine Akzeptanz für Smart-City-Vorhaben entstehen. Sie aber steht im Spannungsverhältnis zur Erhebung und Bereitstellung von Daten und der Chance, durch erhobene Daten neue Erkenntnisse für das Gemeinwohl zu gewinnen. Wir sehen ein Risiko in der Durchdringung und Akzeptanz der Stadtgemeinschaft (digitale Inklusion) und wollen durch Transparenz, Datenschutz und kommunale Datensouveränität Vertrauen schaffen.

4. Welche Raumbezüge soll die zu entwickelnde Strategie aufweisen (z.B. in der Gesamtstadt, in bestimmten Quartieren oder Gebietstypen) und warum? Bitte bedenken Sie hierbei, dass die Digitalisierung inhärent keine örtlichen und administrativen Grenzen kennt und systemische Wirkung erst mit genügender kritischer Masse ausübt. Daher stellen Sie bitte die Raumbezüge den konkreten digitalen Systemen und den angestrebten Resultaten gegenüber. (max. 500 Zeichen)

Die Raumbezüge im Stadtgebiet bestimmen sich nach den Teilprojekten. Das intelligente Stadtquartier wird zunächst in einem Modellgebiet umgesetzt, das dann dynamisch wächst und sich auf andere Quartiere ausweitet. Auch die intelligente Straßenbeleuchtung und das Parkraummanagement werden zunächst in verschiedenen Stadträumen realisiert, um die Akzeptanz und Projekt-Wechselwirkungen zu erkennen. So werden die Digitalinitiativen erlebbar. Danach erfolgt ein Ausrollen auf das übrige Stadtgebiet.

5. Wie wollen Sie sicherstellen, dass die Smart-City-Strategie den Anforderungen der Smart City Charta entspricht? Gehen Sie dabei u.a. auf folgende Aspekte ein und beachten Sie die Vorgaben aus dem KfW-Merkblatt 436:

- **Wie planen Sie, den Zugang und den dauerhaft sicheren und funktionsfähigen Betrieb der technischen Infrastruktur und des Datenaufkommens zu sichern und zu gestalten? Dieses ist insbesondere hinsichtlich der Verantwortung kommunaler Daseinsvorsorge abzuwägen (derzeit und zukünftig). (max. 400 Zeichen)**

1. Umsetzung der IT-Konsolidierungsstrategie in Kooperation mit externen Partnern (e-Gov MV/neu-itec/DVZ), 2. Aufbau auf existierende Initiativen (e-Gov Strategie, Landkreis - Breitbandausbau), 3. Datenzugang über Datenportale der jeweiligen Teilprojekte, die dynamisch nach Bedarf erweitert und ggf. zusammgeführt werden können.

- **Wie beabsichtigen Sie die Zivilgesellschaft einzubeziehen? (max. 400 Zeichen)**

Die Smart-City-Strategie muss alle relevanten Gesellschaftsgruppen mit verschiedenen Angeboten ansprechen. Es ist auszuloten, welche Beteiligungsformate hier priorisiert werden sollten. Seit Beginn der

Strategiefindung sucht die Steuerungsgruppe den Dialog mit der Zivilgesellschaft: Befragungen von Passanten, öffentliche Workshops und Bereitstellung von Informationen zum Stand der Entwicklung.

- **Beschreiben Sie kurz die Art, Haltung und ggf. Veröffentlichung Ihrer kommunalen Datenbestände und geplante Weiterentwicklungen. Berücksichtigen Sie hier Fragen der kommunalen Handlungsfähigkeit, Datenhoheit und -sicherheit und Schnittstellen zu nicht-kommunalen Akteuren. (max. 400 Zeichen)**

Open Data ist in Ansätzen bereits vorhanden, z. B. im Bereich Geo-Daten für Gewerbeflächen, Hier sind weitere Inhalte geplant. Für die Datenhaltung werden eigene und externe Server bei öffentlichen Dienstleistern verwendet, so dass die Datenhoheit gewährleistet ist. Über die Datenportale der kommunalen Projektpartner können dann nach Bedarf Daten veröffentlicht werden.

- **Welche externen Partner bedarf es und welche Ideen haben Sie, diese einzubinden? (max. 400 Zeichen)**

Die Hochschule ist bereits seit der Strategiefindung beratend in den Prozess eingebunden. Im Technologie- und Gründerzentrum (TGZ) werden Fragen der Digitalisierung in Unternehmen erörtert. Kinder- und Jugendparlament (KiJuPa) und Seniorenbeirat sollen in Phasen A und B die Interessen ihrer Zielgruppen vertreten. Die Expertise externer Dienstleister wird in Planung und Umsetzung unabdingbar sein.

- **Wie wollen Sie innerhalb der Kommune digitale Kompetenzen und lebenslanges Lernen entwickeln? Welche Ideen haben Sie zur systematischen Weiterbildung der Einwohnerschaft, um die Stadtgesellschaft zu befähigen mit digitalen Technologien bewusst und kritisch umzugehen? (max. 400 Zeichen)**

Entwicklung von ständig wiederkehrenden Lehrformaten, die von öffentlichen / privaten Trägern angeboten werden. Dabei ist insbesondere ein Wissenstransfer aus skandinavischen Städten über EU-Austauschprogramme und Projekte zu nutzen. Daneben sollen solche Angebote der digitalen Bildung und Inklusion speziell für Kinder und Senioren durch die Volkshochschule und Digitalwerkstätten angeboten werden.

6. Worauf muss aus Sicht Ihrer Kommune jedenfalls geachtet werden, um

- **die Digitalisierung so zu gestalten, dass sie dem Gemeinwohl dient? (max. 400 Zeichen)**

Digitalisierungsprojekte sind nur erfolgreich, wenn die Menschen das Ziel für deren Entwicklung erkennen. Die Zielerreichung aus dem ISEK muss daher präsent gehalten werden. So wird der Transformationsprozess untersetzt und für die Bevölkerung glaubwürdig. Prozesse müssen transparenter, effektiver und bürgerfreundlicher gestaltet werden. Dieser Fortschritt muss für die Menschen erlebbar sein.

- **die drei wichtigsten Ziele der Stadtentwicklung zu befördern? (max. 400 Zeichen)**

1. Die Infrastruktur sichern und ausbauen.
2. Verständnis für die verschiedenen Nutzergruppen Bevölkerung, Kunden des Handels, Arbeitnehmer und Touristen schaffen.
3. Soweit wie möglich Präsenz ermöglichen und das Miteinander fördern, um den Kommunalgedanken aufrechtzuerhalten.

- **neue Räume und Chancen für das Leben nach der Krise zu schaffen? (max. 400 Zeichen)**

Nach Corona wird das Miteinander zunächst geprägt sein von größerer räumlicher Distanz. Es wird sich zeigen, wie Reiseaufkommen und Hotel- & Gaststättenwesen zu früherer Stärke zurückfinden. Aufgabe ist es, durch ständige Kommunikation höhere Hygienestandards in das Verhalten der Bevölkerung zu implementieren. Die negativen Erfahrungen der Pandemie müssen im Bewusstsein der Menschen bleiben.

7. Bitte erläutern Sie Ihren Projekttitle und Ihr Motto (max. 400 Zeichen)

Die Devise lautet *WiSMARTCity – gemeinsam Zukunft gestalten!* So trägt das intelligente Quartier den Titel *WiSMARTDistrict*, das Parkleitsystem läuft unter *WiSMARTParking*. Das Motto verweist auf den partizipativen Ansatz, bei dem Gestaltungsspielräume intelligent genutzt werden. Denn fest steht: Die Stadtgesellschaft wird digitaler. Wichtig ist, dass unsere Kommune diesen Prozess proaktiv steuert.

III. KOMMUNALE HANDLUNGSFÄHIGKEIT UND STADT ALS NETZWERK

1. Wie soll der Prozess zur Erarbeitung der Strategie gestaltet werden?

- **Wer bzw. welches Amt ist hauptverantwortlich für die geplante Strategieentwicklung? (max. 50 Zeichen)**

Steuerungsgruppe unter Leitung des Bürgermeisters.

- **Wer bzw. welches Amt steuert den Gesamtprozess und wie? (max. 300 Zeichen) Upload: Organigramm/ Organisationsstruktur**

Der Bürgermeister steuert den Gesamtprozess mithilfe einer Steuerungsgruppe, bestehend aus den Senatoren, den beteiligten Amtsleitern (Zentrale Dienste, Finanzverwaltung, Bauamt) sowie den Verantwortlichen für das Gesamtprojekt und den Teilprojekten in den kommunalen Unternehmen (Stadtwerke).

- **Wer wird verwaltungsintern wann und wie einbezogen? (max. 400 Zeichen)**

Es werden alle für die Projekte relevanten Akteure (Ämter, Eigenbetriebe, Beteiligungsgesellschaften) für die Entwicklung der einzelnen Projekte herangezogen. Diese arbeiten sodann in der entsprechenden Steuerungsgruppe an der Umsetzung der Projekte und entscheiden über notwendige strategische Anpassungen sowie über die Hinzuziehung weiterer Institutionen.

- **Wie wollen Sie die Verbindlichkeit der Strategie erzielen? (max. 150 Zeichen)**

Durch einen regelmäßigen Abgleich der Zielvorgaben und den damit verbundenen Zeitfenstern für die Umsetzung der Projekte in der Steuerungsgruppe.

- **Welche Personalkapazitäten sind in den jeweiligen Organisationseinheiten vorgesehen und welche sollen aus Fördermittel mitfinanziert werden? (Organisationseinheiten und Vollzeitäquivalente)**

Organisationseinheit	Stellen/-anteile beteiligt	Stellen/-anteile gefördert
Amt für Zentrale Dienste	1,5 VzÄ	
Amt für Finanzverwaltung	0,5 VzÄ	3,5 VzÄ
Bauamt	1,0 VzÄ	
Amt für Tourismus und Kultur	1,0 VzÄ	
Stabstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	0,5 VzÄ	
Stabstelle Welterbe	0,5 VzÄ	

(max. 50 Zeichen)

(max. 4 Zeichen)

Es können bis zu 10 Organisationseinheiten mit ihren Personalkapazitäten angegeben werden.

2. **Wie wollen Sie externe Kompetenzen einbeziehen und die Zusammenarbeit organisieren?**

- **Wer wird verwaltungsextern einbezogen? Welche Beiträge erwarten Sie jeweils konkret von diesen Akteuren? (max. 400 Zeichen)**

Wir wollen uns austauschen mit dem Landkreis, mit Landesämtern und den teilprojektverantwortlichen kommunalen Unternehmen. Letztere werden auch in der vierteljährlich tagenden Lenkungsgruppe vertreten sein. Andere Smart Cities möchten wir über die Smart City Dialog Website kontaktieren, uns von ihren Open-Source-Anwendungen inspirieren lassen und eigne Anwendungen zur Mitnutzung bereitstellen.

- **Welche partizipativen Verfahren sehen Sie für die Strategieentwicklung vor? Welche Formen der externen Zusammenarbeit sind geplant? (max. 400 Zeichen)**

Damit die Bürgerbeteiligung nicht nur beteiligungsaffine Milieus erreicht, sondern einen Querschnitt der Bevölkerung repräsentiert ist, sollen die Bürgerinnen und Bürger mittels geeigneter repräsentativer Verfahren beteiligt werden. Für die Planung, Durchführung, Moderation und die Auswertung der Beteiligungsverfahren wird sich die Hansestadt Wismar externer Unterstützung bedienen.

- **Wie planen Sie externe Expertise einzubinden (z.B. aus Wissenschaft, der Digital- und Technologiewirtschaft, Verbänden etc.)? (max. 400 Zeichen)**

Von der hiesigen Hochschule möchten wir uns wissenschaftlich begleiten lassen, unternehmerische Expertise aus TGZ & DIZ soll mit einfließen. Die Initiative Smarte Küstenregion sehen wir als Ansprechpartner bei Fragen der Umsetzung. Altstadtbeirat, Seniorenbeirat, Büro für Chancengleichheit, Behindertenbeauftragten und KiJuPa werden die Interessen ihrer jeweiligen Zielgruppen einfließen lassen.

- **Planen Sie bereits in der Strategieerstellung innovative Governance Formate zu testen und wenn ja, welche?(max. 400 Zeichen)**

Um unsere Bürgerinnen und Bürger auf dem Weg zur Smart City mitzunehmen, sollen geeignete repräsentative Verfahren verwendet und neue Governance Formate geprüft werden. Über diese Beteiligungsformen würden sie dann über laufende Smart-City-Projekte informiert werden und in den aktiven Austausch mit der Verwaltung treten können.

3. Halten Sie es für erforderlich die kommunale Handlungsfähigkeit angesichts der Digitalisierung zu stärken?

ja:

- **In welchen kommunalen Aufgabenfeldern sehen Sie Bedarf, um die kommunale Handlungsfähigkeit zu sichern, weiterzuentwickeln oder auszubauen? (max. 200 Zeichen)**

Der Erhalt attraktiver Lebensverhältnisse in einer modernen Stadt nimmt einen wichtigen Schwerpunkt ein. Zudem soll das städtische Leben möglichst von Hürden befreit werden.

- **Welche prozessualen, organisatorischen und regulativen Anpassungen sind ggf. erforderlich? (max. 300 Zeichen)**

Das Zusammenspiel aus Bürgerinnen und Bürgern, Interessenvertretungen, der Wirtschaft, der Wissenschaft, der Verwaltung und allen anderer Akteuren wird stetig weiterentwickelt. Durch transparente Prozesse und eine gute Kommunikationsstruktur können die Digitalisierungsbemühungen unterstützt werden.

- **Beabsichtigen Sie, digitale Systeme einzusetzen, um die Entscheidungsfindung weiter zu entwickeln, und wenn ja wie konkret? (max. 300 Zeichen)**

Die Vernetzung der verschiedenen Akteure ist ein entscheidender Faktor zum Gelingen des gesamten Prozesses. Da die Akteure der Stadtgesellschaft derzeit zum Teil unterschiedliche digitale Tools in ihrer Arbeit nutzen, wäre hier ein einheitliches Vorgehen abzustimmen.

- **Wie beabsichtigen Sie frühzeitig Innovationen mit deren Chancen und/oder Risiken für die Kommune zu erkennen, diese einzuordnen und einer Lösung zuzuführen? (max. 400 Zeichen)**

Die Arbeit am Projekt ist durch umfangreiche Kommunikation und den dazugehörigen Prozess zur Meinungsbildung geprägt. Durch regelmäßigen Austausch und Rückkopplung mit allen beteiligten Akteuren soll zum einen die Identifikation mit den im Projekt behandelten Themen verstärkt werden. Zum anderen wird dadurch die Möglichkeit „kurzer Wege“ eröffnet, um sinnvolle Projektanpassungen abzustimmen.

IV. ERSTE ÜBERLEGUNGEN ZU MÖGLICHEN MASSNAHMEN DER UMSETZUNG

1. Bereits während der Strategie-Entwicklung können erste Maßnahmen umgesetzt werden. Welche Ideen für solche erste Maßnahmen haben Sie?

Sie können bis zu fünf Maßnahmen eingeben.

- **Bezeichnung der Maßnahme 1:**
(Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)

Projektkoordination und Strategievertiefung

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme.**(max. 400 Zeichen)

Mit dieser Maßnahme werden die Ziele des ISEK in die Teilprojekte überführt. Die Projektkoordination sorgt für eine sektorenübergreifende Verknüpfung der einzelnen Projektschwerpunkte zu einem zielorientierten Gesamtergebnis für die Stadtgesellschaft. Parallel dazu erfolgt die Vertiefung und Weiterentwicklung der vorhandenen strategischen Eckpunkte hin zu einer ISEK-konformen WiSMARTCity.

- **Auf welchen Raum könnte diese Maßnahme zielen?** (max. 200 Zeichen)

Die Maßnahme bezieht sich wie das ISEK auf das gesamte Stadtgebiet. Die Umsetzung einzelner Ziele hieraus, z. B. für das vernetzte Stadtquartier, wird nun konkretisiert und digital unterstützt.

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem?** (max. 300 Zeichen)

Die schwedische Stadt Malmö ist eine Werft- und Hafenstadt wie Wismar, in der verschiedene digitale und industrielle Transformationsprozesse bereits erfolgreich ablaufen. Sie hat eine 175 ha große Industriebrache zu einem CO2-neutralen neuen Stadtviertel entwickelt.

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich):** (max. 100 Zeichen)

<https://eu.smartcitiescouncil.com/article/malmos-goal-become-swedens-most...>

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen?** (max 200 Zeichen)

Ausbau der sozialen und umweltrelevanten Verkehrsinfrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz sowie Inklusion

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel?** (max. 300 Zeichen)

Entwicklung einer Smart-City-Strategie und Festlegung konkreter Umsetzungsschritte für die kommenden 10-15 Jahre. Die Projektkoordination sorgt dabei für die notwendige Ausrichtung der Teilmaßnahmen im Sinne der ISEK-Zielpyramide.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

Personal- und Sachkosten der beteiligten kommunalen Struktureinheiten. Beratungs- und thematische Fortbildungskosten sowie Kosten für Netzwerkaktivitäten.

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Der/die Strategiebeauftragte sorgt gemeinsam mit den kommunalen Organisationseinheiten für die ziel- und gemeinwohlorientierte Unterstützung der ISEK-Ziele durch digitalisierte Prozesse.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Die Einzelmaßnahmen der Pilotprojekte werden schrittweise auf weitere Stadtquartiere ausgeweitet und gewonnene Erfahrungen genutzt. Hierbei können neue bedarfsgerechte Digitalinitiativen entstehen.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Die Einzelmaßnahmen der Teilprojekte können mit entsprechenden Anpassungen als Impulsgeber leicht auf andere Kommunen übertragen werden. Rückkopplungen zwischen den ihnen unterstützen den Lerneffekt.

- **Bezeichnung der Maßnahme 2:
(Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)**

Sensornetzwerk & IoT-Plattform

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme.(max. 400 Zeichen)**

Sammeln erster Erfahrungen zu Einsatzmöglichkeiten der LoRaWAN-Technologie. Installation erster Gateways und Sensortechnik zur Erprobung der Technologie im Sinne eines Proof of Concept. Dabei ist eine Konzepterstellung für einen flächendeckenden Einsatz in Phase B und der Aufbau einer IoT-Plattform als minimal viable product vorgesehen.

- **Auf welchen Raum könnte diese Maßnahme zielen? (max. 200 Zeichen)**

Die Maßnahme bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet. Es wird eine Komplettabdeckung mit LoRaWAN avisiert, Sensoren und Gateways finden sich im intelligenten Quartier jedoch in konzentrierter Form.

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem? (max. 300 Zeichen)**

Stadtwerke Iserlohn und Stadtwerke Karlsruhe. Erste Erfahrungsaustausche haben mit den Projektträgern stattgefunden. Hierbei kann auf bestehendes Know-How zurückgegriffen werden und die Erfahrungen aus bereits umgesetzten Projekten wird genutzt.

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich): (max. 100 Zeichen)**

<https://www.heimatversorger.de/de/Privatkunden/Unternehmen/Ueber-uns/Daten-Fakten/swi-gb2019-web.pdf>

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen? (max 200 Zeichen)**

Sicherheit, Umweltschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel? (max. 300 Zeichen)**

Erste Erfahrungen mit einer IoT-Plattform werden gesammelt und Anwendungsfälle werden abgebildet. So wird verprobt, ob die Ziele erreicht werden können.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

1.1.5 Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 1.1.1+1.1.2+1.1.3+1.1.4)

1.2.2 Sensornetzwerk & IoT-Plattform

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Nach Auslaufen der Förderung soll der Betrieb und die Wartung von der Stadtwerke Wismar GmbH als Infrastrukturdienstleister übernommen und sukzessive weiter ausgebaut werden.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Es ist vorgesehen, dass die Maßnahme bereits in der Umsetzungsphase B flächendeckend ausgerollt wird und eine Komplettabdeckung durch LoRaWAN Gateways erreicht wird.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Sachdaten von öffentlichem Interesse werden auf einer IoT-Plattform zugänglich gemacht. Konzept und Erkenntnisse aus der Umsetzung sollen auf der Smart City Dialog Plattform veröffentlicht werden.

-
- **Bezeichnung der Maßnahme 3:
(Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)**

Intelligente Straßenbeleuchtung (WiSMARTPoles)

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme.(max. 400 Zeichen)**

Smart Poles sind ein zentraler Baustein von Smart Cities. Zwei Musterlaternen mit Vollausrüstung und der Aufbau einer Plattform dienen dem Sammeln von Erfahrungswerten. Im Intelligenten Quartier dienen Bewegungsmelder der Reduktion von Lichtverschmutzung und Stromverbrauch. E-Laden über Smart Poles wird getestet sowie die dynamische Besucherstromerfassung im touristischen Hafengebiet.

- **Auf welchen Raum könnte diese Maßnahme zielen? (max. 200 Zeichen)**

Innenstadt (insbesondere das Touristische Hafengebiet) und das Intelligente Quartier.

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem? (max. 300 Zeichen)**

Als Vorbild gilt die Stadt Bochum die als eine der ersten Städte Smart Poles installiert hat und daher auf breite praktische Erfahrungen zurückgreifen kann. Hier kann auf erste sinnvolle Einsatzmöglichkeiten und erste Betriebserfahrungen zurückgegriffen werden.

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich): (max. 100 Zeichen)**

<https://www.bochum.de/Pressemeldungen/November/Bochum-wird-smarter-Bochum-ist-Pilotstadt-fuer-intelligente-Strasseninfrastruktur---Smart-Poles->

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen? (max. 200 Zeichen)**

Vernetzung der Stadt, Digitalisierung, Sicherheit, Ressourcenschutz

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel? (max. 300 Zeichen)**

Abstimmung der Maßnahmen im Strategieworkshop, Festlegung der Standorte, erste Anschauungsobjekte und Betriebserfahrungen, um in der Umsetzungsphase auf diese Erfahrungen zurückgreifen zu können und diese dann zu skalieren.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

1.2.3 Intelligente Straßenbeleuchtung (WiSMARTPoles), 1.1.5 Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 1.1.1+1.1.2+1.1.3+1.1.4)

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Sensorik orientiert sich an Schmerzpunkten der Stadt und löst damit Probleme.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Die Plattform ermöglicht eine Einbindung von weiteren Sensoren an anderen Standorten nach Bedarf. Es wird ein offener Ansatz gefahren und somit die Skalierbarkeit und Erweiterbarkeit gewährleistet.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Die fokussierten Probleme sind in vielen Kommunen anzutreffen. Über bestehende Erfahrungsaustausche und die Smart City Dialog Plattform werden Konzept und Erfahrungen geteilt.

2. Denken Sie nun bitte ein Jahr weiter: Ihre Smart-City-Strategie liegt inzwischen vor. Welche Maßnahmen für die Umsetzungsphase könnten darin am ehesten enthalten sein?

- **Bezeichnung der Maßnahme 1: (Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)**

Sensornetzwerk & IoT-Plattform

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme.(max. 400 Zeichen)**

Zentraler Baustein wird die IoT-Plattform die als Datendrehscheibe dient und städtische Services und gewerbliche Geschäftsmodelle ermöglicht. Gateways und Sensoren werden ausgerollt und an die Plattform angebunden. Das Wassernetz und das Fernwärmenetz soll komplett digitalisiert abgebildet werden, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.

- **Auf welchen Raum könnte diese Maßnahme zielen? (max. 200 Zeichen)**

Die Maßnahme bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet. Es wird eine Komplettabdeckung mit LoRaWAN avisiert, Sensoren und Gateways finden sich im intelligenten Quartier jedoch in konzentrierter Form.

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem? (max. 300 Zeichen)**

Stadtwerke Iserlohn und Stadtwerke Karlsruhe. Erste Erfahrungsaustausche haben mit den Projektträgern stattgefunden. Hierbei kann auf bestehendes Know-How zurückgegriffen werden und die Erfahrungen aus bereits umgesetzten Projekten wird genutzt.

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich): (max. 100 Zeichen)**

<https://www.heimatversorger.de/de/Privatkunden/Unternehmen/Ueber-uns/Daten-Fakten/swi-gb2019-web.pdf>

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen? (max. 200 Zeichen)**

Sicherheit, Umweltschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit.

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel? (max. 300 Zeichen)**

Wärme und Wasser kann bedarfsgerecht erzeugt, die Netze prädiktiv instandgehalten werden. Rohrbrüchen werden verhindert, Versorgungssicherheit gewährleistet und Ressourcen geschont. Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird durch Sensoren gesteigert und ermöglicht ein gezieltes Notfallmanagement.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

2.1.5 Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 1.1.1+1.1.2+1.1.3+1.1.4)

2.2.2 Sensornetzwerk & IoT-Plattform

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Nach Auslaufen der Förderung soll der Betrieb und die Wartung von der Stadtwerke Wismar GmbH als Infrastrukturdienstleister übernommen und sukzessive weiter ausgebaut werden.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Es ist vorgesehen, dass die Maßnahme bereits in der Umsetzungsphase B flächendeckend ausgerollt wird und eine Komplettabdeckung durch LoRaWAN Gateways erreicht wird.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Sachdaten von öffentlichem Interesse werden auf einer IoT-Plattform zugänglich gemacht. Konzept und Erkenntnisse aus der Umsetzung sollen auf der Smart City Dialog Plattform veröffentlicht werden.

- **Bezeichnung der Maßnahme 2:
(Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)**

Intelligente Straßenbeleuchtung (WISMArTPoles)

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme.(max. 400 Zeichen)**

Die in Phase A begonnenen Maßnahme wird mit weiteren Anwendungsfälle auf das Stadtgebiete ausgeweitet. Notrufknöpfe in z.B. Haltestellennähe oder an anderen sensiblen Punkten sollen die Sicherheit erhöhen. Innenstädtische WiFi-Hotspots ermöglichen einen leichten Onlinezugang sowie neue Services und Geschäftsmodelle. E-Ladepunkte fördern die E-Mobilität und bringen das Laden in die Fläche.

- **Auf welchem Raum könnte diese Maßnahme zielen? (max. 200 Zeichen)**

Kompletter Innenstadtbereich insbesondere das touristische Hafengebiet und zusätzlich das Intelligente Quartier.

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem? (max. 300 Zeichen)**

Als Vorbild gilt die Stadt Bochum die als eine der ersten Städte Smart Poles installiert hat und daher auf breite praktische Erfahrungen zurückgreifen kann. Hier kann auf erste sinnvolle Einsatzmöglichkeiten und erste Betriebserfahrungen zurückgegriffen werden.

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich): (max. 100 Zeichen)**

<https://www.bochum.de/Pressemeldungen/November/Bochum-wird-smarter-Bochum-ist-Pilotstadt-fuer-intelligente-Strasseninfrastruktur----Smart-Poles->

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen? (max. 200 Zeichen)**

Vernetzung der Stadt, Digitalisierung, Sicherheit, Ressourcenschutz

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel? (max. 300 Zeichen)**

Über WiFi-Hotspots wird die Stadt besser vernetzt und digitalisiert. Die Notrufknöpfe und die dynamische Besucherstromerfassung erhöhen die Sicherheit und Bewegungsmelder tragen zum Ressourcenschutz bei.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

2.2.3 Intelligente Straßenbeleuchtung (WiSMARTPoles), 2.1.5 Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 1.1.1+1.1.2+1.1.3+1.1.4)

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Sensorik und Anbauten orientieren sich an Schmerzpunkten der Stadt und löst damit Probleme. Smart Poles sind entscheidender Bestandteil der Stadt somit sind Betrieb & Betreuung garantiert.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Die Plattform ermöglicht eine Einbindung von weiteren Sensoren an anderen Standorten nach Bedarf. Generell wird ein offener Ansatz gefahren und somit die Skalierbarkeit und Erweiterbarkeit gewährleistet.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Die fokussierten Probleme sind in vielen Kommunen anzutreffen. Über bestehende Erfahrungsaustausche und die Smart City Dialog Plattform werden Konzept und Erfahrungen geteilt.

- **Bezeichnung der Maßnahme 3:**
(Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)

Vernetztes Quartier

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme.(max. 400 Zeichen)**

Mit einer Quartiers-App werden Dienste und Bewohner vernetzt und unterstützt. Angebote von Tauschplattformen, Smart-Home-Lösungen inkl. digitaler Kommunikation zur Wohnungsverwaltung, digitale Facilitymanagement-/Concierge-Dienste und Carsharing Angebote ergänzen das Angebot. Ein Energiemanagement sichert den Zugang zu Erneuerbaren Energien und macht das Quartier „Netzdienlich“.

- **Auf welchen Raum könnte diese Maßnahme zielen? (max. 200 Zeichen)**

Friedenshof I, ein Wohngebiet mit rund 25 Gebäuden (Mehrfamilienhäuser, 6 Etagen), in Summe rund 600 Wohneinheiten, Nahwärmeversorgung, gemischte Bevölkerungsgruppen, 4 Wohnungsgesellschaften.

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem? (max. 300 Zeichen)**

Energiemanagement: Stegerwaldsiedlung Köln, komplexes Energiemanagement, erneuerbare Energien und Netzdienlichkeit.

Quartiers-App: Projekt LeFlair in Düsseldorf, hier sind ähnliche Funktionalitäten integriert wie wir sie planen.

Quartiers-App: z.B. Satorius Quartier Göttingen, gemischtes Quartier

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich): (max. 100 Zeichen)**

<https://www.interboden.de/ib-projekte/le-flair-duesseldorf/>

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen? (max. 200 Zeichen)**

Digitalisierung, Lebenslanges Wohnen, Ressourcenschutz, Klimaschutz, Mobilität

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel? (max. 300 Zeichen)**

Optimierung der Energieströme und Energieverbrauch. Prosumer / Konsumer -Management, Partizipation der Bevölkerung an Energie- und Mobilitätswende. Unterstützung der Bevölkerung im Alltag, Verbesserung der Nachbarschaftskultur, Erhöhung der Sicherheit, Reduzierung von Nebenkosten.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

Investitionskosten, Sachkosten, Beratungskosten

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Zusammenarbeit mit 4 Wohnungsgesellschaften sichert Transparenz, unterschiedliche Erfahrungsansätze & Multiplikation. Kosten lassen sich durch Effizienzen bzw. Wertsteigerung finanziell absichern.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Das gewählte Musterquartier ist repräsentativ für große Teile der Wohnbebauung Wismars und damit gut übertragbar. Mittels Rechtevergabe sind App und Plattform einfach auf andere Gebiete ausdehnbar.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Per „Mustermannprofil“ sind Anwendungen bereits online erlebbar. Geführte Besuchergruppen können sich einen Eindruck Vorort verschaffen und von den Erfahrungen partizipieren.

-
- **Bezeichnung der Maßnahme 4:
(Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)**

Dynamisches Parkleitsystem der Hansestadt Wismar

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme.(max. 400 Zeichen)**

Das vorhandene „Statische Parkleitsystem“ wird durch ein „Dynamisches Parkleitsystem“ ersetzt.

- **Auf welchen Raum könnte diese Maßnahme zielen? (max. 200 Zeichen)**

Stadtzentrum der Hansestadt Wismar

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem? (max. 300 Zeichen)**

Als Vorbild dienen Städte mit ähnlichen Strukturen, Größe und stadtentwicklungspolitischen Zielen. Bei Start des Projektes wird zusammen mit dem Planer gezielt nach einem Referenzprojekt gesucht.

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich): (max. 100 Zeichen)**

Nicht benannt

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen? (max. 200 Zeichen)**

Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur, Entwicklung der Altstadt als Zentrum für Verwaltung, Dienstleistung und Tourismus, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Erreichbarkeit

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel? (max. 300 Zeichen)**

Reduzierung von Verkehr und Umweltbelastungen.
Entlastung und Zeiteinsparung bei Kunden und Gästen.
Effiziente Parkraumbewirtschaftung.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

Planungskosten, Investitionskosten, Personalkosten, Betriebskosten

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Benchmarking mit Städten, Betreibern und Anbietern von Parkleitsystemen. Zusammenarbeit mit Institutionen und Organisationen der Stadt Wismar im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Das Parkleitsystem kann nach Bedarf auf neue zusätzliche Parkierungsschwerpunkte erweitert werden.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Durch die enge Kooperation mit dem Anbieter der eingesetzten Technik entsteht bei positivem Betrieb ein Referenzobjekt.

-
- **Bezeichnung der Maßnahme 5:
(Diese Maßnahmen-Bezeichnung bitte auch in der Tabelle *Kosten- und Finanzierungsplan* verwenden) (max. 50 Zeichen)**

IGLU Sammelmanagement für papierhaltige Wertstoffe

- **Bitte skizzieren Sie diese Maßnahme. (max. 400 Zeichen)**

In den Sammelcontainern werden Sensoren montiert, die den Füllstand ermitteln. Ist der Container gefüllt, wird eine Benachrichtigung gesendet und der Standort des Containers wird auf einer Dashboard-App angezeigt. Der Einsatzleitung wird die wirtschaftlichste Route der vollen Container vorgegeben. Die Qualität der Entsorgung wird verbessert und unnötige Wege, Zeit und Ressourcen eingespart.

- **Auf welchen Raum könnte diese Maßnahme zielen? (max. 200 Zeichen)**

Alle Stadtteile der Hansestadt Wismar

- **Orientieren Sie sich bei dieser Idee an einem Vorbild? Wenn ja: welches und weshalb an diesem? (max. 300 Zeichen)**

Nein, aber ein zukunftsorientiertes Wertstoffsammelmanagement ist ein Muss für jeden Entsorgungsbetrieb. Aus diesem Grund möchte sich der Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar weiterentwickeln.

- **Link zu diesem Vorbild (wenn möglich): (max. 100 Zeichen)**

nicht benannt

- **Zu welchem stadtentwicklungspolitischen Ziel soll die Maßnahme beitragen? (max. 200 Zeichen)**

Ausbau der technischen Infrastruktur, Saubere Stadt, Klimaschutz

- **Welchen konkreten Beitrag erwarten Sie durch diese Maßnahme für dieses Ziel? (max. 300 Zeichen)**

Optimierung der Entsorgungslogistik. Reduzierung von Entsorgungsfahrten, Einsparung von Kosten, Reduzierung der Belastung der Umwelt, Verbesserung der Wohnqualität und Entsorgungssicherheit.

- **Welche Kostenarten erwarten Sie für diese Maßnahme? (max. 300 Zeichen)**

Planungskosten, Investitionskosten, Personalkosten, Betriebskosten

- **Welche ersten Ideen haben Sie, um den Betrieb dieser Maßnahme langfristig zu sichern? (max. 200 Zeichen)**

Kontinuierliche Systembetreuung und Weiterentwicklung des Sammelmanagements.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie diese Maßnahme auf das gesamte Gebiet Ihrer Kommune ausgerollt werden kann? (max. 200 Zeichen)**

Da die Wertstoffcontainer bereits in der gesamten Stadt aufgestellt sind, wird die gesamte Kommune berücksichtigt.

- **Haben Sie bereits Ideen, wie andere Kommunen hiervon lernen können? (max. 200 Zeichen)**

Durch die enge Kooperation mit dem Anbieter der eingesetzten Technik entsteht bei positivem Betrieb ein Referenzobjekt. Das Know-how kann dann an andere Entsorgungsbetriebe weitergegeben werden.

Bitte füllen Sie den „Kosten- und Finanzierungsplan“ aus und führen die unter 1 und 2 angegebenen Maßnahmen in je einer Zeile gesondert auf.

3. Welches übergeordnete Datenschutzkonzept verfolgen Sie? Inwieweit wird der individuelle Datenschutz gewährleistet und wie kann der Schutz von aggregierten Daten mit Relevanz für die Daseinsvorsorge und das Gemeinwohl sichergestellt, bzw. hergestellt werden? (max. 400 Zeichen)

1. Stadtweites Konzept auf Basis

- Gesetzlicher Vorgaben
- BSI-Grundschutz
- Standard Datenschutzmodell
- PDCA-Prinzip für Prozesse

2. Fokus auf:

- Sicherung der Daten/Systeme
- Dokumentation der Prozesse
- Wahrung Betroffenenrechte
- Sensibilisierung der Mitarbeiter

3. Zusätzlich bei neuen Technologien/Datenverknüpfung:

- Schutzbedarfs- / Risikoabschätzung
- Planung datenschutzkonformer Verarbeitungsprozesse
- Umsetzung von TOMs für den hohen Schutzbedarf

V. WISSENSTRANSFER UND KOMPETENZAUFBAU: STADT IM NETZWERK

1. Wissenstransfer innerhalb der Kommune: Wie planen Sie den Wissens- und Kompetenzaufbau und den Wissenstransfer innerhalb der Kommune, auch über die Stadtverwaltung hinaus, anzugehen? (max. 500 Zeichen)

Wir wollen barrierefreien Austausch zwischen Bürgern und Stadtverwaltung ermöglichen und gemeinsames Lernen forcieren. Unsere Finanzplanung sieht auch Aufwendungen für wissenschaftliche Begleitung durch die hiesige Hochschule vor. Kostenfreie Schulungsangebote sollen angeboten und nicht nur online sondern auch in lokalen Printmedien publik gemacht werden. Das DIZ dient auch als Anlaufpunkt für interessierte Privatpersonen und Unternehmen.

2. Wissenstransfer außerhalb der Kommune (für nicht unmittelbare geförderte Kommunen im gesamten Bundesgebiet): Wie denken Sie den Wissens- und Kompetenzaufbau für andere Kommunen in ihrem Modellprojekt mit? Wie lassen Sie andere Kommunen an Ihrem Erkenntnisgewinn/Ihren Erfahrungen teilhaben? (max. 500 Zeichen)

Über die Initiative Smarte Küstenregion und die Smart City Dialog-Plattform erhoffen wir uns konstruktiven Austausch mit anderen Smart Cities. Sollten sich Synergien mit Vorhaben in anderen Kommunen abzeichnen, so kann der Austausch an dieser Stelle auch durch Dienstreisen forciert werden. Außenstehende Interessenten, die an uns herantreten werden an die Projektkoordination verwiesen und vor dort an die entsprechenden Ansprechpartner der Teilprojekte verwiesen.

VI. ABSICHTSERKLÄRUNG DER KOMMUNE UND AKTEURE, RATS BESCHLUSS

1. Bitte legen Sie eine schriftliche Erklärung vor, die die Bewerbung Ihrer Kommune als Modellprojekt Smart Cities und die Absicht zur Umsetzung des Projekts gemeinsam mit den Akteuren bestätigt. Die Absichtserklärung ist zu siegeln und vom Vertretungsbe-rechtigten(n) gemäß Landesrecht zu unterzeichnen. Als Anlage ist der Absichtserklärung eine Liste der projektbeteiligten Ämter und externen Institutionen bzw. weiterer Ak-teure beizufügen, unter Benennung des gesetzlichen Vertreters.

Absichtserklärung einschließlich Beteiligtenliste hochladen

2. Bitte legen Sie einen Ratsbeschluss zur Bewerbung als Modellprojekt Smart Cities vor. Aus diesem Ratsbeschluss soll hervorgehen, dass die Kommune
 - als Modellprojekt Smart Cities Stadtentwicklung und Digitalisierung gemeinsam mit ihrer örtlichen Öffentlichkeit in einem partizipativen Verfahren diskutieren und ge-stalten möchte,
 - hierfür einen strategischen Ansatz im Sinne der Smart City Charta der Nationalen Dia-logplattform Smart Cities verfolgen möchte,
 - „Smart City“ nicht bloß als sektorales Projekt versteht, sondern die räumlichen und gesellschaftlichen Wirkungen der Digitalisierung fachübergreifend betrachten möchte,
 - sich in Kenntnis des geforderten Eigenanteils bewirbt und diesen einbringt,
 - sich mit der Bereitschaft zum modellhaften/beispielhaften Lernen für und mit ande-ren Kommunen bewirbt.
 - Zusätzlich sollte der angestrebte Raumbezug (z. B. Gesamtstadt, klar abgegrenzter Stadtteil, ...) deutlich werden.

Der Ratsbeschluss muss bis zum 14.04.2021 24:00 Uhr über das Online- Portal eingereicht werden. In Ländern mit Kommunalwahlen eine Dringlichkeits- oder Eilentscheidung nach Landesrecht eingereicht werden.

Upload: Ratsbeschluss bzw. Dringlichkeitsentscheidung

3. Wurden Sie bei der Erstellung dieser Bewerbung von extern beauftragten Beratern un-terstützt und wenn ja von wem?

Nein.

VII. ZUSAMMENFASSUNG

Bitte stellen Sie abschließend Ihr Vorhaben mit seinen Kernpunkten zusammenfassend dar und benennen Sie dessen Besonderheiten.

(Diese Zusammenfassung wird gemeinsam mit der Bewertung der Fachgutachter in den Jury-Katalog aufgenommen und im Falle der Auswahl als Modellprojekt auch veröffentlicht.) (max. 2600 Zeichen)

In der Hansestadt Wismar wird seit 20 Jahren ein intensiver Entwicklungsprozess für eine Integrierte Stadtentwicklung betrieben. Was zunächst die Grundlage für die Förderkulisse Stadtumbau Ost war, hat sich als Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) zur Grundlage allen kommunalen Handelns entwickelt. Darin enthalten die Stärken-Schwächen-Analyse der einzelnen Stadtteile, die Wohnungs- mit der Migrationsentwicklung und die ständig evaluierte Bevölkerungsprognose. Diese Bestandsanalyse führte in Stadtteilgesprächen mit der Bevölkerung und durch Festlegung der Politik zu einer zielgerichteten Aufgaben- und Handlungspyramide, die auch prioritär untersetzt ist. In der Umsetzung dieser Aufgaben wurden in der Vergangenheit die sich weiter entwickelnden Gedanken der Smart City soweit möglich berücksichtigt. So wurden die abzuarbeitenden Aufgaben auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit und der Klimaentwicklung gesehen. Anhaltspunkte ergaben sich dabei aus der Leipzig- und der Smart-City-Charta. In den letzten Jahren hat eine rasante Weiterentwicklung der digitalen Möglichkeiten stattgefunden. Diese sind so komplex geworden, dass sie einen eigenständigen Transformationsprozess gestalten, was letztlich zur Einrichtung der Dialogplattform und der daraus entstandenen und überarbeiteten Smart-City-Strategie führte.

Es ist nun wichtig für die Kommunen, im Rahmen des Verständnisses für Smart City und eines daraus abgeleiteten Verständnisses der eigenen Stadtentwicklung (ISEK), diesen Transformationsprozess zur Aufgabenerledigung zu nutzen. Genauso wichtig ist aber, die immer mehr von der Bevölkerung auch fürs Alltagsleben genutzten digitalen Möglichkeiten in das Verständnis eines kommunalen Zusammenlebens einzubinden. Daher ist neben der Aufgabenerledigung auch der Informationsprozess zu den Bürgerinnen und Bürgern mit den Möglichkeiten der digitalen Welt auszuloten und zu fördern.

Dies erkennend haben sich verschiedene Strategien unter dem Thema Smart City für die einzelnen Kommunen entwickelt. Wir sehen für die Hansestadt Wismar, dass dieser zweigleisige Untersetzungsprozess durch die digitale Welt zwingend und richtig ist. Unterstützt wird er durch das sich in der Bevölkerung gerade seit dem letzten Jahr positiv entwickelnde Verständnis für digitale Unterstützung.

Dies soll dieser Antrag nun für die Hansestadt Wismar untersetzen. Es gilt, die auf vielfältigen Ebenen bereits vorhandenen Ansätze digitaler Innovation zur Aufgabenbewältigung zu nutzen, in einer gemeinsamen Strategie zusammenzufassen und aufgrund von vorentwickelten Einzelprojekten umzusetzen.

Bitte stellen Sie hier ein Bild bzw. eine Grafik Ihrer Wahl zur Verfügung, mit dem Ihr Vorhaben charakterisiert wird.

Hier sollten Sie außerdem vermerken, ob Sie uneingeschränkte Nutzungsrechte an der Bilddatei haben und ob Sie dem BMI die Nutzung des Bildes ausschließlich für/im Bewerbungsverfahren erlauben oder ob Sie die Nutzung auch für die spätere Öffentlichkeitsarbeit frei geben.

Modellprojekte Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung

Kosten- und Finanzierungsplan

Projekt: WISMARTCity der Hansestadt Wismar

Benutzer-ID _____

1 Kostenplanung (Strategiephase)

Stand: 01.03.2021

	Kostenarten	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt
1.1	Personal- und Sachkosten (Strategiephase)	0,00	220.207,50	660.622,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	880.830,00
1.1.1	Personalkosten einer kommunalen Organisationseinheit Smart Cities einschließlich der Beiträge möglicher eingebundener Organisationseinheiten zur Strategie- und Konzeptentwicklung	0,00	46.875,00	140.625,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	187.500,00
1.1.2	Personalkosten zur Entwicklung und Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	18.750,00	56.250,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75.000,00
1.1.3	Sachkosten einer kommunalen Organisationseinheit Smart Cities einschließlich der Beiträge möglicher eingebundener Organisationseinheiten zur Strategie- und Konzeptentwicklung	0,00	7.437,50	22.312,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29.750,00
1.1.4	Sachkosten zur Entwicklung und Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	16.362,50	49.087,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65.450,00
1.1.5	Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 1.1.1+1.1.2+1.1.3+1.1.4)	0,00	28.145,00	84.435,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	112.580,00
1.1.6	Thematische Fortbildungen und fortbildungsbedingte Reisekosten für die unmittelbaren Projektbeteiligten	0,00	5.950,00	17.850,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23.800,00
1.1.7	Netzwerk-Aktivitäten und Beiträge zu Forschungsbegleitung, Wissenstransfer und Öffentlichkeitsarbeit inkl. Reisekosten	0,00	96.687,50	290.062,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	386.750,00
1.2	Erste Investitionen (Strategiephase)	0,00	105.938,26	317.814,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	423.753,05
1.2.1	Projektkoordination & Strategievertiefung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.2	Sensornetzwerk & IoT-Plattform	0,00	4.044,51	12.133,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.178,05
1.2.3	Intelligente Straßenbeleuchtung (WiSMARTPoles)	0,00	87.018,75	261.056,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	348.075,00
1.2.4	Das vernetzte Quartier (WiSMARTDistrict)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.5	Dynamisches Parkleitsystem (WiSMART:Parking)	0,00	14.875,00	44.625,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59.500,00

Modellprojekte Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung

Kosten- und Finanzierungsplan

Projekt: WISMARTCity der Hansestadt Wismar

Benutzer-ID: _____

2 Kostenplanung (Umsetzungsphase)

	Kostenarten	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt
2.1	Personal- und Sachkosten (Umsetzungsphase)	0,00	0,00	150.071,88	595.676,25	581.842,50	581.842,50	436.381,88	0,00	2.345.815,00
2.1.1	Personalkosten zur Planung, Steuerung, Umsetzung, strategische Weiterentwicklung, Konkretisierung und Aktualisierung der Konzepte	0,00	0,00	46.875,00	187.500,00	187.500,00	187.500,00	140.625,00	0,00	750.000,00
2.1.2	Personalkosten zur Entwicklung und Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	0,00	18.750,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	56.250,00	0,00	300.000,00
2.1.3	Sackkosten zur Planung, Steuerung, Umsetzung, strategische Weiterentwicklung, Konkretisierung und Aktualisierung der Konzepte	0,00	0,00	29.378,13	104.720,00	66.342,50	66.342,50	49.756,88	0,00	316.540,00
2.1.4	Sachkosten zur Entwicklung und Ausbau der lokalen Akteurspartnerschaften	0,00	0,00	743,75	8.181,25	23.800,00	23.800,00	17.850,00	0,00	74.375,00
2.1.5	Beratung und Unterstützung durch externe Berater, Gutachter und Moderatoren (maximal ein Drittel von 2.1.1+2.1.2+2.1.3+2.1.4)	0,00	0,00	21.600,00	86.400,00	86.400,00	86.400,00	64.800,00	0,00	345.600,00
2.1.6	Thematische Fortbildungen und fortbildungsbedingte Reisekosten für die unmittelbaren Projektbeteiligten	0,00	0,00	2.975,00	11.900,00	11.900,00	11.900,00	8.925,00	0,00	47.600,00
2.1.7	Netzwerk-Aktivitäten, Beiträge zur Begleitforschung und zum Wissenstransfer und Reisekosten	0,00	0,00	29.750,00	121.975,00	130.900,00	130.900,00	98.175,00	0,00	511.700,00
2.2	Investitionen und Maßnahmen (Umsetzungsphase)	0,00	0,00	587.702,71	1.933.180,35	672.434,85	601.867,85	345.639,64	0,00	4.140.825,40
2.2.1	Projektkoordination & Strategievertiefung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2.2	Sensornetzwerk & IoT-Plattform	0,00	0,00	153.302,14	499.756,93	159.402,05	159.402,05	119.551,54	0,00	1.091.414,70
2.2.3	Intelligente Straßenbeleuchtung (WISMARTPoles)	0,00	0,00	119.937,13	401.282,88	194.743,50	258.111,00	141.372,00	0,00	1.115.446,50
2.2.4	Das intelligente Quartier (WISMARTDistrict)	0,00	0,00	149.642,50	524.046,25	263.763,50	129.829,00	43.821,75	0,00	1.111.103,00
2.2.5	Dynamisches Parkleitsystem (WISMART:Parking)	0,00	0,00	139.230,00	428.995,00	45.220,00	45.220,00	33.915,00	0,00	692.580,00
2.2.6	IGLU Sammelmanagement für papierhaltige Wertstoffe (WISMARTWaste)	0,00	0,00	25.590,95	79.099,30	9.305,80	9.305,80	6.979,35	0,00	130.281,20
2.2.7	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1+2	Summe förderfähige Kosten	0,00	326.145,76	1.716.211,88	2.528.856,60	1.254.277,35	1.183.710,35	782.021,51	0,00	7.791.223,45

Modellprojekte Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung

Kosten- und Finanzierungsplan

Projekt: WISMARTCity der Hansestadt Wismar

Benutzer-ID: _____

3 Finanzierungsplanung

lfd. Nr.	Finanzierungsmittel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt
3.1	Finanzierungsbeiträge für das Modellprojekt	0,00	326.145,76	1.716.211,88	2.528.856,60	1.254.277,35	1.183.710,35	782.021,51	0,00	7.791.223,45
3.1.1	Eigenmittel der Kommune	0,00	25.836,04	119.314,34	146.559,08	84.168,87	80.640,52	55.192,33	0,00	511.711,17
3.1.2	Mittel Dritter (zur Reduktion des kommunalen Eigenanteils)	0,00	6.778,54	52.306,84	106.326,58	41.258,87	37.730,52	23.009,83	0,00	267.411,17
3.1.3	Bundesmittel (Zuwendung)	0,00	293.531,19	1.544.590,69	2.275.970,94	1.128.849,62	1.065.339,32	703.819,36	0,00	7.012.101,11
	Kontrollsumme förderfähige Kosten 3.1 - (1+2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	Sonstige Finanzierungen von ggf. anderen Digitalprojekten in der Kommune - optional	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2.1	Eigenmittel der Kommune	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2.2	Mittel anderer Geber	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.1+3.2	Gesamtfinanzierung	0,00	326.145,76	1.716.211,88	2.528.856,60	1.254.277,35	1.183.710,35	782.021,51	0,00	7.791.223,45
3.3	Finanzierungsanteile									
3.3.1	Kommunaler Eigenanteil	#DIV/0!	8%	7%	6%	7%	7%	7%	#DIV/0!	7%
3.3.2	Substitution des kommunalen Eigenanteils	#DIV/0!	2%	3%	4%	3%	3%	3%	#DIV/0!	3%
3.3.3	Bundesanteil	#DIV/0!	90%	90%	90%	90%	90%	90%	#DIV/0!	90%

Gesamtübersicht Förderprojekt



HWI – Smart City

AG Smart City

Leitung: Herr Bürgermeister Beyer

Projektmitarbeiter

Verwaltung: Amt für Finanzverwaltung
Zuordnung zur Amtsleitung
1,0 VzÄ: **Strategiebeauftragte/r**

Verwaltung: Amt für Finanzverwaltung
Abt. Beteiligungs- und Fördermittelmanagement
1,0 VzÄ: **Projektverantwortliche/r**

Verwaltung: Amt für Finanzverwaltung
Abt. Beteiligungs- und Fördermittelmanagement
1,5 VzÄ: **Teilprojektverantwortliche**

Vertretung

Arbeitsgruppe

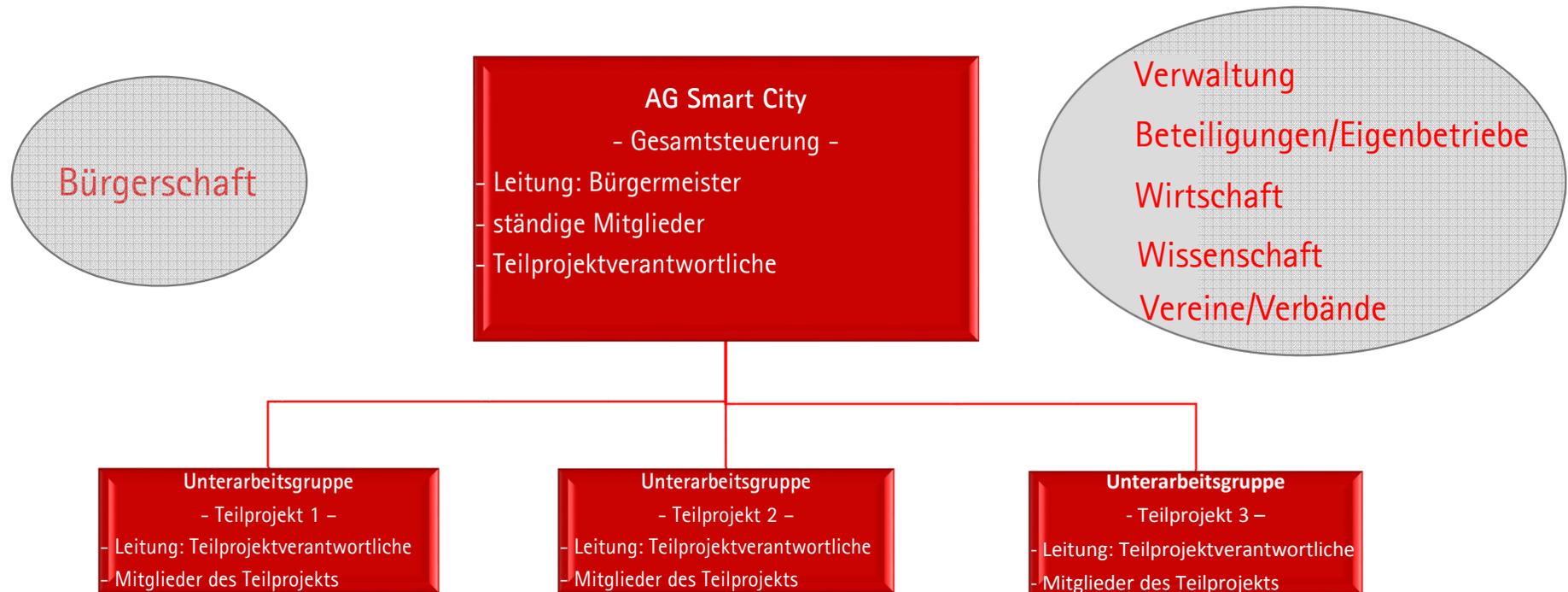
ständige Mitglieder
der Verwaltung

Bürgermeister (Leitung), Senatoren,
Amtsleitung Zentrale Dienste, Strategiebeauftragte/r
Abteilungsleitung Beteiligungs- und Fördermittelmanagement, Projektverantwortliche/r

weitere Mitglieder
(projektbezogen)

Teilprojektverantwortliche, Eigenbetriebe, Beteiligungen,
Ämter der Stadtverwaltung

Kommunikationsstruktur



Stadtgebiet der Hansestadt Wismar

Sensornetzwerk & IoT-Plattform

- Gesamtes Stadtgebiet (1)

Intelligente Straßenbeleuchtung (WiSMARTPoles)

- Gesamtes Stadtgebiet (1)
 - WiFi-Hotspots (2)
 - Dynamische Besucherstromerfassung (2)
 - Bewegungsmelder (4)

Das intelligente Quartier (WiSMARTDistrict)

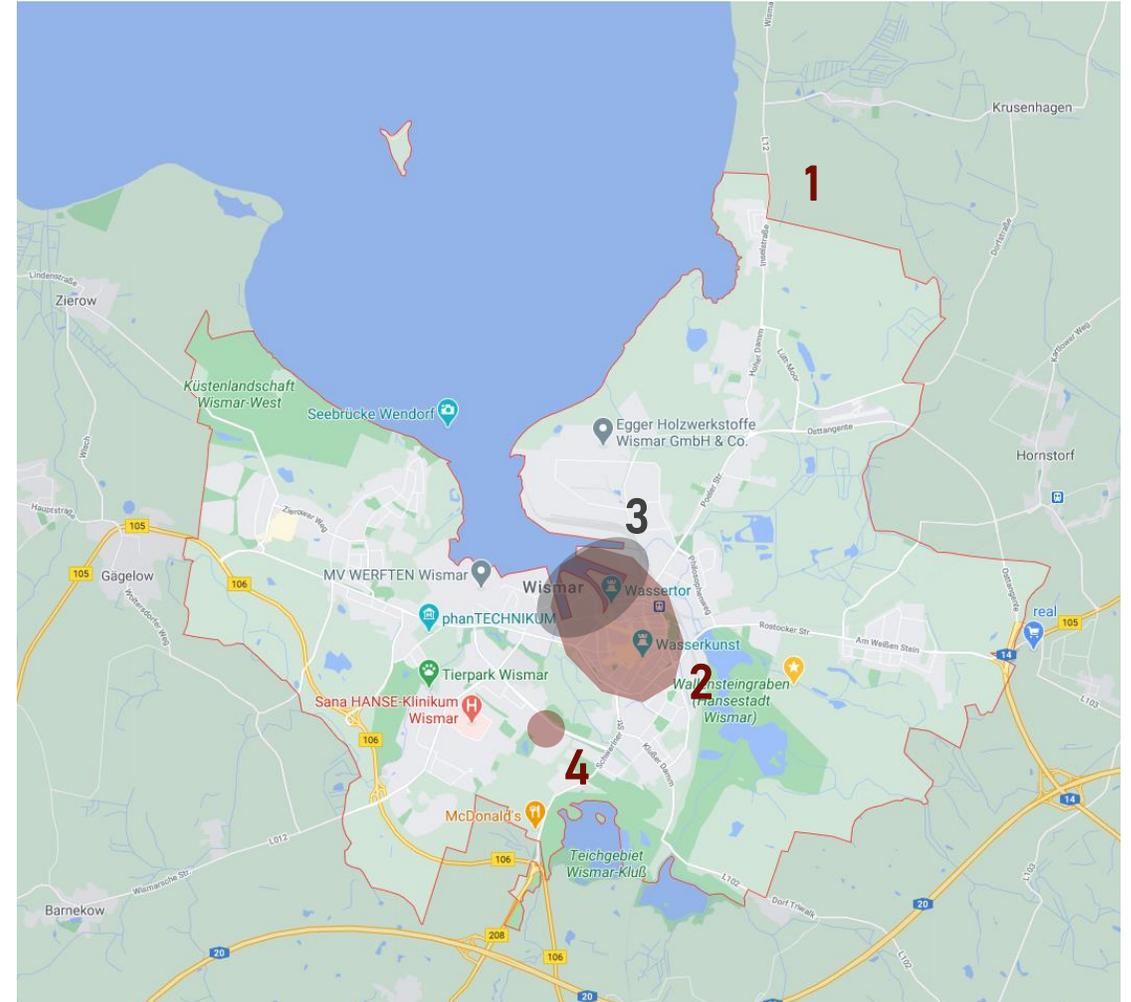
- Friedenshof I (4)

Dynamisches Parkleitmanagement der Hansestadt Wismar (WiSMARTParking)

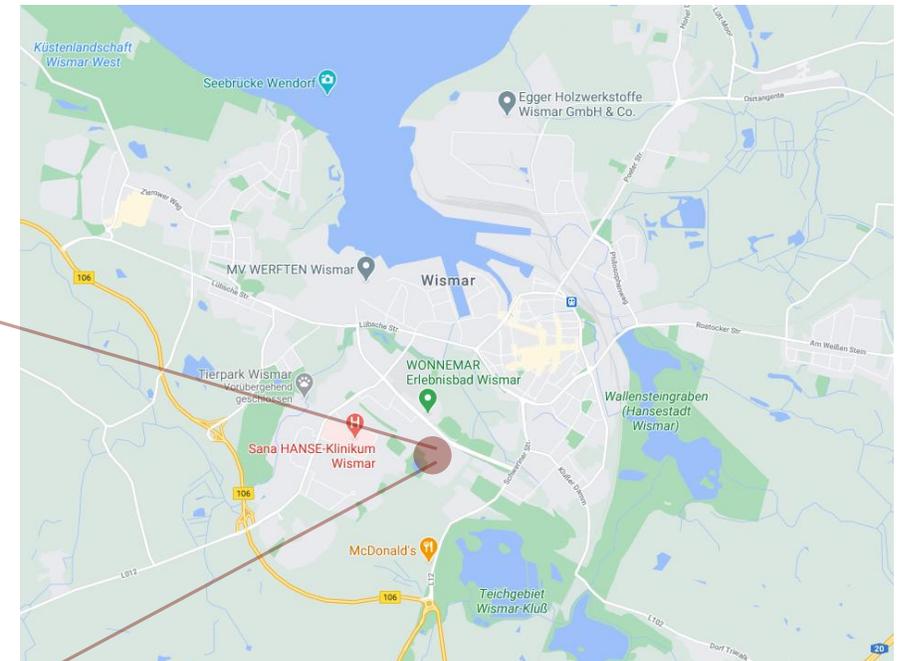
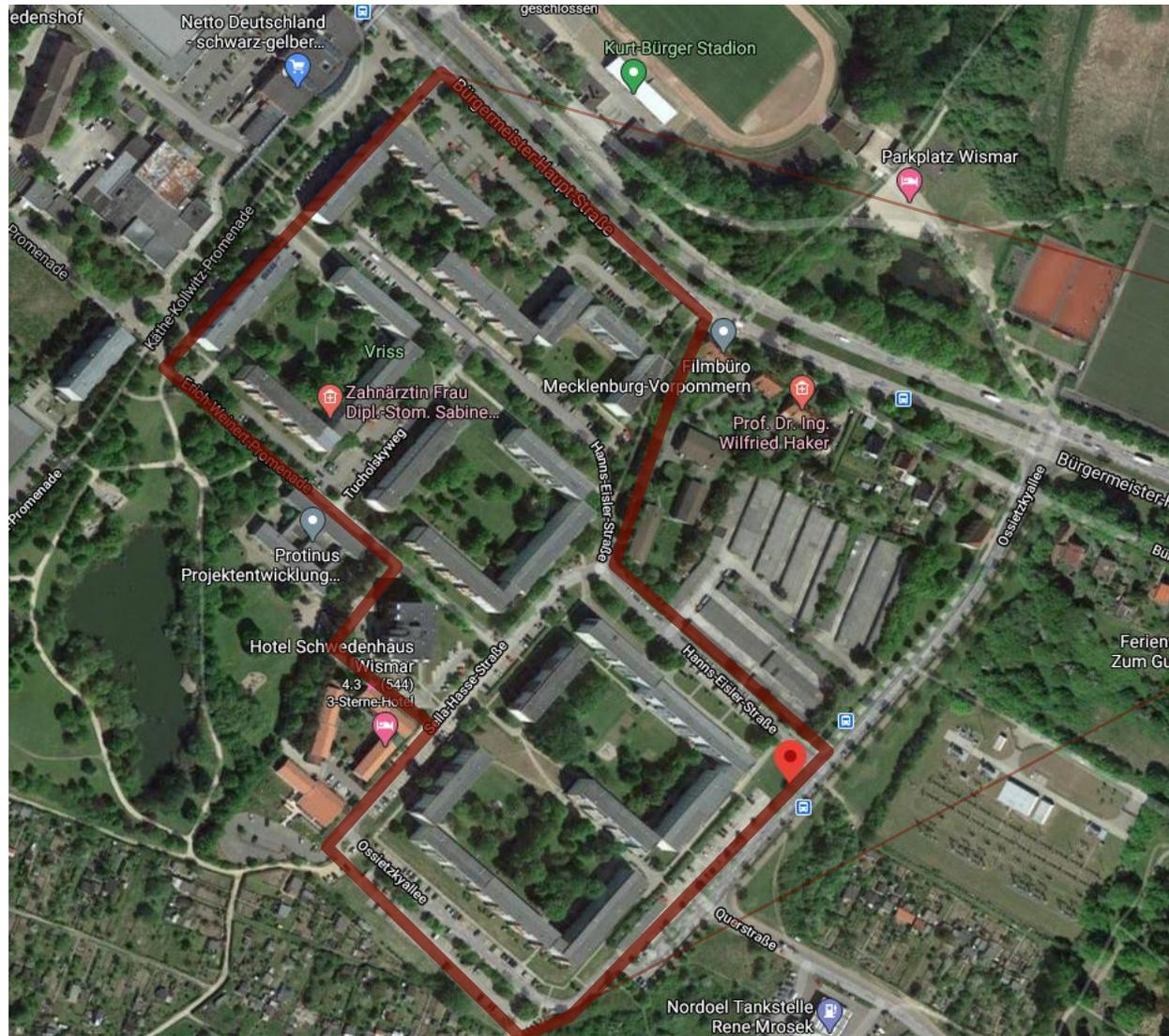
- Parkplätze rund um die Innenstadt (2)

IGLU Sammelmanagement für papierhaltige Wertstoffe (WiSMARTWaste)

- Gesamtes Stadtgebiet (1)



Lage des Quartiers Friedenshof I



Beschlussvorlage öffentlich Federführend: 32.6 Hafenamt Beteiligt: I Bürgermeister II Senator 10 AMT FÜR ZENTRALE DIENSTE 20 AMT FÜR FINANZVERWALTUNG 30 RECHTSAMT 32 ORDNUNGSAMT	Nr.	VO/2021/3845 öffentlich
	Datum:	25.02.2021
	Verfasser/-in:	Hoepfner, Mandy
Neufassung der Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar		

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	09.03.2021	Ausschuss für Wirtschaft und kommunale Betriebe	Vorberatung
Öffentlich	10.03.2021	Finanzausschuss	Vorberatung
Öffentlich	25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschluss:

Die Bürgerschaft beschließt die als Anlage 1 angefügte Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar

Begründung: Das Hafenamt hat zwei Aufgaben. Zum einen ist es Ordnungsbehörde und hat für die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Stadthafen der Hansestadt Wismar Sorge zu tragen. Außerdem hat es als Betrieb gewerbliche Art (BgA) die Liegeplätze im Stadthafen der Hansestadt Wismar zu bewirtschaften. Mit dieser Vorlage legt der Unterzeichner der Bürgerschaft eine Neufassung der Liegeplatzentgeltordnung vom 01.01.2016 zur Beschlussfassung vor.

1. Mit der überarbeiteten Liegeplatzentgeltordnung sollen die Liegeplatzentgelte angepasst werden, um der allgemeinen Kostenentwicklung Rechnung zu tragen. Außerdem hat die Hansestadt Wismar in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen in die Infrastruktur vorgenommen, deren Bewirtschaftung in die Liegeplatzentgelte einfließen sollte. Dies sind:

- Errichtung eines Zauns zur Gewährleistung der Sicherheit an dem nach den ISPS-Code zertifizierten Liegeplatz 17 (Kreuzfahrtanleger)
- Neubau eines Dalbenstegs
- Errichtung eines Abfertigungsgebäudes
- Errichtung einer Grauwasserentsorgungsanlage

Daneben sollen Regelungen der alten Liegeplatzentgeltordnung angepasst werden, deren Anwendung sich nicht als sachgerecht erwies. So schlägt der Unterzeichner vor, auf eine Ermäßigung der Liegeplatzentgelte aus Billigkeitsgründen, insbesondere zur Vermeidung

sozialer Härten, vollständig zu verzichten. Eine Ermäßigung soll nur noch dann in Betracht kommen, wenn dies im besonderen öffentlichen Interesse der Hansestadt Wismar oder der Allgemeinheit liegt.

2. Mit dieser Vorlage legt der Unterzeichner der Bürgerschaft eine Anpassung der Liegeplatzentgelte vor. Mit dieser Anpassung wird die Hansestadt Wismar jedoch nicht eine Kostendeckung von 100 % erzielen. Würde man eine 100 %-ige Kostendeckung anstreben, kämen Liegeplatzentgelte zustande, die außer Verhältnis zu den Liegeplatzentgelten der umliegenden Häfen lägen. Insoweit verweist der Unterzeichner auf die Anlage 2, Vergleich Entgelttarife anderer Häfen.

Im Einzelnen ist zu ergänzen: Die Einnahmen des BgA Stadthafen setzen sich zusammen aus den Haushaltsansätzen

- Einnahmen aus Tagesliegern
- Dauerliegern
- Kreuzfahrtanläufe
- Strom, Wasser, diverse
- Auflösung Sonderposten

Der Ansatz für die Einnahmen beziffert sich für das Haushaltsjahr 2021 mithin auf:

- Gemäß Haushaltsansatz per 01.01.2021 und aktuell geltenden Entgelttarifen
= 620.100,00 €
- Gemäß Kalkulation mit neuen Entgelttarifen ab 01.04.2021
= 665.400,00 €

Der Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

- Wasser, Abwasser, Grauwasser (Kreuzfahrer)
- Energie
- Abfall
- Fernwärme/ Gas
- Reinigungskosten und -mittel
- Bewirtschaftungskosten Vorauszahlungen
- Unterhaltskosten
- Betriebskosten Abfertigungsgebäude
- Wartung, Instandhaltung Dalbensteg und Sicherheitszaun
- Fernmelde- und Datenübertragungsgebühren
- Büromaterial
- Versicherung
- Abschreibung BgA Stadthafen
- Personal
- Bewachung
- Sanitätsverbrauchsmittel
- Dienst- und Schutzkleidung
- Mieten und Pachten
- Honorare
- Interne Leistungsbeziehungen
- Abgang von Forderungen

Der Ansatz für die Ausgaben beziffert sich für das Haushaltsjahr 2021 mithin auf:

- Gemäß Haushaltsansatz per 01.01.2021: 848.600,00 €

- Gemäß aktualisierten Ausgaben für Aufwendungen: 967.850,00 €

Dies ergibt unter Zugrundelegung dieser Planzahlen einen Kostendeckungsgrad von:

- Gemäß Haushaltsansatz per 01.01.2021: 73,07 %
- Gemäß aktualisierter Kalkulation: 68,75 %

Die Kalkulation der Liegeplatzentgelte gestaltet sich derzeit auch deswegen schwierig, da wegen der weiter herrschenden Pandemie keine verlässliche Planung der Anläufe, insbesondere der Kreuzfahrtanläufe, möglich ist.

Finanzielle Auswirkungen (Alle Beträge in Euro):

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

	Keine finanziellen Auswirkungen
X	Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3

1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:	54801/06	Ertrag in Höhe von	45.300,00
Produktkonto /Teilhaushalt:	54801/06	Aufwand in Höhe von	119.250,00

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:	54801/06	Einzahlung in Höhe von	45.300,00
Produktkonto /Teilhaushalt:	54801/06	Auszahlung in Höhe von	119.250,00

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

3. Investitionsprogramm

X	Die Maßnahme ist keine Investition
	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten
	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

	neu
X	freiwillig
	eine Erweiterung
	Vorgeschrieben durch:

Anlage/n:

Anlage 1 - Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar

Anlage 2 - Synopse der Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen der Hansestadt Wismar

Anlage 3 - Kalkulation

Anlage 4 - Vergleich der Tarife anderer Häfen

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

Entgeltordnung
für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen)
der Hansestadt Wismar

Auf der Grundlage des § 9 der Hafenbenutzungsordnung der Hansestadt Wismar vom 11.11.2013, in der Fassung der 2. Änderung vom 01.06.2018, wird folgende Entgeltordnung erlassen:

§ 1
Geltungsbereich

- (1) Diese Entgeltordnung gilt im kommunalen Hafen der Hansestadt Wismar (Stadthafen) innerhalb der aufgrund des § 1 Abs. 3 Satz 2 der Landeshafenverordnung (HafVO M-V) vom 17. Mai 2006 (GVOBl. M-V 2006, S. 355), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.12.2017 (GVOBl. M-V 2018 S. 2) öffentlich bekannt gemachten Grenzen für die grün gekennzeichneten Bereiche gemäß Hafenplan, der als Anlage 1 Bestandteil dieser Entgeltordnung ist.

Ausgenommen vom Geltungsbereich dieser Entgeltordnung ist der Bereich des Seehafens, dessen Benutzungsverhältnis privatrechtlich durch die Seehafen Wismar GmbH ausgestaltet wird; dieser ist im Hafenplan rot gekennzeichnet.

Ausgenommen ist auch die durch die Werft genutzte Fläche, die im Hafenplan orange gekennzeichnet ist.

Ebenfalls ausgenommen vom Geltungsbereich dieser Entgeltordnung ist die verpachtete Hafenfläche im Bereich Westhafen; diese ist im Hafenplan gelb gekennzeichnet.

- (2) Für die Benutzung des kommunalen Hafens der Hansestadt Wismar werden Hafentgelte nach dieser Entgeltordnung erhoben, soweit dies den im Abs. 1 genannten Bereich des Stadthafens betrifft.

Nutzer werden unterschieden nach

1. Tagesgäste als Kurzzeitlieger
2. Dauerlieger als Freizeitnutzer
3. Dauerlieger als gewerbliche Nutzer
4. Dauerlieger als gewerbliche Nutzer im Bereich für Verkaufsschiffe; dieser ist im Hafenplan blau gekennzeichnet.
5. Sonstige

Das Nutzungsverhältnis ist privatrechtlich ausgestaltet. Es entsteht nach Maßgabe der folgenden Vorschriften, die diesem zugrunde liegen.

Für den Bereich der Verkaufsschiffe (blaue Kennzeichnung im Hafenplan) wird das Benutzungsverhältnis über einen Pachtvertrag geschlossen.

§ 2

Entgelte und deren Fälligkeit

- (1) Wasserfahrzeuge, die das von § 1 Abs. 1 umfasste Hafengebiet (Stadthafen) befahren und im Hafen liegen, nehmen öffentliche Einrichtungen der Hansestadt Wismar in Anspruch.
Für diese Wasserfahrzeuge ist ein Hafentgelt zu entrichten.
Das Vertragsverhältnis und die Entgeltspflicht entstehen mit der Liegeplatzzuweisung, in den übrigen Fällen mit dem Beginn der tatsächlichen Benutzung bzw. mit dem Anlegen im Geltungsbereich.
- (2) Das Hafentgelt für Tageslieger bemisst sich nach der Länge über Alles in Metern des jeweiligen Wasserfahrzeuges. Tageslieger im Sinne dieser Entgeltordnung sind Kurzzeitlieger, deren fortlaufende Nutzung insgesamt 21 Kalendertage nicht überschreitet.
Für Katamarane und Trimarane wird ein Zuschlag mit dem Faktor 1,5 gemäß Anlage 2 erhoben.
- (3) Die Hafentgelte für alle anderen Nutzer bemessen sich nach der Grundfläche des Wasserfahrzeuges mit Ausnahme der Boxenliegeplätze. Die Grundfläche als Bemessungsgrundlage wird durch Multiplikation der größten Länge mit der größten Breite des Wasserfahrzeuges in Quadratmetern berechnet. Bei den Boxen bemisst sich das Entgelt nach der Boxengröße durch Multiplikation der Boxenlänge mit der Boxenbreite in Quadratmetern.
- (4) Von diesen Bemessungsgrundlagen ausgenommen sind die Wasserfahrzeuge, die gemäß ISPS-Code zertifiziert sind und einen Liegeplatz zwecks Abgabe/Aufnahme von Passagieren/Ladung oder anderen gewerblichen Zwecken einnehmen. Die Bemessungsgrundlage für ein in ein Seefahrtsregister eingetragenes Wasserfahrzeug ist dabei dessen Bruttoreaumzahl (BRZ), für ein in ein Binnenschiffsregister eingetragenes Wasserfahrzeug dessen maximale Tragfähigkeit in metrischen Tonnen (Eichtonnen).
- (5) Die Höhe der Entgelte richtet sich nach den Entgelttarifen, die als Anlage 2 Bestandteil dieser Entgeltordnung sind.
- (6) Die Entgelte werden mit dem Beginn der Benutzung bzw. des vereinbarten Benutzungszeitraumes fällig.
Mit der Liegeplatzzuweisung oder in den übrigen Fällen mit dem Beginn der tatsächlichen Benutzung wird die Zahlung in Höhe der für die vorgesehene Benutzung entstehenden Entgeltansprüche verlangt.
Entgelte der Tageslieger können auch vor Ort im Stadthafen berechnet und angenommen werden.

- (7) Bei Zahlungsverzug werden Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB sowie Mahn- und Vollstreckungskosten, unbeschadet der Geltendmachung weiterer Schäden und Kosten bzw. Aufwendungen, erhoben.

§ 3

Erhebung, Schuldner der Entgelte

- (1) Die Entgelte werden durch die Hansestadt Wismar erhoben.
- (2) Entgeltschuldner ist, wer die in der Anlage 2 der Entgeltordnung aufgeführten Leistungen in Anspruch nimmt. Bei Wasserfahrzeugen und sonstigen Schwimmkörpern ist der Führer/ Charterer/ Reeder/ Eigner/ Ausrüster des Wasserfahrzeuges Entgeltschuldner.
- (3) Die in dieser Entgeltordnung festgesetzten Entgelte sind, soweit in Anlage 2 nicht etwas anderes bestimmt ist, Nettobeträge. Für Leistungen, die der Umsatzsteuer unterliegen, wird die Umsatzsteuer nach dem Umsatzsteuergesetz in der jeweils geltenden Fassung und der jeweils geltenden Höhe zusätzlich berechnet und in der Rechnung gesondert ausgewiesen.

§ 4

Mitteilungspflicht

- (1) Meldepflichtig für Wasserfahrzeuge, Geräte und sonstige Schwimmkörper ist der Entgeltschuldner. Im Übrigen gelten die Vorschriften der Hafenenutzungsordnung für das kommunale Hafengebiet der Hansestadt Wismar in der jeweils geltenden Fassung.
- (2) Die Entgeltschuldner haben die zur Entgeltberechnung erforderlichen Daten ihrer Wasserfahrzeuge unverzüglich nach ihrer Ankunft gegenüber dem Hafenamt der Hansestadt Wismar oder dem von der Hansestadt Wismar beauftragten Kassierer anzugeben und auf Verlangen die Papiere des Wasserfahrzeuges vorzulegen. Werden keine gültigen Papiere vorgelegt, werden die für die Berechnung der Entgelte notwendigen Angaben verbindlich geschätzt. Tageslieger haben das Hafentgelt unverzüglich nach ihrer Ankunft im Hafenmeisterbüro zu entrichten. Bei Verlängerung des Liegezeitraumes ist das Entgelt eigenständig vom Nutzer nachzuentrichten.
- (3) Bei Missachtung der Meldepflicht und unbekanntem Entgeltschuldner wird nach Ermittlung des Zahlungspflichtigen eine Aufwandspauschale in Höhe von 40,00 € berechnet.

§ 5

Entgeltbefreiung oder –ermäßigung

- (1) Von der Zahlung des Hafentgeltes sind befreit:

1. Wasserfahrzeuge der Bundeswehr für den Zeitraum von maximal 24 Stunden,
2. Wasserfahrzeuge, die für hoheitliche Aufgaben oder Forschungsaufgaben des Bundes, der Länder oder der Hansestadt Wismar eingesetzt werden, für den Zeitraum von maximal 24 Stunden,
3. Wasserfahrzeuge, die als ausländische Regierungsfahrzeuge ihre Staatsflagge führen und zu Staatszwecken benutzt werden, für den Zeitraum von maximal 24 Stunden,
4. Wasserfahrzeuge wie Lotsenboote, Feuerlöschboote, Rettungsboote, Eisbrecher, Wasserbaufahrzeuge, für den Zeitraum von maximal 24 Stunden, wenn sie für ihre jeweils eigentlichen Aufgaben eingesetzt werden,
5. Wasserfahrzeuge wie Beiboote und Barkassen, die zu entgeltpflichtigen oder nach dieser Entgeltordnung befreiten Fahrzeugen und Geräten gehören, wenn sie zu ihrem jeweils eigentlichen Zweck entsprechend eingesetzt werden und keinen Dauerliegeplatz beanspruchen,
6. Wasserfahrzeuge, die auf offizielle Einladung des Landes Mecklenburg-Vorpommern oder der Hansestadt Wismar den Hafen anlaufen.

Das Hafenamtsamt ist befugt, Kontrollen über das Vorliegen von Gründen zur Entgeltbefreiung durchzuführen.

- (2) Im Fall der Benutzung des kommunalen Hafens und seiner Anlagen kann auf Antrag des Entgeltschuldners die Hansestadt Wismar ein ermäßigtes Hafentgelt erheben, sofern dies im besonderen öffentlichen Interesse, also im Interesse der Hansestadt Wismar oder der Allgemeinheit, liegt.

§ 6

Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die Hansestadt Wismar ist berechtigt, in den Fällen unberechtigter Benutzung oder vertragswidrigen Verhaltens unter angemessener Fristsetzung die Beendigung des Tuns oder Unterlassens, das die Ursache der unberechtigten Benutzung oder des vertragswidrigen Verhaltens ist, zu fordern sowie Ersatz vorzunehmen. Bei Gefahr im Verzug oder maßgeblicher Einschränkung des Hafenbetriebes kann dies auch fristlos erfolgen. Die Hansestadt Wismar ist berechtigt, Ersatz entstandener Schäden und Kosten/Aufwendungen sowie angemessene Entgelte für eine solche Benutzung zu verlangen.
- (2) Die Benutzung eines Liegeplatzes wird von dem Bestehen fälliger Forderungen, mit deren Begleichung sich der Schuldner in Verzug befindet, abhängig gemacht.
- (3) Andere Entgelte, die im Zusammenhang mit der Benutzung des Hafens anfallen, werden durch diese Entgeltordnung nicht berührt.
- (4) Erfüllungsort und Gerichtsstand für Ansprüche und Leistungen ist Wismar.

§ 7

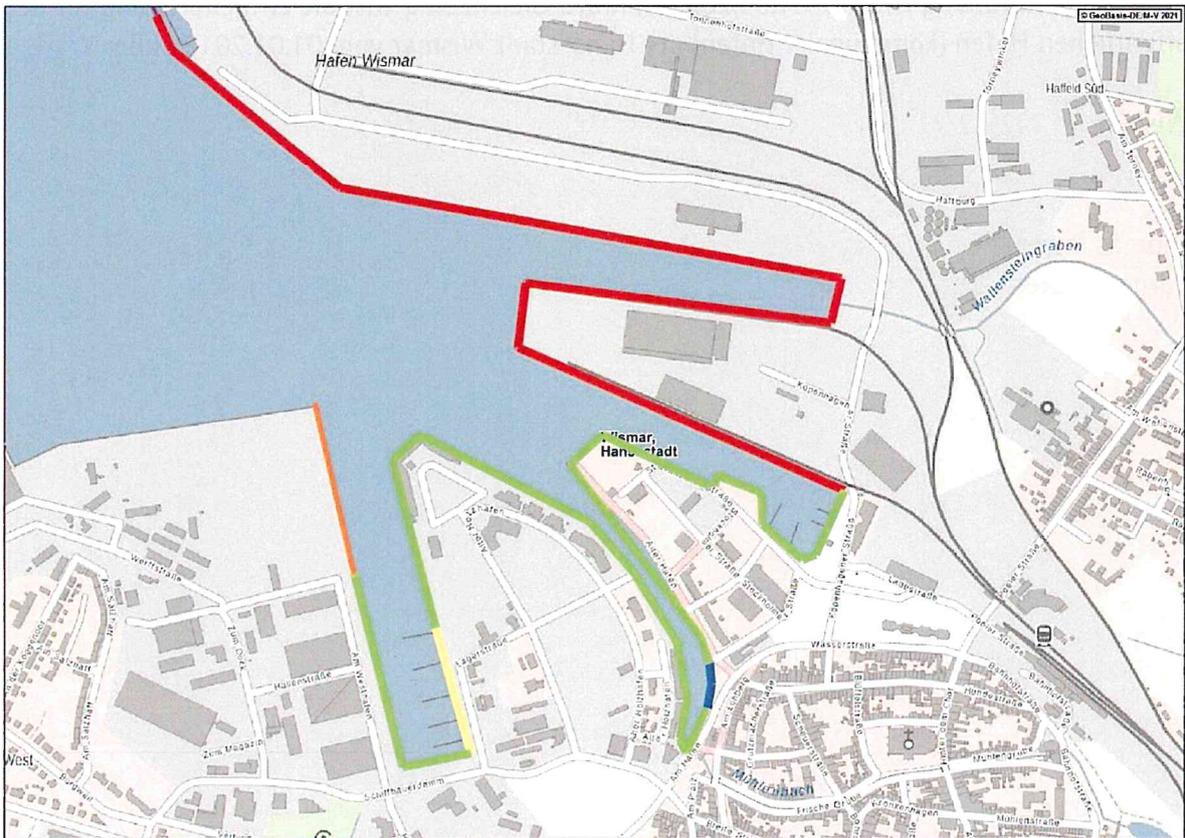
In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

Diese Entgeltordnung tritt am 01.04.2021 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar vom 01.01.2016 außer Kraft.

Wismar,

Thomas Beyer
Bürgermeister

Anlage 1 zur Hafentgeltordnung



- Bereich Seehafen
- Liegeplätze der Hansestadt
- Bereich Verkaufsschiffe
- Verpachtete Fläche Westhafen
- Bereich Werft

Anlage 2 zur Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar

Entgelttarife

I.

Nachfolgend sind die zu zahlenden Entgelte für Wasserfahrzeuge, die das kommunale Hafengebiet der Hansestadt Wismar befahren und im Hafen liegen, aufgeführt.

1. Hafentgelt für Wasserfahrzeuge der Tageslieger, das sich nach der Fahrzeuglänge (Länge über Alles in Metern) bemisst (§ 2 Abs. 2 der Entgeltordnung) für je angefangene 24 Stunden (Beträge einschließlich Mehrwertsteuer):

Für Katamarane/ Trimarane mit Zuschlagsfaktor 1,5 auf das Hafentgelt:

Wasserfahrzeuge nach Schiffslänge, LüA in m	Hafentgelt / Tag, bis 7 Tage (incl. Mwst.)	Hafentgelt / Tag, ab 8 bis 14 Tage (incl. Mwst.)	Hafentgelt / Tag, ab 15 bis 21 Tage (incl. Mwst.)
bis 7,99 m	13,00 €	11,50 €	10,00 €
8,00 m bis 9,99 m	16,00 €	14,00 €	13,00 €
10,00 m bis 11,99 m	20,00 €	17,00 €	16,00 €
12,00 m bis 14,99 m	27,00 €	23,00 €	22,00 €
15,00 m bis 19,99 m	34,00 €	29,00 €	28,00 €
20,00 m bis 24,99 m	46,00 €	40,00 €	37,00 €
ab 25,00 m	48,00 €, zzgl. 2,00 €/ jeder weitere Meter	41,50 €, zzgl. 1,50 €/ jeder weitere Meter	38,00 €, zzgl. 1,00 €/ jeder weitere Meter

Von dem Hafentgelt können Wasserfahrzeuge, die an offiziellen Wettfahrten der Hansestadt Wismar teilnehmen, für die Dauer von zwei Tagen befreit werden.

Im Hafentgelt für Tageslieger bis 24,99 m LüA ist ein Stromverbrauch bis 15,0 kWh enthalten. Ab einer Schiffslänge von 25,00 m LüA oder höherem Stromverbrauch wird dieser gesondert erfasst und abgerechnet.

2. Hafentgelt für Wasserfahrzeuge aller anderen Nutzer (Dauerlieger), das sich nach deren Grundfläche bemisst (§ 2 Abs. 3 der Entgeltordnung) bei fortlaufender Nutzung für jeden Quadratmeter Grundfläche, bzw. Boxengrundfläche (alle nachfolgend aufgeführten Entgelte sind ohne Mehrwertsteuer ausgewiesen).

Wasserfahrzeuge nach Grundfläche	Sommersaison 01.04.-31.10.	Wintersaison 01.11.-31.03.	Ganzjährig 01.01.-31.12.
privat genutzte Wasserfahrzeuge			
- Box klein (36,00 m ²)	900,00 €	450,00 €	1.350,00€
- Box groß (70,00 m ²)	1.750,00 €	875,00 €	2.625,00€
- Boote bis 9,00 m ² pauschale Mindestberechnung	220,00 €	160,00 €	380,00 €
- Berechnung ab 9,01m ² je m ²	25,00 €	12,50 €	-
Gewerbeschiffe je Quadratmeter Grundfläche und je angefangene 30 Tage Liegezeit	-	-	3,40 €
für schwimmende Arbeitsbühnen, Plattformen, Pontons (ohne eigenen Antrieb) je Quadratmeter Grundfläche und Tag	-	-	0,20 €
für sonstige Wasserfahrzeuge je Quadratmeter Grundfläche und angefangene 30 Tage Liegezeit	-	-	2,70 €
Für Dienstboote (WSPI, Fischereiaufsicht) je Quadratmeter Grundfläche und je angefangene 30 Tage Liegezeit	-	-	2,20 €
Gewerbeschiffe mit Pachtvertrag im Bereich der reservierten Fläche für Verkaufsschiffe, je Quadratmeter Grundfläche monatlich	-	-	6,15 €
Fischereifahrzeuge der Fischereigenossenschaft "Wismarbucht eG Wismar" je Kalenderjahr			
- Länge bis 5,99 m	-	-	240,00 €
- Länge 6,00 m bis 11,99 m	-	-	270,00 €
- Länge ab 12,00 m	-	-	290,00 €

Für anerkannte Traditionsschiffe (Zulassung durch ein Sicherheitszeugnis der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr) ermäßigt sich auf Antrag das Hafentgelt um 50 von Hundert. Für andere, als historisch einzustufende Schiffe (siehe Definition Schiffssicherheitsverordnung) kann sich auf Antrag das Hafentgelt ebenfalls um 50 von Hundert ermäßigen. Dem Antrag sind entsprechende Nachweise z.B. Zertifikate, Schiffsmessbrief, Fotos, Nutzungszweck, technische oder Konstruktionsunterlagen beizufügen.

Fischereifahrzeuge sind Fahrzeuge, die beim Landesamt für Fischerei mit einer Fischerei-Nr. registriert sind und die Fischerei im Sinne der Urproduktion zum Lebensunterhalt betreiben, Beiträge an die Seegenossenschaft entrichten und einen festen Liegeplatz im Hafen Wismar belegen.

Dauerlieger (privat genutzte Wasserfahrzeuge), die ihren Liegeplatz über den zugewiesenen Zeitraum hinaus belegen, werden als Tageslieger abgerechnet.

3. Entgelte für Ver- und Entsorgungsleistungen

3.1 Tageslieger ab einer Schiffslänge von 25,00 m (LüA) und Dauerlieger mit Verbrauchserfassung:

Grundlage für die Ver- und Entsorgungsentgelte für

- Wasser, Energie und Abfall

sind die Bezugspreise der Hansestadt Wismar zuzüglich einer Wartungspauschale von 50 Prozent des Bezugspreises.

Je Abrechnung erfolgt eine Mindestberechnung bei Frischwasser in Höhe von 1,0 m³ und bei Energie in Höhe von 15 kWh.

Die Miete für ein ausgeliehenes Standrohr zur Wasserentnahme beträgt ab 8 Tagen bis max. 30 Tage durchgehender Mietzeit 20,00 Euro netto.

Die aktuellen Entgelte werden durch einen Preisaushang – Schaukasten am Sanitärgebäude am Wasserwanderrastplatz – und im Internet unter www.wismar.de bzw. „<https://hafen.wismar.de/>“ bekannt gegeben.

3.2 Grau- Schmutzwasserentsorgung

Der auf der Sondergebietsfläche (S03) südöstliche Kaikante von LP 17 befindliche Übernahmestutzen kann zur Übergabe von Grau- und Schmutzwasser von Wasserfahrzeugen mit eigener Pumpenausrüstung genutzt werden. Die Entsorgungsleistungen sind vorher beim Hafenamts anzumelden. Für die Nutzung ist eine Verwaltungspauschale von 10,00 € pro Pumpvorgang zu zahlen.

Die Rechnungslegung für die entsorgte Menge erfolgt gesondert.

II.

Entgelte für Wasserfahrzeuge, die dem ISPS-Code unterliegen und einen nach ISPS-Code zertifizierten Liegeplatz zwecks Abgabe/Aufnahme von Passagieren/Ladung oder anderen gewerblichen Zwecken einnehmen (§ 2 Abs. 4 der Entgeltordnung).

In den im Folgenden angegebenen Entgelten ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten.

1. Hafentgelt

Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist ein Hafentgelt zu entrichten:

je Hafenanlauf und je Bruttoreumzahl (BRZ):	
Passagier- / Kreuzfahrtschiffe je Hafenanlauf	0,15 €
alle Frachtschiffe und sonstige vermessene Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast	
- bis 1.500 BRZ	0,08 €
- von 1.501 bis 3.500 BRZ	0,12 €
- über 3.501 BRZ	0,13 €

Stornierungen weniger als 24 Stunden vor Anlauf werden mit 50% des fälligen Hafentgeltes berechnet.

2. Sicherheitsentgelt (ISPS – Code)

Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist neben dem Hafentgelt ein Sicherheitsentgelt zu zahlen:

je Hafenanlauf 1.150,00€ (pauschal).

3. Kaibenutzungsentgelt

Für die Benutzung der Kaianlagen und –bauwerke durch die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist ein Kaibenutzungsentgelt zu zahlen. Die Abgabe ist schiffsseitig für Ladung und Passagiere zu entrichten:

je Hafenanlauf pauschal	
für alle Frachtschiffe und sonstige vermessene Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast	500,00 €
für Passagier- /Kreuzfahrtschiffe	
bis 500 Passagiere	500,00 €
ab 501 bis 1200 Passagiere	1.000,00 €
ab 1201 Passagiere	1.500,00 €

Für Proviant, Ausrüstungsgegenstände und Betriebsstoffe, die dem Eigenbedarf des Wasserfahrzeuges dienen, werden keine Kaibenutzungsentgelte erhoben.

4. Liegeentgelt

Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist zusätzlich zum Hafentgelt ein Liegeentgelt zu zahlen:

je weitere angefangene 24 Stunden und je Bruttoreaumzahl (BRZ)	
für Wasserfahrzeuge, die länger als 12 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €

5. Entgelte für Ver- und Entsorgungsleistungen

Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge sind außerdem bei Inanspruchnahme folgende Entgelte zu zahlen:

5.1. Lieferpreis Trinkwasser

Grundlage für den Lieferpreis sind die Bezugspreise der Hansestadt Wismar von 1,43€/m³ zuzüglich einer Pauschale von 2,57€/m³ für Wartungs- und Instandhaltungskosten.

5.2. Schiffsabfallentsorgung

Auf der Grundlage des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes (SchAbfEntG M-V) in der jeweils geltenden Fassung ist der Hafenbetreiber verpflichtet, Schiffsabfälle ordnungsgemäß zu übernehmen und zu entsorgen. Für die Entsorgung von Schiffsabfällen (ohne Ladungsrückständen) ist gemäß §§ 9 ff. SchAbfEntG M-V ein pauschaliertes Entgelt, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Entsorgung, zu erheben.

Grundlage für die Berechnung des Entgeltes sind die Schiffsgröße (BRZ) und der Schiffstyp je Hafenanlauf:

- a) Grundentgelt für alle Schiffe 0,026 €/BRZ
- b) Grundentgelt für alle Schiffe mit genügend spezifischer Lagerkapazität
gem. § 7 SchAbfEntG M-V 0,013 €/BRZ
- c) Der Schiffstyp wird bei der Berechnung des Entgeltes durch die Anwendung der nachfolgend ausgewiesenen Korrekturfaktoren wie folgt berücksichtigt:
 - (1) Passagierschiffe BRZ ≥ 20.000 1,7
BRZ < 20.000 1,2
 - (2) Alle Frachtschiffe und sonstige vermessene Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast
 - BRZ ≥ 20.000 1,3
 - BRZ < 20.000 1,0
- d) Das Entgelt beinhaltet die Gestellung eines Abfallbehälters für die Entsorgung von Schiffsabfällen, die bei ordnungsgemäßigem Schiffsbetrieb regelmäßig

anfallen. Die Freimenge eines Abfallbehälters wird begrenzt bis max. 34 m³ und die damit verbundene Entsorgung von max. 2 t. Weitere Abgabemengen und dadurch entstehende Kosten sind durch den Entgeltschuldner zu tragen.

- e) Im Rahmen der Schiffsabfallentsorgung und der damit verbundenen Entgeltregelung beträgt die gesamte Freimenge für ölhaltige Abfälle nach MARPOL I (Sludge, Bilgenwasser) max. 2 m³ je Schiff/ je Anlauf. Weitere Abgabemengen sind kostenpflichtig und durch den Entgeltschuldner zu tragen.
- f) Für die Annahme von Grauwasser werden für jedes Schiff je Hafenanlauf nachfolgend aufgeführte Entgelte (EURO) erhoben:

Einleitmenge je Hafenanlauf	Entgelte
bis max. 20m ³	0,00€/m ³
21 bis max. 300m ³	6,00€/m ³

- g) Für die Entsorgung besonders entsorgungsaufwendiger Schiffsabfälle fällt ein zusätzliches Entgelt an (s. § 10 SchAbfEntsG).
- h) Nachstehende Positionen werden durch den Hafenbetreiber als besondere Aufwendungen gegenüber dem Verursacher gesondert in Rechnung gestellt:
- durch Falsch-/Fremdeinwürfe in den entsprechenden Abfallkategorien verursachte Sortierkosten bzw. Leerfahrten,
 - Zeiten, welche auf Grund unzureichender Pumpleistung des Schiffes oder Schiffsverspätung entstanden sind,
 - Aufwendungen auf Grund unrichtiger oder unvollständiger Mitteilungen der Schiffsführung, wodurch der Abfall und dessen Eigenschaften von den Angaben abweichen oder der Abfall nicht den vereinbarten Bedingungen entspricht.

Anlage 2 – Synopse der Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen der Hansestadt Wismar

Hinweis: In der folgenden Tabelle werden die Regelungen gegenübergestellt. Änderungen sind **rot** gekennzeichnet.

Entgeltordnung

Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar vom 01.01.2016	Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar vom 01.04.2021	Begründung
<p>Auf der Grundlage des § 9 der Hafenenutzungsordnung der Hansestadt Wismar wird folgende Entgeltordnung erlassen:</p> <p style="text-align: center;">§ 1 Geltungsbereich</p> <p>(1) Diese Entgeltordnung gilt im kommunalen Hafen der Hansestadt Wismar (Stadthafen) innerhalb der aufgrund des § 1 Abs. 3 Satz 2 der Hafenenutzungsordnung vom 17. Mai 2006 (GVOBl. M-V 2006, S. 355) in der Fassung vom 9. Juli 2013 (GVOBl. M-V S. 459) öffentlich bekannt gemachten Grenzen für die grün gekennzeichneten Bereiche gemäß Hafenplan, der als Anlage 1 Bestandteil dieser Entgeltordnung ist.</p>	<p>Auf der Grundlage des § 9 der Hafenenutzungsordnung der Hansestadt Wismar vom 11.11.2013 in der Fassung der 2. Änderung vom 01.06.2018 wird folgende Entgeltordnung erlassen:</p> <p style="text-align: center;">§ 1 Geltungsbereich</p> <p>(1) Diese Entgeltordnung gilt im kommunalen Hafen der Hansestadt Wismar (Stadthafen) innerhalb der aufgrund des § 1 Abs. 3 Satz 2 der Landeshafenverordnung (HafVO M-V) vom 17. Mai 2006 (GVOBl. M-V 2006, S. 355), zuletzt geändert durch Verordnung vom in der Fassung vom 9. Juli 2013 (GVOBl. M-V S. 459) 14.12.2017 (GVOBl. M-V 2018 S. 2) öffentlich bekannt gemachten Grenzen für die grün gekennzeichneten Bereiche gemäß Hafenplan, der als Anlage 1 Bestandteil dieser Entgeltordnung ist.</p>	

<p>Ausgenommen vom Geltungsbereich dieser Entgeltordnung ist der Bereich des Seehafens, dessen Benutzungsverhältnis privatrechtlich durch die Seehafen GmbH ausgestaltet wird; dieser ist im Hafенplan rot gekennzeichnet.</p> <p>Ebenfalls ausgenommen vom Geltungsbereich dieser Entgeltordnung ist die verpachtete Hafенfläche im Bereich Westhafen - Sportbootservice (Marina Deutschmann); dieser ist im Hafенplan gelb gekennzeichnet.</p> <p>(2) Für die Benutzung des kommunalen Hafens der Hansestadt Wismar werden Hafentgelte nach dieser Entgeltordnung erhoben, soweit dies den im Abs. 1 genannten Bereich des Stadthafens betrifft.</p> <p>Nutzer werden unterschieden nach</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tagesgäste als Kurzzeitlieger 2. Dauerlieger als Freizeitnutzer 3. Dauerlieger als gewerbliche Nutzer 4. Dauerlieger als gewerbliche Nutzer im Bereich für Verkaufsschiffe; dieser ist im Hafенplan blau gekennzeichnet. 	<p>Ausgenommen vom Geltungsbereich dieser Entgeltordnung ist der Bereich des Seehafens, dessen Benutzungsverhältnis privatrechtlich durch die Seehafen Wismar GmbH ausgestaltet wird; dieser ist im Hafенplan rot gekennzeichnet.</p> <p>Ausgenommen ist auch die durch die Werft genutzte Fläche, die im Hafенplan orange gekennzeichnet ist.</p> <p>Ebenfalls ausgenommen vom Geltungsbereich dieser Entgeltordnung ist die verpachtete Hafенfläche im Bereich Westhafen - Sportbootservice (Marina Deutschmann); dieser ist im Hafенplan gelb gekennzeichnet.</p> <p>(2) Für die Benutzung des kommunalen Hafens der Hansestadt Wismar werden Hafentgelte nach dieser Entgeltordnung erhoben, soweit dies den im Abs. 1 genannten Bereich des Stadthafens betrifft.</p> <p>Nutzer werden unterschieden nach</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tagesgäste als Kurzzeitlieger 2. Dauerlieger als Freizeitnutzer 3. Dauerlieger als gewerbliche Nutzer 4. Dauerlieger als gewerbliche Nutzer im Bereich für Verkaufsschiffe; dieser ist im Hafенplan blau gekennzeichnet. 5. Sonstige 	<p>Seit 2018 liegt die betreffende Fläche innerhalb der Hafengrenze, sodass die Formulierung in der Entgeltordnung angepasst werden muss.</p> <p>Der Name des Betreibers ist für den Fall eines Betreiberwechsels zu streichen.</p> <p>Einzelne Nutzer fallen nicht unter die Nutzergruppen der Nummern 1 bis 4, z. B. Dienstboote.</p>
---	--	---

Das Nutzungsverhältnis ist privatrechtlich ausgestaltet. Es entsteht nach Maßgabe der folgenden Vorschriften, die diesem zugrunde liegen.

Für den Bereich der Verkaufsschiffe (blaue Kennzeichnung im Hafenplan) wird das Benutzungsverhältnis über einen Pachtvertrag auf Grundlage des § 14 Abs. 2 und 3 der Kommunalverfassung M-V geschlossen (Anspruch von Gewerbetreibenden auf Zulassung zu öffentlichen Einrichtungen).

§ 2

Entgelte und deren Fälligkeit

- (1) Wasserfahrzeuge, die das von § 1 umfasste Hafengebiet (Stadthafen) befahren oder im Hafen liegen, nehmen öffentliche Einrichtungen der Hansestadt Wismar in Anspruch.
Für diese Wasserfahrzeuge ist ein Hafentgelt zu entrichten.
Das Vertragsverhältnis und die Entgeltspflicht entstehen mit der Bestätigung der beantragten Benutzung, in den übrigen Fällen mit dem Beginn der tatsächlichen Benutzung bzw. mit dem Anlegen im Geltungsbereich.

Das Nutzungsverhältnis ist privatrechtlich ausgestaltet. Es entsteht nach Maßgabe der folgenden Vorschriften, die diesem zugrunde liegen.

Für den Bereich der Verkaufsschiffe (blaue Kennzeichnung im Hafenplan) wird das Benutzungsverhältnis über einen Pachtvertrag ~~auf Grundlage des § 14 Abs. 2 und 3 der Kommunalverfassung M-V~~ geschlossen ~~{Anspruch von Gewerbetreibenden auf Zulassung zu öffentlichen Einrichtungen}~~.

§ 2

Entgelte und deren Fälligkeit

- (1) Wasserfahrzeuge, die das von § 1 **Abs. 1** umfasste Hafengebiet (Stadthafen) befahren ~~oder~~ **und** im Hafen liegen, nehmen öffentliche Einrichtungen der Hansestadt Wismar in Anspruch.
Für diese Wasserfahrzeuge ist ein Hafentgelt zu entrichten.
Das Vertragsverhältnis und die Entgeltspflicht entstehen mit der ~~Bestätigung der beantragten Benutzung~~ **Liegeplatzzuweisung**, in den übrigen Fällen mit dem Beginn der tatsächlichen Benutzung bzw. mit dem Anlegen im Geltungsbereich.

Die KV M-V regelt nur den Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, nicht aber die Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses.

Das Befahren allein ist nicht entgeltspflichtig.

Der Begriff Liegeplatzzuweisung ist der einschlägige Begriff gemäß HafBO.

<p>(2) Das Entgelt für Tageslieger bemisst sich nach der Länge des jeweiligen Wasserfahrzeuges. Tageslieger im Sinne dieser Entgeltordnung sind Kurzzeitlieger, deren fortlaufende Nutzung insgesamt 21 Kalendertage nicht überschreitet.</p>	<p>(2) Das Hafenentgelt für Tageslieger bemisst sich nach der Länge über Alles in Metern des jeweiligen Wasserfahrzeuges. Tageslieger im Sinne dieser Entgeltordnung sind Kurzzeitlieger, deren fortlaufende Nutzung insgesamt 21 Kalendertage nicht überschreitet. Für Katamarane und Trimarane wird ein Zuschlag mit dem Faktor 1,5 gemäß Anlage 2 erhoben.</p>	<p>Katamarane und Trimarane nehmen deutlich mehr Wasserfläche in Anspruch und sollten daher mit einem Zuschlag berechnet werden.</p>
<p>(3) Die Entgelte für alle anderen Nutzer bemessen sich nach der Grundfläche des Wasserfahrzeuges mit Ausnahme der Boxenliegeplätze. Die Grundfläche als Bemessungsgrundlage wird durch Multiplikation der größten Länge mit der größten Breite des Wasserfahrzeuges in Quadratmetern berechnet. Bei den Boxen bemisst sich das Entgelt nach der Boxengröße durch Multiplikation der Boxenlänge mit der Boxenbreite in Quadratmetern.</p>	<p>(3) Die Hafenentgelte für alle anderen Nutzer bemessen sich nach der Grundfläche des Wasserfahrzeuges mit Ausnahme der Boxenliegeplätze. Die Grundfläche als Bemessungsgrundlage wird durch Multiplikation der größten Länge mit der größten Breite des Wasserfahrzeuges in Quadratmetern berechnet. Bei den Boxen bemisst sich das Entgelt nach der Boxengröße durch Multiplikation der Boxenlänge mit der Boxenbreite in Quadratmetern.</p>	
<p>(4) Von diesen Bemessungsgrundlagen ausgenommen sind die Wasserfahrzeuge, die einen nach ISPS-Code zertifizierten Liegeplatz zwecks Abgabe/Aufnahme von Passagieren/Ladung oder anderen gewerblichen Zwecken einnehmen. Die Bemessungsgrundlage für ein in ein</p>	<p>(4) Von diesen Bemessungsgrundlagen ausgenommen sind die Wasserfahrzeuge, die einen nach ISPS-Code zertifizierten Liegeplatz gemäß ISPS-Code zertifiziert sind und einen Liegeplatz zwecks Abgabe/Aufnahme von Passagieren/Ladung oder anderen gewerblichen Zwecken einnehmen. Die Bemessungsgrundlage für ein in ein</p>	<p>Entscheidend für die Anwendung dieser Bemessungsgrundlage ist die ISPS-Zertifizierung des Wasserfahrzeuges.</p>

<p>Seefahrtsregister eingetragenes Wasserfahrzeug ist dabei dessen Bruttoreaumzahl (BRZ), für ein in ein Binnenschiffsregister eingetragenes Wasserfahrzeug dessen maximale Tragfähigkeit in metrischen Tonnen (Eichtonnen).</p> <p>(5) Die Höhe der Entgelte richtet sich nach den Entgelttarifen, die als Anlage 2 Bestandteil dieser Entgeltordnung sind.</p> <p>(6) Andere Entgelte, die im Zusammenhang mit der Benutzung des Hafens anfallen, werden durch diese Entgeltordnung nicht berührt.</p> <p>(7) Die Entgelte werden spätestens mit dem Ende der Benutzung bzw. des vereinbarten Benutzungszeitraumes fällig. Mit der Bestätigung der beantragten Benutzung oder in den übrigen Fällen mit dem Beginn der tatsächlichen Benutzung kann eine Vorauszahlung in Höhe des für die vorgesehene Benutzung entstehenden Entgeltanspruches verlangt werden. Das Entgelt wird mit der Übermittlung der Rechnung fällig. Entgelte können auch vor Ort berechnet und angenommen werden.</p> <p>(8) Bei Zahlungsverzug werden Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB sowie eine Vertragsstrafe von 20 € unbeschadet der Geltendmachung weiterer Schäden und Kosten bzw. Aufwendungen erhoben.</p>	<p>Seefahrtsregister eingetragenes Wasserfahrzeug ist dabei dessen Bruttoreumzahl (BRZ), für ein in ein Binnenschiffsregister eingetragenes Wasserfahrzeug dessen maximale Tragfähigkeit in metrischen Tonnen (Eichtonnen).</p> <p>(5) Die Höhe der Entgelte richtet sich nach den Entgelttarifen, die als Anlage 2 Bestandteil dieser Entgeltordnung sind.</p> <p>(6) Andere Entgelte, die im Zusammenhang mit der Benutzung des Hafens anfallen, werden durch diese Entgeltordnung nicht berührt.</p> <p>(6) Die Entgelte werden spätestens mit dem Ende Beginn der Benutzung bzw. des vereinbarten Benutzungszeitraumes fällig. Mit der Bestätigung der beantragten Benutzung Liegeplatzzuweisung oder in den übrigen Fällen mit dem Beginn der tatsächlichen Benutzung wird die Zahlung in Höhe des für die vorgesehene Benutzung entstehenden Entgeltanspruches verlangt. Das Entgelt wird mit der Übermittlung der Rechnung fällig. Entgelte der Tageslieger können auch vor Ort im Stadthafen berechnet und angenommen werden.</p> <p>(7) Bei Zahlungsverzug werden Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB sowie eine Vertragsstrafe von 20 € Mahn- und Vollstreckungskosten, unbeschadet der</p>	<p>Der Absatz wurde verschoben in § 6 – Allgemeine Bestimmungen.</p> <p>Die Fälligkeit zu Beginn des Nutzungszeitraumes ermöglicht eine zeitnahe Einnahme des Entgeltes.</p> <p>Die Fälligkeit ist bereits in Satz 1 dieses Absatzes geregelt.</p> <p>Durch die Änderung können die tatsächlich angefallenen Kosten bei Verzug geltend gemacht werden.</p>
---	--	--

	Geltendmachung weiterer Schäden und Kosten bzw. Aufwendungen, erhoben.	
<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p style="text-align: center;">Erhebung, Schuldner der Entgelte</p> <p>(1) Die Hafentgelte werden durch die Hansestadt Wismar erhoben.</p> <p>(2) Die Entgeltschuld entsteht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Saison- und Jahrentgelte mit der Zuweisung des Liegeplatzes, 2. im Übrigen mit der tatsächlichen Inanspruchnahme des kommunalen Hafens und seiner Anlagen oder mit der Bestätigung dessen Nutzung. <p>(3) Schuldner der Hafentgelte, die auf Wasserfahrzeuge, Geräte und sonstige Schwimmkörper entfallen, sind die Eigentümer und Benutzer dieser.</p> <p>Schuldner der sonstigen Entgelte ist,</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) wer die Leistung veranlasst hat (2) zu wessen Gunsten sie vorgenommen wird oder (3) wer für die Entgeltschuld eines anderen kraft Gesetzes haftet. <p>Mehrere Zahlungspflichtige haften als Gesamtschuldner.</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p style="text-align: center;">Erhebung, Schuldner der Entgelte</p> <p>(1) Die HafenEntgelte werden durch die Hansestadt Wismar erhoben.</p> <p>(2) Die Entgeltschuld entsteht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Saison- und Jahrentgelte mit der Zuweisung des Liegeplatzes, 2. im Übrigen mit der tatsächlichen Inanspruchnahme des kommunalen Hafens und seiner Anlagen oder mit der Bestätigung dessen Nutzung. <p>(3) Schuldner der Hafentgelte, die auf Wasserfahrzeuge, Geräte und sonstige Schwimmkörper entfallen, sind die Eigentümer und Benutzer dieser.</p> <p>Schuldner der sonstigen Entgelte ist,</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) wer die Leistung veranlasst hat (2) zu wessen Gunsten sie vorgenommen wird oder (3) wer für die Entgeltschuld eines anderen kraft Gesetzes haftet. <p>Mehrere Zahlungspflichtige haften als Gesamtschuldner.</p>	<p>Betrifft alle aufgeführten Entgeltgruppen</p> <p>Das Entstehen der Entgeltschuld ergibt sich bereits aus § 9 der HafBO und wird in § 2 Abs. 1 dieser Entgeltordnung noch präzisiert. Dementsprechend ist dieser Absatz zu streichen.</p>

<p>(4) Werden Entgelte nach Zeitabschnitten erhoben, so ist für jeden angefangenen Zeitabschnitt die volle Entgelthöhe zu entrichten.</p> <p>(5) Die in dieser Entgeltordnung festgesetzten Entgelte sind, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, Nettobeträge. Für Leistungen, die der Umsatzsteuer unterliegen, wird die Umsatzsteuer nach dem Umsatzsteuergesetz in der jeweils geltenden Fassung und der jeweils geltenden Höhe zusätzlich berechnet und in der Rechnung gesondert ausgewiesen.</p> <p style="text-align: center;">§ 4 Mitteilungspflicht</p> <p>(1) Meldepflichtig für Wasserfahrzeuge, Geräte und sonstige Schwimmkörper ist der Fahrzeug- oder Geräteführer oder sein Beauftragter. Im Übrigen gelten die Vorschriften der Hafenenutzungsordnung für das kommunale Hafengebiet der Hansestadt Wismar.</p>	<p>(2) Entgeltschuldner ist, wer die in der Anlage 2 der Entgeltordnung aufgeführten Leistungen in Anspruch nimmt. Bei Wasserfahrzeugen und sonstigen Schwimmkörpern ist der Führer/Charterer/ Reeder/ Eigner/ Ausrüster des Wasserfahrzeuges Entgeltschuldner.</p> <p>(3) Werden Entgelte nach Zeitabschnitten erhoben, so ist für jeden angefangenen Zeitabschnitt die volle Entgelthöhe zu entrichten.</p> <p>(3) Die in dieser Entgeltordnung festgesetzten Entgelte sind, soweit in Anlage 2 nicht etwas anderes bestimmt ist, Nettobeträge. Für Leistungen, die der Umsatzsteuer unterliegen, wird die Umsatzsteuer nach dem Umsatzsteuergesetz in der jeweils geltenden Fassung und der jeweils geltenden Höhe zusätzlich berechnet und in der Rechnung gesondert ausgewiesen.</p> <p style="text-align: center;">§ 4 Mitteilungspflicht</p> <p>(1) Meldepflichtig für Wasserfahrzeuge, Geräte und sonstige Schwimmkörper ist der Fahrzeug- oder Geräteführer Entgeltschuldner oder sein Beauftragter. Im Übrigen gelten die Vorschriften der Hafenenutzungsordnung für das kommunale Hafengebiet der Hansestadt Wismar in der jeweils geltenden Fassung.</p>	<p>Der Begriff des Entgeltschuldners ist hierdurch konkreter geregelt und erleichtert die Rechnungslegung sowie Heranziehung eines Zahlungspflichtigen.</p> <p>Dieser Absatz ist aufgrund von § 2 Abs. 6 zu streichen.</p>
--	---	--

(2) Die Fahrzeugführer oder deren Beauftragte haben die zur Entgeltberechnung erforderlichen Daten ihrer Wasserfahrzeuge unverzüglich nach ihrer Ankunft gegenüber dem Hafenamts der Hansestadt Wismar oder dem von der Hansestadt Wismar beauftragten Kassierer anzugeben und auf Verlangen die Papiere des Wasserfahrzeuges vorzulegen. Werden keine gültigen Papiere vorgelegt, werden die für die Berechnung der Entgelte notwendigen Angaben auf Kosten des Entgeltschuldners geschätzt.

(2) Die ~~Fahrzeugführer~~ Entgeltschuldner ~~oder deren Beauftragte~~ haben die zur Entgeltberechnung erforderlichen Daten ihrer Wasserfahrzeuge unverzüglich nach ihrer Ankunft gegenüber dem Hafenamts der Hansestadt Wismar oder dem von der Hansestadt Wismar beauftragten Kassierer anzugeben und auf Verlangen die Papiere des Wasserfahrzeuges vorzulegen. Werden keine gültigen Papiere vorgelegt, werden die für die Berechnung der Entgelte notwendigen Angaben ~~auf Kosten des Entgeltschuldners~~ verbindlich geschätzt. Tageslieger haben das Hafentgelt unverzüglich nach ihrer Ankunft im Hafemeisterbüro zu entrichten. Bei Verlängerung des Liegezeitraumes ist das Entgelt eigenständig vom Nutzer nachzuentrichten.

(3) Bei Missachtung der Meldepflicht und unbekanntem Entgeltschuldner wird nach Ermittlung des Zahlungspflichtigen eine Aufwandspauschale in Höhe von 40,00 € berechnet.

Durch diese Regelung wird eindeutig festgelegt, wann und wo das Entgelt durch die Tageslieger zu entrichten ist und dass eine Kassierung direkt an den Liegeplätzen nicht der Regelfall ist.

Unbeschadet dessen, wird das Hafenamts in der Saison täglich den Stadthafen bestreifen und die Zahlung der Hafentgelte kontrollieren.

Die Kosten für den Aufwand zur Ermittlung eines unbekanntem Entgeltschuldners hat der Verursacher zu tragen.

§ 5

Entgeltbefreiung oder -ermäßigung

(1) Von der Zahlung des Hafentgeltes sind ab der Inanspruchnahme des kommunalen Hafens und seiner Anlagen befreit:

1. Wasserfahrzeuge der Bundeswehr für den Zeitraum von 24 Stunden,
2. Wasserfahrzeuge, die für hoheitliche Aufgaben oder Forschungsaufgaben des Bundes, der Länder oder der Hansestadt Wismar eingesetzt werden, für den Zeitraum von 24 Stunden,
3. Wasserfahrzeuge, die als ausländische Regierungsfahrzeuge ihre Staatsflagge führen und zu Staatszwecken benutzt werden, für den Zeitraum von 24 Stunden,
4. Wasserfahrzeuge wie Lotsenboote, Feuerlöschboote, Rettungsboote, Eisbrecher, Wasserbaufahrzeuge, für den Zeitraum von 24 Stunden, wenn sie für ihre jeweils eigentlichen Aufgaben eingesetzt werden,
5. Wasserfahrzeuge, die den Hafen als Nothafen anlaufen, solange die Notlage anhält, sowie Wasserfahrzeuge, die den in Not geratenen Wasserfahrzeugen Hilfe leisten,

§ 5

Entgeltbefreiung oder -ermäßigung

(1) Von der Zahlung des Hafentgeltes sind ~~ab der Inanspruchnahme des kommunalen Hafens und seiner Anlagen~~ befreit:

1. Wasserfahrzeuge der Bundeswehr für den Zeitraum von **maximal** 24 Stunden,
2. Wasserfahrzeuge, die für hoheitliche Aufgaben oder Forschungsaufgaben des Bundes, der Länder oder der Hansestadt Wismar eingesetzt werden, für den Zeitraum von **maximal** 24 Stunden,
3. Wasserfahrzeuge, die als ausländische Regierungsfahrzeuge ihre Staatsflagge führen und zu Staatszwecken benutzt werden, für den Zeitraum von **maximal** 24 Stunden,
4. Wasserfahrzeuge wie Lotsenboote, Feuerlöschboote, Rettungsboote, Eisbrecher, Wasserbaufahrzeuge, für den Zeitraum von **maximal** 24 Stunden, wenn sie für ihre jeweils eigentlichen Aufgaben eingesetzt werden,
- ~~5. Wasserfahrzeuge, die den Hafen als Nothafen anlaufen, solange die Notlage anhält, sowie Wasserfahrzeuge, die den in Not geratenen Wasserfahrzeugen Hilfe leisten,~~

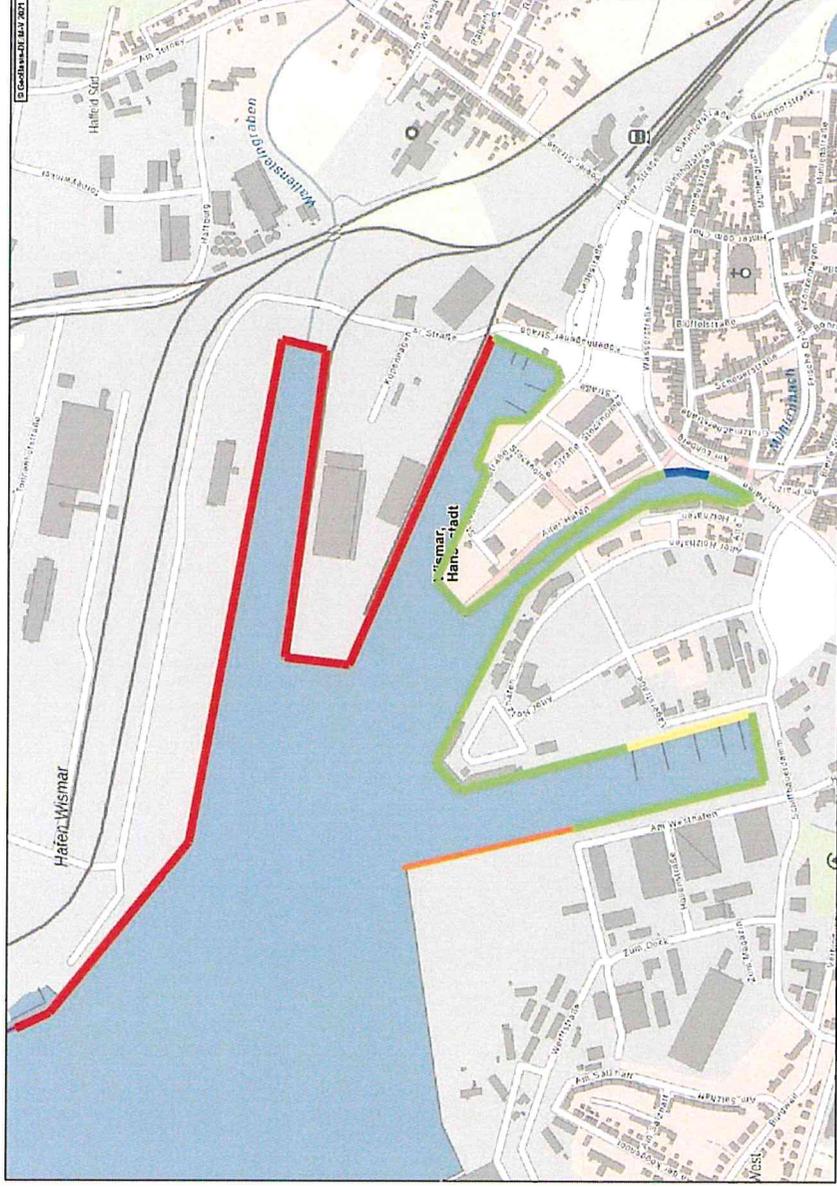
Der Begriff der Notlage ist nicht näher definiert, sodass eine eindeutige Abgrenzung nicht möglich und Punkt 5 daher zu streichen ist.

<p>6. Wasserfahrzeuge, die den Hafen zwecks ärztlicher Hilfe, zum Besatzungswechsel, zum Bunkern oder zur Übernahme von Proviant anlaufen, für den Zeitraum von 24 Stunden,</p> <p>7. Wasserfahrzeuge wie Beiboote und Barkassen, die zu gebührenpflichtigen oder nach dieser Entgeltordnung befreiten Fahrzeugen und Geräten gehören, wenn sie zu ihrem jeweils eigentlichen Zweck entsprechend eingesetzt werden und keinen Dauerliegeplatz beanspruchen,</p> <p>8. Wasserfahrzeuge, die als Schulschiff ausschließlich Ausbildungszwecken dienen, für den Zeitraum von 24 Stunden</p> <p>9. Wasserfahrzeuge, die auf offizielle Einladung des Landes Mecklenburg-Vorpommern oder der Hansestadt Wismar den Hafen anlaufen.</p> <p>Von der Zahlung des Hafentgeltes sind ferner Wasserfahrzeuge befreit, die aufgrund ihrer Größe den Hafen bei Dunkelheit oder aus von der Hafenbehörde bescheinigten witterungsbedingten Gründen nicht verlassen können.</p>	<p>6. Wasserfahrzeuge, die den Hafen zwecks ärztlicher Hilfe, zum Besatzungswechsel, zum Bunkern oder zur Übernahme von Proviant anlaufen, für den Zeitraum von 24 Stunden,</p> <p>6. Wasserfahrzeuge wie Beiboote und Barkassen, die zu gebührenpflichtigen entgeltpflichtigen oder nach dieser Entgeltordnung befreiten Fahrzeugen und Geräten gehören, wenn sie zu ihrem jeweils eigentlichen Zweck entsprechend eingesetzt werden und keinen Dauerliegeplatz beanspruchen,</p> <p>8. Wasserfahrzeuge, die als Schulschiff ausschließlich Ausbildungszwecken dienen, für den Zeitraum von 24 Stunden,</p> <p>7. Wasserfahrzeuge, die auf offizielle Einladung des Landes Mecklenburg-Vorpommern oder der Hansestadt Wismar den Hafen anlaufen.</p> <p>Von der Zahlung des Hafentgeltes sind ferner Wasserfahrzeuge befreit, die aufgrund ihrer Größe den Hafen bei Dunkelheit oder aus von der Hafenbehörde bescheinigten witterungsbedingten Gründen nicht verlassen können.</p>	<p>Die Regelung ist zu unbestimmt und könnte eine Entgeltbefreiung begründen, wenn der Hafen lediglich zum Einkaufen oder für einen Arztbesuch angelaufen wird. Darüber hinaus rechtfertigt das Anlaufen des Hafens zur Übernahme von Proviant etc. nach unserer Auffassung keine Entgeltbefreiung.</p> <p>Die Regelung ist zu unbestimmt und die Kontrolle seitens des Hafenamtes schwierig, da unklar ist, wie der Nachweis durch die Betroffenen zu führen ist.</p> <p>Die Regelung ist zu unbestimmt und kaum bis gar nicht kontrollierbar. Darüber hinaus sollte das Hafenamts nicht das Risiko witterungsbedingter Umstände tragen.</p>
--	---	---

<p>Das Hafenamtsamt ist befugt, Kontrollen über das Vorliegen von Gründen zur Entgeltbefreiung durchzuführen.</p> <p>(2) Auf Antrag des Entgeltschuldners kann die Hansestadt Wismar ein ermäßigtes Entgelt erheben, wenn eine solche Ermäßigung aus Billigkeitsgründen, insbesondere zur Vermeidung sozialer Härten angebracht erscheint. Das Gleiche gilt für den Fall der Benutzung des kommunalen Hafens und seiner Anlagen im besonderen öffentlichen Interesse.</p> <p style="text-align: center;">§ 6 Allgemeine Bestimmungen</p> <p>(1) Die Hansestadt Wismar ist berechtigt, in den Fällen unberechtigter Benutzung oder vertragswidrigen Verhaltens unter angemessener Fristsetzung die Beendigung des Tuns oder Unterlassens, das die Ursache der unberechtigten Benutzung oder des vertragswidrigen Verhaltens ist, zu fordern sowie Ersatz vorzunehmen. Bei Gefahr im Verzug oder maßgeblicher Einschränkung des Hafensbetriebes kann dies auch fristlos erfolgen. Die Hansestadt Wismar ist</p>	<p>Das Hafenamtsamt ist befugt, Kontrollen über das Vorliegen von Gründen zur Entgeltbefreiung durchzuführen.</p> <p>(2) Auf Antrag des Entgeltschuldners kann die Hansestadt Wismar ein ermäßigtes Entgelt erheben, wenn eine solche Ermäßigung aus Billigkeitsgründen, insbesondere zur Vermeidung sozialer Härten angebracht erscheint. Das Gleiche gilt für den Fall der Benutzung des kommunalen Hafens und seiner Anlagen im besonderen öffentlichen Interesse.</p> <p>(2) Im Fall der Benutzung des kommunalen Hafens und seiner Anlagen kann auf Antrag des Entgeltschuldners die Hansestadt Wismar ein ermäßigtes Hafentgelt erheben, sofern dies im besonderen öffentlichen Interesse, also im Interesse der Hansestadt Wismar oder der Allgemeinheit, liegt.</p> <p style="text-align: center;">§ 6 Allgemeine Bestimmungen</p> <p>(1) Die Hansestadt Wismar ist berechtigt, in den Fällen unberechtigter Benutzung oder vertragswidrigen Verhaltens unter angemessener Fristsetzung die Beendigung des Tuns oder Unterlassens, das die Ursache der unberechtigten Benutzung oder des vertragswidrigen Verhaltens ist, zu fordern sowie Ersatz vorzunehmen. Bei Gefahr im Verzug oder maßgeblicher Einschränkung des Hafensbetriebes kann dies auch fristlos erfolgen. Die Hansestadt Wismar ist</p>	<p>Eine Ermäßigung des Entgeltes sollte nur im Einzelfall erfolgen und ist aus Sicht des Hafenamtes nur gerechtfertigt, wenn ein besonderes öffentliches Interesse besteht bspw. Wohltätigkeitsveranstaltungen.</p>
---	--	---

<p>berechtigt, Ersatz entstandener Schäden und Kosten/Aufwendungen sowie angemessene Entgelte für eine solche Benutzung zu verlangen.</p>	<p>berechtigt, Ersatz entstandener Schäden und Kosten/Aufwendungen sowie angemessene Entgelte für eine solche Benutzung zu verlangen.</p>	
<p>(2) Die Benutzung eines Liegeplatzes kann von dem Bestehen fälliger Forderungen, mit deren Begleichung sich der Schuldner in Verzug befindet, abhängig gemacht werden.</p> <p>(3) Erfüllungsort und Gerichtsstand für Ansprüche und Leistungen ist Wismar.</p> <p style="text-align: center;">§ 7 In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten</p> <p>Diese Entgeltordnung tritt am 01.01.2016 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar vom 19.11.2014 außer Kraft.</p> <p>Wismar, 21.12.2015</p> <p>Thomas Beyer Bürgermeister</p>	<p>(2) Die Benutzung eines Liegeplatzes kann wird von dem Bestehen fälliger Forderungen, mit deren Begleichung sich der Schuldner in Verzug befindet, abhängig gemacht werden.</p> <p>(3) Andere Entgelte, die im Zusammenhang mit der Benutzung des Hafens anfallen, werden durch diese Entgeltordnung nicht berührt.</p> <p>(4) Erfüllungsort und Gerichtsstand für Ansprüche und Leistungen ist Wismar.</p> <p style="text-align: center;">§ 7 In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten</p> <p>Diese Entgeltordnung tritt am 01.04.2021 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar vom 01.01.2016 außer Kraft.</p> <p>Wismar,</p> <p>Thomas Beyer Bürgermeister</p>	<p>Ein Ermessensspielraum ist hier nicht vorteilhaft.</p>

Anlage zur Hafentgeltordnung



 Bereich Seehafen

 Liegeplätze der Hansestadt

 Bereich Verkaufsschiffe

 Verpachtete Fläche
Westhafen

 Bereich Werft

Synopsis Entgelttarife

Hinweis: In der folgenden Tabelle werden die Regelungen gegenübergestellt. Änderungen sind **rot** gekennzeichnet.

Entgelttarife

Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar vom 01.01.2016	Entwurf - Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar vom 01.04.2021	Begründung
Anlage 2 zur Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar	Anlage 2 zur Entgeltordnung für den öffentlichen Hafen (kommunaler Hafen) der Hansestadt Wismar	
Entgelttarife	Entgelttarife	
<p style="text-align: center;">I.</p> <p>Nachfolgende sind die zu zahlenden Entgelte für Wasserfahrzeuge, die das kommunale Hafengebiet der Hansestadt Wismar befahren und im Hafen liegen, aufgeführt. Zwischengrößen werden kaufmännisch auf volle EURO- Beträge auf- bzw. abgerundet.</p> <p>1. Liegeentgelt für Wasserfahrzeuge der Tageslieger, das sich nach der Fahrzeuglänge bemisst (§ 2 Abs. 2 der Entgeltordnung) für je angefangene 24 Stunden (Beträge einschließlich Mehrwertsteuer):</p>	<p style="text-align: center;">I.</p> <p>Nachfolgend sind die zu zahlenden Entgelte für Wasserfahrzeuge, die das kommunale Hafengebiet der Hansestadt Wismar befahren und im Hafen liegen, aufgeführt. Zwischengrößen werden kaufmännisch auf volle EURO- Beträge auf- bzw. abgerundet.</p> <p>1. Hafenentgelt für Wasserfahrzeuge der Tageslieger, das sich nach der Fahrzeuglänge (Länge über Alles in Metern) bemisst (§ 2 Abs. 2 der Entgeltordnung) für je angefangene 24 Stunden (Beträge einschließlich Mehrwertsteuer): Für Katamarane/ Trimarane mit Zuschlagsfaktor 1,5 auf das Hafenentgelt</p>	<p>Rundungen verfälschen die Berechnungsgrundlage, gleichlautende Buchungen im Softwareprogramm H+H Doppik sind nicht möglich</p>

Wasserfahrzeuge nach Schiffslänge		Wasserfahrzeuge nach Schiffslänge, LüA in m	Hafenentgelt / Tag, bis 7 Tage (incl. MwSt.)	Hafenentgelt / Tag, ab 8 bis 14 Tage (incl. MwSt.)	Hafenentgelt / Tag, ab 15 bis 21 Tage (incl. MwSt.)	In Anpassung an die Preislisten anderer Häfen und im Interesse der Tageslieger wurden Staffelpreise für längere Liegezeiten neu aufgenommen. Die Preiserhöhung in den einzelnen Benutzergruppen wurde entsprechend der Nutzungshäufigkeit vorgenommen.
bis 8m Länge	11,50 €	bis 7,99 m	13,00 €	11,50 €	10,00 €	
über 8 m bis 10 m Länge	14,00 €	8,00 m bis 9,99 m	16,00 €	14,00 €	13,00 €	
über 10 m bis 12 m Länge	17,00 €	10,00 m bis 11,99 m	20,00 €	17,00 €	16,00 €	
über 12 m bis 15 m Länge	23,00 €	12,00 m bis 14,99 m	27,00 €	23,00 €	22,00 €	
über 15 m bis 20 m Länge	29,00 €	15,00 m bis 19,99 m	34,00 €	29,00 €	28,00 €	
über 20 m Länge	40,00 €	20,00 m bis 24,99 m	46,00 €	40,00 €	37,00 €	
		ab 25,00 m	48,00 €, zzgl. 2,00 €/ jeder weitere Meter	41,50 €, zzgl. 1,50 €/ jeder weitere Meter	38,00 €, zzgl. 1,00 €/ jeder weitere Meter	
<p>Von dem Liegeentgelt können Wasserfahrzeuge für die Dauer von zwei Tagen befreit werden, die an offiziellen Wettfahrten der Hansestadt Wismar teilnehmen.</p>		<p>Von dem Liege Hafenentgelt können Wasserfahrzeuge, die an offiziellen Wettfahrten der Hansestadt Wismar teilnehmen, für die Dauer von zwei Tagen befreit werden.</p> <p>Im Hafenentgelt für Tageslieger bis 24,99 m LüA ist ein Stromverbrauch bis 15,0 kWh enthalten. Ab einer Schiffslänge von 25,00 m LüA oder höherem Stromverbrauch wird dieser gesondert gesondert erfasst und abgerechnet.</p>				<p>Der Hinweis auf einen begrenzten Stromverbrauch ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Schiffslängen und Stromverbräuche bei den Tagesliegern erforderlich. Die aufgeführten 15 kWh ergeben sich aus der Kalkulation.</p>

2. Liegeentgelt für Wasserfahrzeuge aller anderen Nutzer, das sich nach deren Grundfläche bemisst (§ 2 Abs. 3 der Entgeltordnung) bei fortlaufender Nutzung für jeden Quadratmeter Grundfläche, bzw. Boxengrundfläche (Beträge ohne Mehrwertsteuer).

2. **Liege Hafentgelt** für Wasserfahrzeuge aller anderen Nutzer (**Dauerlieger**), das sich nach deren Grundfläche bemisst (§ 2 Abs. 3 der Entgeltordnung) bei fortlaufender Nutzung für jeden Quadratmeter Grundfläche, bzw. Boxengrundfläche (**alle nachfolgend aufgeführten Entgelte sind ohne Mehrwertsteuer ausgewiesen**).

Wasserfahrzeuge nach Grundlänge		Wasserfahrzeuge nach Grund-länge-fläche	Sommersaison 01.04.-31.10.	Wintersaison 01.11.- 31.03.	Ganzjährig 01.01.- 31.12.
privat genutzte Wasserfahrzeuge*		privat genutzte Wasserfahrzeuge			
- für die Sommersaison (01.04. -31.10.)	23,00 €	- Box klein (36,00 m ²)	900,00 €	450,00 €	1.350,00€
- für die Wintersaison (01.11 -31.03.)	11,50 €	- Box groß (70,00 m ²)	1.750,00 €	875,00 €	2.625,00€
		- Boote bis 9,00 m ² pauschale Mindestberechnung	220,00 €	160,00 €	380,00 €
		- Berechnung ab 9,01m ² je m ²	23,00 €€ 25,00 €	11,50 € 12,50 €	-
Gewerbeschiffe je Quadratmeter Grundfläche und je angefangene 30 Tage Liegezeit	3,30 €	Gewerbeschiffe je Quadratmeter Grundfläche und je angefangene 30 Tage Liegezeit	-	-	3,30 € 3,40 €
für schwimmende Arbeitsbühnen, Plattformen, Pontons (ohne eigenen Antrieb) je Quadratmeter Grundfläche und Tag	0,05 €	für schwimmende Arbeitsbühnen, Plattformen, Pontons (ohne eigenen Antrieb) je Quadratmeter Grundfläche und Tag	-	-	0,05 € 0,20 €

Darstellung Boxenpreise zur besseren Übersichtlichkeit

neue Preiskategorie, Anpassung an andere Häfen, Mindestertrag für kleine Boote
Preisanpassung aufgrund gestiegener Kosten u. Anpassung an andere Häfen

Preiserhöhung nur gering, da Gewerbe

Preis war unverhältnismäßig niedrig

für sonstige Wasserfahrzeuge je Quadratmeter Grundfläche und angefangene 30 Tage Liegezeit	2,55€		für sonstige Wasserfahrzeuge je Quadratmeter Grundfläche und angefangene 30 Tage Liegezeit	-	-	2,55 € 2,70 €	Preiserhöhung für z.B. Vereine nur geringfügig	
			Für Dienstboote (WSPI, Fischereiaufsicht) je Quadratmeter Grundfläche und je angefangene 30 Tage Liegezeit	-	-	2,20 €	neue Preiskategorie, niedriger Preis, da öffentliches Interesse	
Gewerbeschiffe mit Pachtvertrag im Bereich der reservierten Fläche für Verkaufsschiffe, je Quadratmeter Grundfläche monatlich	6,00 €		Gewerbeschiffe mit Pachtvertrag im Bereich der reservierten Fläche für Verkaufsschiffe, je Quadratmeter Grundfläche monatlich	-	-	6,00 € 6,15 €	Preiserhöhung nur gering, da Gewerbe	
Fischereifahrzeuge der Fischereigenossenschaft "Wismarbucht eG Wismar" je Kalenderjahr			Fischereifahrzeuge der Fischereigenossenschaft "Wismarbucht eG Wismar" je Kalenderjahr				Boote der Fischereigenossenschaft haben deutlich unter 15 m Länge, daher neue Gliederung	
- Länge bis 15m	260,00 €		- Länge bis 5,99 m	-	-	240,00 €		
- Länge über 15m	290,00 €		- Länge 6,00 m bis 11,99 m	-	-	270,00 €		
			- Länge ab 12,00 m	-	-	290,00 €		
Für Wasserfahrzeuge, die einen Liegeplatz an einem der Dalben einnehmen, ermäßigt sich das o.g. Liegeentgelt um 25 Prozent.		Für Wasserfahrzeuge, die einen Liegeplatz an einem der Dalben einnehmen, ermäßigt sich das o.g. Liegeentgelt um 25 Prozent.					Dalben dienen nicht mehr als Liegeplätze.	

<p>Für anerkannte Traditionsschiffe (Zulassung durch ein Sicherheitszeugnis der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr) oder andere historische Schiffe, deren heutiges Erscheinungsbild ihrem damaligen Verwendungszweck weitgehend entspricht, ermäßigt sich das Liegeentgelt um 50 von hundert.</p> <p>Fischereifahrzeuge sind Fahrzeuge, die beim Landesamt für Fischerei mit einer Fischerei-Nr. registriert sind und die Fischerei im Sinne der Urproduktion zum Lebensunterhalt betreiben, Beiträge an die Seegenossenschaft entrichten und einen festen Liegeplatz im Hafen Wismar belegen.</p> <p>3. Entgelte für Ver- und Entsorgungsleistungen 3.1 Dauerlieger mit Verbrauchserfassung</p> <p>Grundlage für die Ver- und Entsorgungsentgelte für</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wasser, - Energie und - Abfall <p>sind die Bezugspreise der Hansestadt Wismar zuzüglich einer Wartungspauschale von 50 Prozent des Bezugspreises.</p>	<p>Für anerkannte Traditionsschiffe (Zulassung durch ein Sicherheitszeugnis der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr) oder andere, historische Schiffe, deren heutiges Erscheinungsbild ihrem damaligen Verwendungszweck weitgehend entspricht ermäßigt sich auf Antrag das Liege Hafentgelt um 50 von Hundert. Für andere, als historisch einzustufende Schiffe (siehe Definition Schiffssicherheitsverordnung) kann sich auf Antrag das Hafentgelt ebenfalls um 50 von Hundert ermäßigen. Dem Antrag sind entsprechende Nachweise z.B. Zertifikate, Schiffsmessbrief, Fotos, Nutzungszweck, technische oder Konstruktionsunterlagen beizufügen.</p> <p>Fischereifahrzeuge sind Fahrzeuge, die beim Landesamt für Fischerei mit einer Fischerei-Nr. registriert sind und die Fischerei im Sinne der Urproduktion zum Lebensunterhalt betreiben, Beiträge an die Seegenossenschaft entrichten und einen festen Liegeplatz im Hafen Wismar belegen.</p> <p>Dauerlieger (privat genutzte Wasserfahrzeuge), die ihren Liegeplatz über den zugewiesenen Zeitraum hinaus belegen, werden als Tageslieger abgerechnet.</p> <p>3. Entgelte für Ver- und Entsorgungsleistungen 3.1 Tageslieger ab einer Schiffslänge von 25,00 m (LüA) und Dauerlieger mit Verbrauchserfassung:</p> <p>Grundlage für die Ver- und Entsorgungsentgelte für</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wasser, Energie und Abfall <p>sind die Bezugspreise der Hansestadt Wismar zuzüglich einer Wartungspauschale von 50 Prozent des Bezugspreises.</p>	<p>Verfahrensweise bei historischen Schiffen wurde genauer definiert.</p> <p>Bisher fehlte die Berechnungsgrundlage für diese Nutzergruppe.</p> <p>Ergänzung Tageslieger gem. Preistabelle für Tageslieger</p>
--	--	--

<p>Die aktuellen Entgelte werden durch einen Preisaushang – Schaukasten am Sanitärgebäude am Wasserwanderrastplatz - und im Internet unter www.wismar.de bekannt gegeben.</p> <p>3.2 Grau- Schmutzwasserentsorgung Der auf der Sondergebietsfläche (SO3) südöstliche Kaikante von LP 17 befindliche Übernahmestutzen kann zur Übergabe von Grau- und Schmutzwasser von kleineren Fahrzeugen mit eigener Pumpenausrüstung genutzt werden. Die Entsorgungsleistungen sind dem Hafenamt rechtzeitig anzumelden. Für die Nutzung ist eine Verwaltungspauschale von 5,00 € pro Pumpvorgang zu zahlen.</p> <p>Die Rechnungslegung für die entsorgte Menge erfolgt vom EVB.</p>	<p>Je Abrechnung erfolgt eine Mindestberechnung bei Frischwasser in Höhe von 1,0 m³ und bei Energie in Höhe von 15 kWh.</p> <p>Die Miete für ein ausgeliehenes Standrohr zur Wasserentnahme beträgt ab 8 Tagen bis max. 30 Tage durchgehender Mietzeit: 20,00 Euro netto.</p> <p>Die aktuellen Entgelte werden durch einen Preisaushang – Schaukasten am Sanitärgebäude am Wasserwanderrastplatz - und im Internet unter www.wismar.de bzw. „https://hafen.wismar.de/“ bekannt gegeben.</p> <p>3.2 Grau- Schmutzwasserentsorgung Der auf der Sondergebietsfläche (SO3) südöstliche Kaikante von LP 17 befindliche Übernahmestutzen kann zur Übergabe von Grau- und Schmutzwasser von kleineren Wasserfahrzeugen mit eigener Pumpenausrüstung genutzt werden. Die Entsorgungsleistungen sind vorher beim Hafenamt rechtzeitig vorher anzumelden. Für die Nutzung ist eine Verwaltungspauschale von 5,00 € 10,00 € pro Pumpvorgang zu zahlen.</p> <p>Die Rechnungslegung für die entsorgte Menge erfolgt vom EVB gesondert.</p>	<p>Ergänzung ist erforderlich, um Verhältnis von Einnahme und Verwaltungsaufwand herzustellen.</p> <p>Ergänzung ist erforderlich, da bei längerer Nutzung Kosten für Wartung und Instandhaltung entstehen und um die Langzeitnutzung durch Mieter zu vermeiden.</p> <p>Nutzung nicht für Frachtschiffe u. Ä., Preisanpassung an tatsächlichen Aufwand. Das Abrechnungsverfahren wird zurzeit überarbeitet.</p> <p>Es ist noch nicht festgelegt, ob die Rechnungslegung zukünftig durch den EVB oder das Hafenamt erfolgt.</p>
--	---	---

II.	II.																					
<p>Entgelte für Wasserfahrzeuge, die dem ISPS-Code unterliegen und einen nach ISPS-Code zertifizierten Liegeplatz zwecks Abgabe/Aufnahme von Passagieren/Ladung oder anderen gewerblichen Zwecken einnehmen (§ 2 Abs. 4 der Entgeltordnung). Zwischengrößen werden kaufmännisch auf volle EURO-Beträge auf- bzw. abgerundet.</p> <p>In den im Folgenden angegebenen Entgelten ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten.</p> <p>1. Hafentgelt Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist ein Hafentgelt zu entrichten:</p>	<p>Entgelte für Wasserfahrzeuge, die dem ISPS-Code unterliegen und einen nach ISPS-Code zertifizierten Liegeplatz zwecks Abgabe/Aufnahme von Passagieren/Ladung oder anderen gewerblichen Zwecken einnehmen (§ 2 Abs. 4 der Entgeltordnung). Zwischengrößen werden kaufmännisch auf volle EURO-Beträge auf- bzw. abgerundet.</p> <p>In den im Folgenden angegebenen Entgelten ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten.</p> <p>1. Hafentgelt Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist ein Hafentgelt zu entrichten:</p>	<p>Rundungen verfälschen die Berechnungsgrundlage, gleichlautende Buchungen im Softwareprogramm H+H Doppik sind nicht möglich</p>																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="192 778 860 879">je Ein- und Ausgang und je Bruttoreaumzahl (BRZ):</th> <th data-bbox="860 778 965 879"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="192 879 860 1011">Passagier- / Kreuzfahrtschiffe je Hafenanlauf ab 5. bis 7. Anlauf im Kalenderjahr ab 8. Anlauf im Kalenderjahr</td> <td data-bbox="860 879 965 1011">0,11 € 0,07 € 0,05 €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="192 1011 860 1066">RoRo Frachtschiffe/ Frachtfähren</td> <td data-bbox="860 1011 965 1066">0,07 €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="192 1066 860 1166">kombinierte Passagier-/ Frachtfähren</td> <td data-bbox="860 1066 965 1166">0,06 €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="192 1166 860 1380">alle übrigen Frachtschiffe und sonstigen vermessenen Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast - bis 1.500 BRZ - von 1.501 bis 3.500 BRZ - über 3.501 BRZ</td> <td data-bbox="860 1166 965 1380">0,08 € 0,12 € 0,13 €</td> </tr> </tbody> </table>	je Ein- und Ausgang und je Bruttoreaumzahl (BRZ):		Passagier- / Kreuzfahrtschiffe je Hafenanlauf ab 5. bis 7. Anlauf im Kalenderjahr ab 8. Anlauf im Kalenderjahr	0,11 € 0,07 € 0,05 €	RoRo Frachtschiffe/ Frachtfähren	0,07 €	kombinierte Passagier-/ Frachtfähren	0,06 €	alle übrigen Frachtschiffe und sonstigen vermessenen Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast - bis 1.500 BRZ - von 1.501 bis 3.500 BRZ - über 3.501 BRZ	0,08 € 0,12 € 0,13 €	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1021 778 1688 879">je Ein- und Ausgang Hafenanlauf und je Bruttoreaumzahl (BRZ):</th> <th data-bbox="1688 778 1839 879"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1021 879 1688 1011">Passagier- / Kreuzfahrtschiffe je Hafenanlauf ab 5. bis 7. Anlauf im Kalenderjahr ab 8. Anlauf im Kalenderjahr</td> <td data-bbox="1688 879 1839 1011">0,11 € 0,15 € 0,07 € 0,05 €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1021 1011 1688 1066">RoRo Frachtschiffe/ Frachtfähren</td> <td data-bbox="1688 1011 1839 1066">0,07 €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1021 1066 1688 1166">kombinierte Passagier- / Frachtfähren</td> <td data-bbox="1688 1066 1839 1166">0,06 €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1021 1166 1688 1380">alle übrigen Frachtschiffe und sonstigen vermessenen Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast - bis 1.500 BRZ - von 1.501 bis 3.500 BRZ - über 3.501 BRZ</td> <td data-bbox="1688 1166 1839 1380">0,08 € 0,12 € 0,13 €</td> </tr> </tbody> </table>	je Ein- und Ausgang Hafenanlauf und je Bruttoreaumzahl (BRZ):		Passagier- / Kreuzfahrtschiffe je Hafenanlauf ab 5. bis 7. Anlauf im Kalenderjahr ab 8. Anlauf im Kalenderjahr	0,11 € 0,15 € 0,07 € 0,05 €	RoRo Frachtschiffe/ Frachtfähren	0,07 €	kombinierte Passagier- / Frachtfähren	0,06 €	alle übrigen Frachtschiffe und sonstigen vermessenen Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast - bis 1.500 BRZ - von 1.501 bis 3.500 BRZ - über 3.501 BRZ	0,08 € 0,12 € 0,13 €	<p>Das Entgelt wurde aufgrund des geringen Kostendeckungsgrades angehoben. Dennoch muss sich das Entgelt im vergleichbaren Rahmen der umliegenden Häfen befinden.</p>
je Ein- und Ausgang und je Bruttoreaumzahl (BRZ):																						
Passagier- / Kreuzfahrtschiffe je Hafenanlauf ab 5. bis 7. Anlauf im Kalenderjahr ab 8. Anlauf im Kalenderjahr	0,11 € 0,07 € 0,05 €																					
RoRo Frachtschiffe/ Frachtfähren	0,07 €																					
kombinierte Passagier-/ Frachtfähren	0,06 €																					
alle übrigen Frachtschiffe und sonstigen vermessenen Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast - bis 1.500 BRZ - von 1.501 bis 3.500 BRZ - über 3.501 BRZ	0,08 € 0,12 € 0,13 €																					
je Ein- und Ausgang Hafenanlauf und je Bruttoreaumzahl (BRZ):																						
Passagier- / Kreuzfahrtschiffe je Hafenanlauf ab 5. bis 7. Anlauf im Kalenderjahr ab 8. Anlauf im Kalenderjahr	0,11 € 0,15 € 0,07 € 0,05 €																					
RoRo Frachtschiffe/ Frachtfähren	0,07 €																					
kombinierte Passagier- / Frachtfähren	0,06 €																					
alle übrigen Frachtschiffe und sonstigen vermessenen Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast - bis 1.500 BRZ - von 1.501 bis 3.500 BRZ - über 3.501 BRZ	0,08 € 0,12 € 0,13 €																					

		Stornierungen weniger als 24 Stunden vor Anlauf werden mit 50% des fälligen Hafentgelteltes berechnet.		Die Personalkosten für die Vorbereitung sowie der Aufwand für die Trinkwasserbeprobung, die Bereitstellung von Schiffsabfallbehälter etc. sollen hierdurch anteilig gedeckt werden.
2. Sicherheitsentgelt (ISPS – Code) Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist neben dem Hafentgelt ein Sicherheitsentgelt zu zahlen:		2. Sicherheitsentgelt (ISPS – Code) Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist neben dem Hafentgelt ein Sicherheitsentgelt zu zahlen:		
je Hafenanlauf und je Bruttoreaumzahl (BRZ):		je Hafenanlauf und je Bruttoreaumzahl (BRZ):	1.150,00€	
bis 5.000 BRZ	0,05 € / BRZ	pauschal	0,05 € / BRZ	
ab 5.001 BRZ	775,00 € / Anlauf	ab 5.001 BRZ	775,00 € / Anlauf	
3. Kaibenutzungsentgelt Für die Benutzung der Kaianlagen und –bauwerke durch die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist ein Kaibenutzungsentgelt zu zahlen. Die Abgabe ist schiffsseitig für Ladung und Passagiere zu entrichten:		3. Kaibenutzungsentgelt Für die Benutzung der Kaianlagen und –bauwerke durch die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist ein Kaibenutzungsentgelt zu zahlen. Die Abgabe ist schiffsseitig für Ladung und Passagiere zu entrichten:		Das Entgelt wurde aufgrund des geringen Deckungsgrades angehoben. Dennoch muss sich das Entgelt im vergleichbaren Rahmen der umliegenden Häfen befinden.
je Ein- und Ausgang für jeden Passagier		je Ein- und Ausgang für jeden Passagier Hafenanlauf		
bei RoRo Frachtschiffen/ Frachtfähren, kombinierten Passagier-/ Frachtfähren	0,44 €	pauschal	0,44 €	
bei Passagier- /Kreuzfahrtschiffen	1,20 €	bei RoRo Frachtschiffen/ Frachtfähren, kombinierten Passagier- / Frachtfähren für alle Frachtschiffe und sonstige vermessene Wasserfahrzeuge mit Ladung, leer oder in Ballast	500,00 €	
		Bei für Passagier- /Kreuzfahrtschiffen	1,20 €	
		bis 500 Passagiere	500,00 €	
		ab 501 bis 1200 Passagiere	1.000,00 €	
		ab 1201 Passagiere	1.500,00 €	

<p>Für Proviant, Ausrüstungsgegenstände und Betriebsstoffe, die dem Eigenbedarf des Wasserfahrzeuges dienen, werden keine Kaibenutzungsentgelte erhoben.</p> <p>4. Liegeentgelt Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist in folgenden Fällen ein Liegeentgelt zu zahlen:</p> <table border="1" data-bbox="197 491 965 837"> <tr> <td>je weitere angefangene 24 Stunden und je Bruttoreaumzahl (BRZ)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>für Wasserfahrzeuge, die nach dem Absetzen oder Aufnehmen von Passagieren oder Ladung länger als 8 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen</td> <td>0,07 €</td> </tr> <tr> <td>für Wasserfahrzeuge, die ohne Passagiere oder Ladung aufzunehmen oder abzusetzen, länger als 48 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen</td> <td>0,07 €</td> </tr> </table>	je weitere angefangene 24 Stunden und je Bruttoreaumzahl (BRZ)		für Wasserfahrzeuge, die nach dem Absetzen oder Aufnehmen von Passagieren oder Ladung länger als 8 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €	für Wasserfahrzeuge, die ohne Passagiere oder Ladung aufzunehmen oder abzusetzen, länger als 48 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €	<p>Für Proviant, Ausrüstungsgegenstände und Betriebsstoffe, die dem Eigenbedarf des Wasserfahrzeuges dienen, werden keine Kaibenutzungsentgelte erhoben.</p> <p>4. Liegeentgelt Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge ist zusätzlich zum Hafentgelt in folgenden Fällen ein Liegeentgelt zu zahlen:</p> <table border="1" data-bbox="1025 491 1845 837"> <tr> <td>je weitere angefangene 24 Stunden und je Bruttoreaumzahl (BRZ)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>für Wasserfahrzeuge, die nach dem Absetzen oder Aufnehmen von Passagieren oder Ladung länger als 8 12 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen</td> <td>0,07 €</td> </tr> <tr> <td>für Wasserfahrzeuge, die ohne Passagiere oder Ladung aufzunehmen oder abzusetzen, länger als 48 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen</td> <td>0,07 €</td> </tr> </table>	je weitere angefangene 24 Stunden und je Bruttoreaumzahl (BRZ)		für Wasserfahrzeuge, die nach dem Absetzen oder Aufnehmen von Passagieren oder Ladung länger als 8 12 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €	für Wasserfahrzeuge, die ohne Passagiere oder Ladung aufzunehmen oder abzusetzen, länger als 48 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €	<p>Dient der Deckung der weiter anfallenden Kosten für den PFSO und für die Sicherheitsfirma</p> <p>Die Trinkwasserübergabe wird vertraglich durch die Seehafen Wismar GmbH durchgeführt. Für 2021 beträgt der Lieferpreis 4,00€/m³</p>
je weitere angefangene 24 Stunden und je Bruttoreaumzahl (BRZ)														
für Wasserfahrzeuge, die nach dem Absetzen oder Aufnehmen von Passagieren oder Ladung länger als 8 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €													
für Wasserfahrzeuge, die ohne Passagiere oder Ladung aufzunehmen oder abzusetzen, länger als 48 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €													
je weitere angefangene 24 Stunden und je Bruttoreaumzahl (BRZ)														
für Wasserfahrzeuge, die nach dem Absetzen oder Aufnehmen von Passagieren oder Ladung länger als 8 12 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €													
für Wasserfahrzeuge, die ohne Passagiere oder Ladung aufzunehmen oder abzusetzen, länger als 48 Stunden einen Liegeplatz in Anspruch nehmen	0,07 €													
<p>5. Entgelte für Ver- und Entsorgungsleistungen Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge sind außerdem bei Inanspruchnahme folgende Entgelte zu zahlen:</p> <p>5.1. Übergabe von Frischwasser</p> <p>a. Anschlussentgelt je Übergabe (Mo.-Fr. 08:00 Uhr – 14:00 Uhr) 45,00 €</p> <p>b. Lieferpreis (Mo.- Fr. 06:00 Uhr – 14:00 Uhr)</p>	<p>5. Entgelte für Ver- und Entsorgungsleistungen Für die von II. erfassten Wasserfahrzeuge sind außerdem bei Inanspruchnahme folgende Entgelte zu zahlen:</p> <p>5.1. Übergabe von Frischwasser Lieferpreis Trinkwasser Grundlage für den Lieferpreis sind die Bezugspreise der Hansestadt Wismar von 1,43€/m³ zuzüglich einer Pauschale von 2,57€/m³ für Wartungs- und Instandhaltungskosten.</p> <p>a. Anschlussentgelt je Übergabe (Mo.- Fr. 08:00 Uhr – 14:00 Uhr) 45,00 €</p> <p>b. Lieferpreis (Mo.- Fr. 06:00 Uhr – 14:00 Uhr)</p>													

Mindestbetrag bis 8 m ³	31,35 €	Mindestbetrag bis 8 m³	31,35 €
über 8m ³ bis 50m ³	3,60 € / m ³	über 8m³ bis 50m³	3,60 € / m³
über 50m ³ bis 100m ³	3,35 € / m ³	über 50m³ bis 100m³	3,35 € / m³
über 100m ³ bis 150m ³	3,14 € / m ³	über 100m³ bis 150m³	3,14 € / m³
über 150 m ³	2,82 € / m ³	über 150 m³	2,82 € / m³

Für bestellte und bestätigte Lieferungen/Leistungen außerhalb der o.g. Lieferzeiten werden folgende Zuschläge berechnet:

- Montag – Freitag von 14:00 Uhr – 22:00 Uhr 50% auf Punkt a und b
- Montag – Freitag von 22:00 Uhr – 06:00 Uhr 100% auf Punkt a und b
- Bestellte und bestätigte Lieferungen / Leistungen an Wochenenden und an Feiertagen 100% auf Punkt a und b

5.2. Schiffsabfallentsorgung

Auf der Grundlage des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes (SchAbfEntG M-V) vom 16. Dezember 2003 (GVOBl. M-V 2003, S. 679) in der jeweils geltenden Fassung ist der Hafenerbetreiber verpflichtet, Schiffsabfälle ordnungsgemäß zu übernehmen und zu entsorgen. Für die Entsorgung von Schiffsabfällen (ohne Ladungsrückständen) ist gemäß §§ 9 ff. SchAbfEntG M-V ein pauschaliertes Entgelt, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Entsorgung, zu erheben.

Grundlage für die Berechnung des Entgeltes sind die Schiffsgröße (BRZ) und der Schiffstyp je Hafenanlauf:

- a) Grundentgelt für alle Schiffe 0,026 €/BRZ
- b) Grundentgelt für alle Schiffe mit genügend spezifischer Lagerkapazität gem. § 7 SchAbfEntG M-V 0,013 €/BRZ
- c) Der Schiffstyp wird bei der Berechnung des Entgeltes durch die Anwendung der nachfolgend ausgewiesenen Korrekturfaktoren wie folgt berücksichtigt:

~~Für bestellte und bestätigte Lieferungen/Leistungen außerhalb der o.g. Lieferzeiten werden folgende Zuschläge berechnet:~~

- ~~Montag – Freitag von 14:00 Uhr – 22:00 Uhr 50% auf Punkt a und b~~
- ~~Montag – Freitag von 22:00 Uhr – 06:00 Uhr 100% auf Punkt a und b~~
- ~~Bestellte und bestätigte Lieferungen / Leistungen an Wochenenden und an Feiertagen 100% auf Punkt a und b~~

5.2. Schiffsabfallentsorgung

Auf der Grundlage des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes (SchAbfEntG M-V) vom 16. Dezember 2003 (GVOBl. M-V 2003, S. 679) in der jeweils geltenden Fassung ist der Hafenerbetreiber verpflichtet, Schiffsabfälle ordnungsgemäß zu übernehmen und zu entsorgen. Für die Entsorgung von Schiffsabfällen (ohne Ladungsrückständen) ist gemäß §§ 9 ff. SchAbfEntG M-V ein pauschaliertes Entgelt, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Entsorgung, zu erheben.

Grundlage für die Berechnung des Entgeltes sind die Schiffsgröße (BRZ) und der Schiffstyp je Hafenanlauf:

- a) Grundentgelt für alle Schiffe 0,026 €/BRZ
- b) Grundentgelt für alle Schiffe mit genügend spezifischer Lagerkapazität gem. § 7 SchAbfEntG M-V 0,013 €/BRZ
- c) Der Schiffstyp wird bei der Berechnung des Entgeltes durch die Anwendung der nachfolgend ausgewiesenen Korrekturfaktoren wie folgt berücksichtigt:

Die Trinkwasserübergabe wird vertraglich durch die Seehafen Wismar GmbH durchgeführt. Für 2021 beträgt der Lieferpreis 4,00€/m³

f) Für die Annahme von Grauwasser werden für jedes Schiff je Hafenanlauf nachfolgend aufgeführte Entgelte (EURO) erhoben

Einleitmenge je Hafenanlauf	Entgelte
bis max. 20m ³	0,00€/m ³
21 bis max. 300m ³	6,00€/m ³

g) Für die Entsorgung besonders entsorgungsaufwendiger Schiffsabfälle fällt ein zusätzliches Entgelt an (s. § 10 SchAbfEntsG)

h) Nachstehende Positionen werden durch den Hafentreiber als besondere Aufwendungen gegenüber dem Verursacher gesondert in Rechnung gestellt:

- durch Falsch-/Fremdeinwürfe in den entsprechenden Abfallkategorien verursachte Sortierkosten bzw. Leerfahrten
- Zeiten, welche auf Grund unzureichender Pumpleistung des Schiffes oder Schiffsverspätung entstanden sind,
- Aufwendungen auf Grund unrichtiger oder unvollständiger Mitteilungen der Schiffsführung, wodurch der Abfall und dessen Eigenschaften von den Angaben abweichen oder der Abfall nicht den vereinbarten Bedingungen entspricht.

Um die Höhe der Entsorgungskosten einzugrenzen, können die Hafentreiber gem. § 10 des SchAbfEntG M-V Höchstmengen festlegen

z. B. die Entsorgung von Küchen- und Speiseabfällen. Die Entsorgung unterliegt den Vorschriften des TierNebG, die zuständige Behörde hat diese Aufgabe der Firma SecAnim GmbH, Niederlassung Malchin übertragen

Zusätzliche Kosten für den Hafentreiber sollen hiermit vermieden werden.

Anlage 3

Hafenamt Wismar, 25.02.2021

Kalkulation BgA Stadthafen zur Vorlage neue Entgeltordnung 2021

alle Beträge ohne MwSt. (netto) berechnet

Ertrag	2020 vorläufiges Ergebnis (Stand 22.02.2021)	2021 Ansatz (gem. H+H und aktuellen Preisen, Stand 01.01.2021)	2021 Kalkulation mit neuen Entgelttarifen und aktuellen Kosten	Steigerung in % zu 2020
Einnahmen ges.Kreuzf. DL, TL, Strom+Wasser gem.Buchg. H+H	207.287,70 €	231.900,00 €	277.200,00 €	
davon Einnahmen Dauerlieger (DL)	99.700,00 €	99.700,00 €	103.900,00 €	
davon Einnahmen Tageslieger (TL) über Kasse	39.500,00 €	39.500,00 €	46.300,00 €	
Einnahme Tageslieger (TL) über Rechnung	7.787,70 €	7.800,00 €	9.000,00 €	
davon Einnahmen Strom, Wasser, div.	39.900,00 €	39.900,00 €	39.900,00 €	
davon Einnahme Kreuzschiff.(2020 mit 4 Schiffen/ 2021 mit 10 Schiffen)	20.400,00 €	45.000,00 €	78.100,00 €	
Einnahmen sonstige	49,42 €	0,00 €	0,00 €	
Auflösung Sonderposten	392.088,69 €	388.200,00 €	388.200,00 €	
Gesamtertrag	599.425,81 €	620.100,00 €	665.400,00 €	11,010%
Aufwand				
Wasser, Abwasser, Grauwasser (Kreuzfahrer)	-598,33 €	20.000,00 €	31.000,00 €	
Energie	26.368,16 €	28.000,00 €	28.000,00 €	
Abfall	2.644,85 €	5.100,00 €	6.700,00 €	
Fernwärme/ Gas	0,00 €	0,00 €	2.500,00 €	
Reinigungskosten u. -mittel	12.240,77 €	7.000,00 €	18.000,00 €	
Bewirtschaftungskosten Vorauszahlungen	564,40 €	3.800,00 €	3.800,00 €	
Unterhaltskosten	12.240,77 €	60.000,00 €	61.000,00 €	
Betriebskosten Abfertigungsgebäude Schätzung	0,00 €	0,00 €	3.000,00 €	neu ab 2021
Wartung/ Instandhaltg. Dalbensteg, Sicherheitszaun	0,00 €	0,00 €	3.000,00 €	neu ab 2021
Fernmelde- Datenübertragungsgebühren	1.542,23 €	1.500,00 €	1.500,00 €	
Büromaterial	362,59 €	400,00 €	400,00 €	
Versicherung	127,50 €	4.400,00 €	200,00 €	
Abschreibung BgA Stadthafen	657.006,31 €	646.700,00 €	646.700,00 €	
Personal (Stellenzuordnung geändert 20.01.2021)	51.109,06 €	52.300,00 €	121.550,00 €	
Bewachung	5.349,40 €	0,00 €	11.000,00 €	
Sanitätsverbrauchsmittel	8,55 €	100,00 €	100,00 €	
Dienst- und Schutzkleidung	332,62 €	0,00 €	0,00 €	
Mieten, Pachten	8.992,50 €	9.400,00 €	7.500,00 €	
Honorare	6.450,00 €	0,00 €	12.000,00 €	
interne Leistungsbeziehungen	7.457,32 €	9.900,00 €	9.900,00 €	
Abgang von Forderungen	2.706,82 €	0,00 €	0,00 €	
Gesamtaufwand	794.905,52 €	848.600,00 €	967.850,00 €	21,760%
Kostendeckung	75,41%	73,07%	68,75%	
Überschuss/Defizit	-195.479,71 €	-228.500,00 €	-302.450,00 €	

Anlage 4
Hafenamt Wismar

Vergleich Tarife anderer Häfen

Stand: 23.02.2021

	Stadt HWI	Stadt HWI	Deutschmann Sportbootserv. Westh.	Marina Hohen Wieschendorf	Timmendorf/ Poel	Wismarer Segel-Verein 1911	Yachtwelt Weisse Wieck, Marina	Stadthafen Rostock (Wiro)	Kühlungsborn, Marina	Heiligenhafen, Marina
	Tarife seit 2016	Tarife neu ab 2021	Preise seit 2018	Preise 2020	Preise seit 2013	Preise ab 01.01.2021	Preise 2021	Preise 2020/21	Preise 2020/21	Preise 2021
Gastlieger										
	je Bootsgröße, inkl. Strom, zzgl. Wasser 0,50 €, zzgl. Sanitär 0,50 €	je Bootsgröße, inkl. Strom, zzgl. Wasser 0,50 €, zzgl. Sanitär 0,50 €	je angefangene m Bootslänge 1,20 € zzgl. 1,00 € je Person (ca. 2 Pers.), Strom und Wasser extra	je angefangene m Bootslänge 2,00 €, zzgl. 1,50 je Person	je Bootslänge	Preisreduzierung ab 4 Wochen LP-Nutzung	je angef. M= 2,75 €/ Kat- u. Trimarane x 1,5 / incl. Strom, Wasser, WLAN, Sanitär / Preisreduzierung ab 1 Woche, ab 1 Monat	incl. Strom, Wasser, WLAN, WC	incl. Strom, Wasser, WLAN, Sanitär, Kurtaxe 1 Pers., Reduzierg. Ab 1 Woche/ 1 Monat	Stromgebühr je Tag 2,00 €/ Reduzierung LP-Gebühr ab 1 Monat
bis 8m	11,50 €	13,00 €	9,60 + 2,40 = 12,00	16,00 + 3,00 = 19,00	12,00 €	11,00 €	22,00 €	10,00 €	13,20 €	11,00 €
8 bis 10 m	14,00 €	16,00 €	12,00 + 2,40 = 14,40	20,00 + 3,00 = 23,00	16,00 €	13,50 €	27,50 €	12,00 €	19,80 €	16,00 €
10 bis 12m	17,00 €	20,00 €	14,40 + 2,40 = 16,80	24,00 + 3,00 = 27,00	20,00 €	15,50 €	33,00 €	15,00 €	25,30 €	19,00 €
12 bis 15m	23,00 €	27,00 €	18,00 + 2,40 = 20,40	30,00 + 3,00 = 33,00	26,00 €	bis 14 m 20,00 €	41,25 €	20,00 €	35,00 €	26,00 €
15 bis 20 m	29,00 €	34,00 €	24,00 + 2,40 = 26,40	40,00 + 3,00 = 43,00	36,00 €	keine Angabe	55,00 €	keine Angabe	52,00 €	ab 15 m 31,00 €
über 20 m (25,00 m)	40,00 €	46,00 €	30,00 + 2,40 = 32,40	50,00 + 3,00 = 53,00	46,00 €	keine Angabe	68,75 €	keine Angabe	65,00 €	51
Dauerlieger, privat genutzte Wasserfahrzeuge										
Sommer	01.04.-31.10.	01.04.-31.10.	01.04.-31.10.			01.05.-31.10.	01.04.-30.09.	01.04.-31.10.	01.05.-30.08.	
	LxB, tatsächl. Bootsgröße, Strom nach Verbrauch	LxB, tatsächl. Bootsgröße, Strom nach Verbrauch	(B+0,50m) x L,	LxB, tatsächl. Bootsgröße	LxB, tatsächl. Bootsgröße	je angef. m Bootslänge	LxB, tatsächl. Bootsgröße	je angef. m Bootslänge/ Saison	je angef. m Bootslänge Monatspreis Mai bis August	Preis je Platz
je m ² Saison	27,37 €	29,75 €	35,00 €	41,65 zzgl. 7,14 € je m ² für Nebenkosten			43,00 €/ 52,00 € zzgl. 12,00 € NK			
bis 7,00 m pauschal	nein	261,80 €	nein	590,00 € zzgl. 85,00 € Nebenkosten			830,00 € zzgl. 165,00 € NK	bis 6m/ 720,00 €		
Box klein bis 36 m ² (L=10xB=3,5)	985,32 €	1.071,00 €			1.105,00 € ganzjährig	L=10m/ 180 Tage x 7,00 €/ = 1.260,00 €	1.548,00 € zzgl. 432,00 € NK	1.190,00	L= 10m 514,50 €	Platz 39 m ² = 1.122,19 €
Box groß bis 70m ² (L=17,50xB=4,00)	1.915,90 €	2.082,50 €				L=14m/ 180 Tage x12,00 €/ = 2.160,00 €	3.010,00 € zzgl. 840,00 € NK	L= 15m/ 1.550,00 €	L= 15m 909,90 €	Platz 75 m ² = 2.158,07 €
Winter	01.11.-31.03.	01.11.-31.03.					01.10.-30.03.		01.09.-30.04.	
im Wasser je m ² (L=10xB=3,5)	13,69 € (1/2 vom Sommerpreis) = 492,84 € (36m ²) Strom nach Verbrauch	14,88 € (1/2 vom Sommerpreis) = 535,68 € (36m ²) Strom nach Verbrauch	keine Angabe	keine Angabe			keine Angabe	21,50 € zzgl. 12,00 € NK je m ²	keine Angabe	L= 10 m 360,20 € L=15m 636,80 €

alle Preisangaben incl. 19% Mwst.

Beispielgröße Boot L=10,00 m und Breite=3,50 m/ 35,00 m²

Beispielgröße Boot L=17,50 m und Breite=4,00 m/ 70,00 m²

Beschlussvorlage öffentlich Federführend: 60.2 Abt. Planung Beteiligt: I Bürgermeister II Senator III Senatorin 1 Büro der Bürgerschaft 60 BAUAMT	Nr.	VO/2020/3757 öffentlich
	Datum:	09.12.2020
	Verfasser/-in:	Prante, Beate
Rahmenplan Stadt-Umland-Raum Wismar – Beschluss zur Fortschreibung des Rahmenplans für den Stadt-Umland-Raum Wismar, Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes von 2012 (Regionales Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Wismar 2020)		

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	08.03.2021	Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung
Öffentlich	09.03.2021	Ausschuss für Wirtschaft und kommunale Betriebe	Vorberatung
Öffentlich	25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschluss:

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar bestätigt die „Fortschreibung des Rahmenplans für den Stadt-Umland-Raum, Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes von 2012“ in der vorliegenden Form (siehe Anlage).
2. Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar ermächtigt den Bürgermeister der Hansestadt Wismar der „Fortschreibung des Rahmenplans für den Stadt-Umland-Raum, Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes von 2012“ durch Unterzeichnung zuzustimmen.

Begründung:

Das Regionale Einzelhandelskonzept (REHK) für den Stadt-Umland-Raum Wismar (SUR) war in den Jahren 2011/2012 erarbeitet und am 28.11.2012 durch den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg auf seiner Verbandsversammlung bestätigt und für die weitere Umsetzung freigegeben worden.

Wie auch die Vertretungen der acht Umlandgemeinden hat die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar mit Beschluss vom 27.06.2013 diesem Konzept zugestimmt (Vorlage Nr. VO/2013/0676).

Das Konzept dient seitdem als fundierte Bewertungsgrundlage bei Entscheidungen im Rahmen der Bauleitplanungen sowie in Baugenehmigungsverfahren zur Ansiedlung und den Ausbau von Einzelhandelsunternehmen im Sinne einer standortgerechten Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im SUR Wismar.

Das REHK 2012 ist im Bauamt der Hansestadt Wismar, Abt. Planung sowie auf den Internetpräsentationen der Hansestadt Wismar und des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg unter <https://www.wismar.de/B%C3%BCrger/Bauen-Wohnen/%C3%9Cberregionale-Planung/> bzw. <https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Stadt-Umland-R%C3%A4ume/> einsehbar.

Seit Erstellung des REHK 2012 sind umfangreiche Entwicklungen und Ansprüche des Einzelhandels und seiner Unternehmen auch im SUR zu verzeichnen. Es gab Betriebsaufgaben und -verlagerungen sowie Neuansiedlungen von Einzelhandelseinrichtungen. Im Rahmen der Bauleitplanungen zu den Bebauungsplänen Nr. 10/91 „Gewerbegebiet Dargetzow“, 4. Änderung (geplante Ansiedlung eines Möbelmarktes und einer Nahversorgungseinrichtung) und Nr. 68/17 „Sondergebiet Einkaufszentrum, Sondergebiet Wohnmobilstellplatz, öffentlicher Parkplatz, Mischgebiet und Wohngebiet am Drewes Wäldchen“ wurden spezielle gutachterliche Untersuchungen zum Einzelhandel an diesen Standorten durchgeführt. Zudem liegen zwischenzeitlich Gerichtsurteile bezüglich zweier Nahversorgungszentren (NVZ)/ Zentrale Versorgungsbereiche (ZVB) in der Hansestadt Wismar vor, die zu beachten sind. Dies macht eine Fortschreibung des REHK erforderlich.

Bereits 2018 verständigten sich deshalb die Vertreter der Umlandgemeinden und der Hansestadt Wismar unter Federführung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg als Akteure des SUR darauf, eine Überprüfung der Zielaussagen des REHK 2012 vorzunehmen und an aktuelle Entwicklungen und geänderte rechtliche Vorgaben (z.B. Landesraumentwicklungsprogramm M-V 2016, Gerichtsurteile) anzupassen.

Die Erarbeitung des hier vorliegenden und von der Bürgerschaft der Hansestadt Wismar zu bestätigenden Konzeptes (siehe Anlage) erfolgte durch das Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg als untere Planungsbehörde in enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V (obere Landesplanungsbehörde) und dem Bauamt der Hansestadt Wismar, Abt. Planung.

Folgende Änderungen zum REHK 2012 sind von besonderer Bedeutung für die Hansestadt Wismar:

- Verringerung der Anzahl der Zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) im SUR von acht auf folgende vier, davon drei Nahversorgungszentren (NVZ):
 - ZVB Hauptgeschäftszentrum Wismar Innenstadt
 - ZVB NVZ Burgwall-Center
 - ZVB NVZ Hansehof / Drewes Wäldchen
 - ZVB NVZ Wendorf / Ostseeblick

Alle ZVB befinden sich in der Kernstadt des SUR, der Hansestadt Wismar.

- Vergrößerung der Anzahl der Nahversorgungsstandorte (NVS) in städtebaulich integrierter Lage von neun auf 15; hier wurden ehemalige NVZ, wie beispielsweise Wendorf, Platz des Friedens und Friedenshof aufgrund aktueller Definitionen für NVZ (siehe Anlage S. 12) als NVS eingestuft, ein neuer Standort in der Hansestadt Wismar (Dargetzow) kam hinzu (siehe auch Vergleich REHK 2012 – REHK 2020 in der Anlage S. 43 ff.)

Des Weiteren gibt es drei NVS in städtebaulich nicht integrierter Lage (davon zwei in der Hansestadt Wismar).

- Es gilt weiterhin die Sortimentsliste lt. REHK 2012 mit Ausnahme der Sortimentsgruppen „Zoologische Artikel“ und „Lebende Tiere“. Diese werden nicht mehr als zentrenrelevante Sortimente geführt.

Die Aktualisierung/ Fortschreibung des REHK soll nach Beschlüssen in den jeweiligen Gemeindevertretungen des SUR und Unterzeichnung durch die Bürgermeister als kooperatives abgestimmtes Strategiepapier zur Steuerung des Einzelhandels im SUR Wismar dienen.
Es ist vorgesehen, nach ca. fünf Jahren (2025) eine Evaluierung vorzunehmen und das REHK SUR Wismar dann bei Bedarf weiter anzupassen.

Finanzielle Auswirkungen (Alle Beträge in Euro):

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

x	Keine finanziellen Auswirkungen
	Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3

1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

3. Investitionsprogramm

	Die Maßnahme ist keine Investition
	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten
	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

x	neu
x	freiwillig
	eine Erweiterung
	Vorgeschrieben durch:

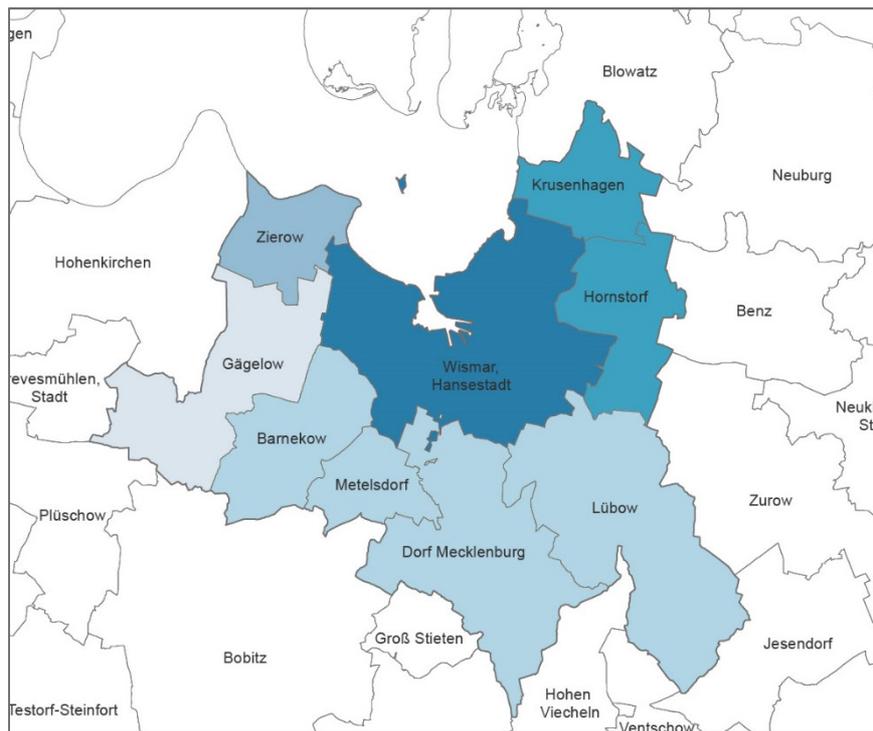
Anlage/n:

„Fortschreibung des Rahmenplans für den Stadt-Umland-Raum, Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes von 2012“, Stand: 02.12.2020 (REHK 2020)

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

Fortschreibung des Rahmenplans für den Stadt-Umland-Raum Wismar



Fortschreibung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes 2012

Stand: 02.12.2020

Das dieser Ausarbeitung zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 033L205 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Verfasser.

Gefördert von:



Verbundvorhaben:



Verfasser:

Amt für Raumordnung und
Landesplanung Westmecklenburg mit
Unterstützung des Energieministeriums als oberste Landesplanungsbehörde
Wismarsche Straße 159, 19053 Schwerin
Telefon: 0385 588 89160
E-Mail: poststelle@afrlwm.mv-regierung.de

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis	5
1. Präambel	6
2. Methodisches Vorgehen der Aktualisierung	7
3. Entwicklung der Standortstruktur 2012 - 2020	8
4. Standorte – Hansestadt Wismar	12
4.1 Zentrale Versorgungsbereiche (ZVB)	12
4.1.1 ZVB Hauptzentrum Wismarer Innenstadt mit Ergänzungsbereichen	13
4.1.2 ZVB/Nahversorgungszentrum Burgwall-Center	17
4.1.3 ZVB/Nahversorgungszentrum Hansehof / Drewes Wäldchen (ehem. HEVAG-Gelände).....	18
4.1.4 ZVB/Nahversorgungszentrum Wendorf / Ostseeblick	21
4.2 Nahversorgungstandorte (NVS) 2012 und 2020	23
4.2.1 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens	24
4.2.2 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof I ..	25
4.2.3 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof II .	27
4.2.4 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Kagenmarkt....	28
4.2.5 NVS Schwanzenbusch / Am Wiesengrund	30
4.2.6 Solitärer NVS mit großflächigem Einzelhandel Möbel und Ergänzungsfunktionen für nicht zentrenrelevante Sortimente Dargetzow	31
4.2.7 Sonstige solitäre NVS - städtebaulich integrierte Lage (7)	32
4.2.8 Sonstige solitäre NVS - städtebaulich nicht integrierte Lage (2)	33
4.3 Sonstige Einzelhandelsstandorte – nicht integrierte Lage	34
4.3.1 EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente Rothentor / Am kleinen Stadtfeld.	34
4.3.2 EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente Dammhusen / An der Westtangente	35
5. Standorte in den Umlandgemeinden	36
5.1 Sonderstandort Kritzow-Hornstorf	36
5.2 Dorf Mecklenburg	37
5.2.1 Solitärer NVS Schweriner Straße	38
5.2.2 Solitärer NVS Karl-Marx-Straße	39

5.3 Sonderstandort Gägelow	40
5.3.1 Ergänzungsstandort Gägelow (MEZ).....	40
5.3.2 Solitärer NVS Klützer-Straße	41
5.4. Nahversorgungssituation in den Gemeinden Krusenhagen, Barnekow, Lübow, Metelsdorf und Zierow	42
6. Sortimentsliste REHK SUR Wismar 2020	43
7. Ausblick.....	43
Anlage 1: Übersichtskarte zur Standortstruktur des EH 2020	44
Anlage 2: Veränderungen in der Standortstruktur des EH 2012 und 2020 im SUR Wismar.....	45
Anlage 3: Sortimentsliste für den SUR Wismar – aktualisiert	49
Unterzeichnung.....	50

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ergänzungsbereiche (grün) im ZVB Hauptzentrum Wismar Innenstadt.....	15
Abbildung 2: Abgrenzung des ZVB/NVZ Hansehof / Drewes Wäldchen	20
Abbildung 3: Abgrenzung des ZVB/Nahversorgungszentrum Wendorf / Ostseeblick.....	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Standortstruktur gemäß REHK 2012.....	9
Tabelle 2: Standortstruktur im Ergebnis der Aktualisierung des REHK 2020.....	10

Abkürzungsverzeichnis

AfRL WM	Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg
AG	Arbeitsgruppe
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
bzw.	beziehungsweise
DL	Dienstleistung(s-)
EH	Einzelhandel
EM	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisie- rung Mecklenburg-Vorpommern
HWI	Hansestadt Wismar
i. H.	in Höhe
i. R.	im Rahmen
Kap.	Kapitel
LEP	Landesraumentwicklungsprogramm
MEZ	Mecklenburgisches Einkaufszentrum
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NVZ	Nahversorgungszentrum
NVS	Nahversorgungsstandort
REHK	Regionales Einzelhandelskonzept
SN	Schwerin
SUR	Stadt-Umland-Raum
V-E Plan	Vorhaben- und Erschließungsplan
Vfl.	Verkaufsfläche
VG	Verwaltungsgericht
vgl.	vergleiche
vrsl.	voraussichtlich
z.B.	zum Beispiel
ZVB	Zentraler Versorgungsbereich

1. Präambel

Das Regionale Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Wismar (REHK), dessen Erarbeitung als Leitprojekt im Rahmenplan SUR Wismar von 2011 definiert ist, wurde 2013 von der Bürgerschaft der Hansestadt Wismar und von den acht Gemeinden des SUR Wismar durch Mehrheitsbeschluss der Gemeindevertretungen zur Verbindlichkeit gebracht. Das REHK dient seitdem als fundierte Bewertungsgrundlage für Planvorhaben (Bauleitplanung und Einzelvorhaben) im Sinne einer standortgerechten Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im SUR Wismar.

Die Gemeinden des SUR Wismar haben sich seit Inkrafttreten des REHK von 2012 zu Planvorhaben des großflächigen Einzelhandels mit den Landesplanungsbehörden (oberste Landesplanungsbehörde Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V und dem Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg als untere Landesplanungsbehörde) im Sinne der Umsetzung der Leitziele und Grundsätze des REHK abgestimmt.

Am 05.04.2018 verständigten sich die Akteure des SUR Wismar darauf, eine Überprüfung der Zielaussagen des REHK vorzunehmen und an aktuelle Entwicklungen und geänderte rechtliche Vorgaben (z.B. Landesraumentwicklungsprogramm M-V 2016, Gerichtsurteile etc.) anzupassen. Am 25.02.2020 haben die Bürgermeister auf der AG SUR Wismar beschlossen, das REHK SUR 2012 hinsichtlich der Festlegungen zu überprüfen und zu aktualisieren. Das Ergebnis der Aktualisierung/Fortschreibung entspricht gewissermaßen dem „REHK SUR 2020 bis 2030“ (einschließlich einer Evaluation 2025) und soll durch die jeweiligen Gemeindevertreterbeschlüsse und Unterzeichnung durch die Bürgermeister als kooperatives abgestimmtes Strategiepapier beschlossen werden.

2. Methodisches Vorgehen der Aktualisierung

Für die Erarbeitung des REHK 2012 wurde ein Fachgutachterbüro beauftragt. Grundlage für die konzeptionellen Zielaussagen bildete eine Kompletterhebung des Einzelhandels im SUR Wismar. Begleitet wurde die Erarbeitung von der AG SUR.

Die AG SUR hat nunmehr beschlossen, die Aktualisierung des REHK nicht gutachterlich zu vergeben, sondern mit „Bordmitteln“ unter Federführung der Landesplanungsbehörden eigenständig zu erarbeiten.

Die Bestandssituation hat sich nicht wesentlich verändert, eine Kompletterhebung des Einzelhandels ist entbehrlich. Veränderungen (flächen- und sortimentsseitig) sind in den Gemeinden mit Schwerpunkt in der Hansestadt Wismar bekannt und wurden planerisch begleitet. Darüber hinaus wurden im Rahmen konkreter Planvorhaben für Nahversorgungsstandorte, bspw. das Fachmarktzentrum auf dem ehemaligen HEVAG-Gelände, die Auswirkungen vorgesehener Einzelhandelsaktivitäten in relevanten Sortimentsbereichen untersucht [siehe dazu im Folgenden a) gutachterliche Untersuchungen]. In die Aktualisierung sind auch die Begründungen von zwei Gerichtsurteilen [siehe dazu im Folgenden b) Gerichtsurteile] eingeflossen. Außerdem erfolgte Mitte Oktober 2020 eine Vor-Ort-Begutachtung der im REHK 2012 in der Kernstadt festgelegten Standortstruktur.

a) Gutachterliche Untersuchungen:

- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA): Potenzial- und Auswirkungsanalyse zur geplanten Entwicklung des Nahversorgungszentrums Am Drewes Wäldchen in Wismar.
- Junker und Kruse (2018): Endbericht STÄDTEBAULICHE WIRKUNGSANALYSE der geplanten Realisierung eines Fachmarktzentrums auf dem ehem. HEVAG-Gelände in der Hansestadt Wismar.
- Junker und Kruse (April 2018): Städtebauliche Verträglichkeitsanalyse zur geplanten Ansiedlung mehrerer Fachmärkte sowie eines Lebensmitteldiscounters in Wismar-Dargetzow.

b) Gerichtsurteile zu Änderungen bzgl. zweier NVZ / ZVB (nach REHK 2012)

- Urteil VG SN v. 7.11.2019 AZ 2 A 2149/18 SN (Neubau Drogeriemarkt – ZVB/NVZ Wiesengrund)
- Urteil des VG Schwerin v. 07.05.2018: AZ 2 A 2659/15 SN (Neubau Penny – ZVB/NVZ Friedenshof)

c) Bebauungspläne

- Bebauungsplan Nr. 68/17 der Hansestadt Wismar „Sondergebiet Einkaufszentrum, Sondergebiet Wohnmobilstellplatz, öffentlicher Parkplatz, Mischgebiet und Wohngebiet am Drewes Wäldchen“
- Bebauungsplan Nr. 10/91 der Hansestadt Wismar „Gewerbegebiet Dargetzow“, 4. Änderung
- Bebauungsplan Nr. 75/09 der Hansestadt Wismar „Stadtteilzentrum Kagenmarkt“
- Bebauungsplan Nr. 1 der Gemeinde Hornstorf „Gewerbegebiet Kritzow“, 2. Änderung
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 22 der Gemeinde Gägelow „Einzelhandelsstandort Gägelow Nordwest“

d) Standortbegutachtung

Vorort-Termin am 21.10.2020 mit dem Bauamt der Hansestadt Wismar, der obersten Landesplanungsbehörde (EM) und dem AfRL WM

3. Entwicklung der Standortstruktur 2012 - 2020

Im Ergebnis der Aktualisierung/Fortschreibung des REHK von 2012 nach der unter Kap. 2. beschriebenen Methodik ergeben sich Änderungen der Standortstruktur. Das betrifft weniger die Grobstruktur der funktionalen Standortkategorien bzw. Hierarchien, sondern vielmehr Veränderungen (funktional, flächenmäßig) einzelner Standorte.

Die beiden nachfolgenden Tabellen 1 und 2 zeigen die Veränderungen von 2012 zu 2020.

Im REHK 2012 setzte sich die Standortstruktur aus insgesamt 23 EH-Standorten zusammen: acht ZVB (davon sieben NVZ), neun solitäre NVS, zwei sonstige Standorte des Lebensmitteleinzelhandels und vier Ergänzungsstandorte, wie die folgende Tabelle 1 zeigt:

Tabelle 1: Standortstruktur gemäß REHK 2012

<p>ZVB mit 3 Ergänzungsbereichen</p>	<p>Hauptzentrum Wismarer Innenstadt, Ergänzungsbereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofsumfeld - Alter Hafen - Schiffbauerdamm
<p>ZVB / NVZ (7) - 6 in der HWI - 1 im Umland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Platz des Friedens • Burgwall-Center • Friedenshof • Hansehof • Kagenmarkt / Poeler Straße (bipolar) • Am Wiesengrund • Dorf Mecklenburg (Am Wehberg)
<p>Solitäre NVS - integrierte Lage (9) - 8 in der HWI - 1 im Umland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rudolf-Breitscheid-Straße (Wismar-Wendorf) • Lübsche Straße West (Wismar-West) • Lübsche Straße Ost (Wismar-West) • Tierparkpromenade (Wismar-Friedenshof) • Begonienweg (Wismar-Friedenshof) • Philipp-Müller-Straße (Wismar-Friedenshof) • Kapitänspromenade (Wismar-Friedenshof) • Philosophencenter (Wismar-Ost) • Schweriner Straße (Penny – Dorf Mecklenburg)
<p>Sonstige Standorte des Lebensmitteleinzelhandels – nicht integrierte Lage (2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgermeister-Haupt-Straße (Wismar Süd) • Hoher Damm (Wismar-Nord)
<p>Ergänzungsstandorte (4) für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Am kleinen Stadtfeld • Sonderstandort Hinter Wendorf • Sonderstandort Kritzow-Hornstorf • Sonderstandort Gägelow

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des REHK 2012

Die Standortstruktur des aktualisierten REHK 2020 besteht aus insgesamt 26 EH-Standorten: vier ZVB, 18 NVS sowie vier weitere EH-Standorte, wie die folgende Tabelle 2 zeigt. Die EH-Standorte sind darüber hinaus in der Anlage 1: Übersichtskarte, dargestellt.

Tabelle 2: Standortstruktur im Ergebnis der Aktualisierung des REHK 2020

<p>ZVB mit drei Ergänzungsbereichen</p>	<p>Hauptzentrum Wismarer Innenstadt, Ergänzungsbereiche: Bahnhofsumfeld, Alter Hafen und Schiffbauerdamm</p>
<p>ZVB / NVZ (3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Burgwall-Center • Hansehof / Drewes Wäldchen • Wendorf / Ostseeblick
<p>NVS (18) - 15 in der HWI - 3 im Umland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens mit ergänzenden DL-Funktionen • Stadtteilzentrum Friedenshof I mit ergänzenden DL-Funktionen • Stadtteilzentrum Friedenshof II mit ergänzenden DL-Funktionen • Stadtteilzentrum Kagenmarkt mit ergänzenden DL-Funktionen • Schwanzenbusch / Am Wiesengrund • Dargetzow - solitärer NVS mit großflächigem Einzelhandel Möbel und Ergänzungsfunktionen für nicht zentrenrelevante Sortimente • sieben <u>solitäre NVS in städtebaulich integrierter Lage</u> der HWI: <ul style="list-style-type: none"> - Rudolf-Breitscheid-Straße (Wismar-Wendorf) - Lübsche Straße West (Wismar-West) - Lübsche Straße Ost (Wismar-West) - Tierparkpromenade (Wismar-Friedenshof II) - Begonienweg (Wismar-Friedenshof II) - Philipp-Müller-Straße (Wismar-Friedenshof I) - Philosophencenter (Wismar-Ost) • zwei solitäre NVS in städtebaulich nicht integrierter Lage der HWI: <ul style="list-style-type: none"> - Rothentor / Am kleinen Stadtfeld - Hoher Damm (Wismar Nord) <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <ul style="list-style-type: none"> • Dorf Mecklenburg, Schweriner Straße • Dorf Mecklenburg, Karl-Marx-Straße • Gägelow, Klützer Straße

sonstige EH-Standorte (4)	<ul style="list-style-type: none"> • Rothentor / Am kleinen Stadtfeld – EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente • Dammhusen / An der Westtangente - EH-Standort nicht zentrenrelevante Sortimente <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <ul style="list-style-type: none"> • Kritzow-Hornstorf Ergänzungsstandort • „Gägelow“ (MEZ) Ergänzungsstandort
----------------------------------	--

Quelle: eigene Darstellung im Ergebnis der Aktualisierung des REHK 2020

Vor dem Hintergrund funktionaler Veränderungen hat sich die Anzahl der ZVB somit von acht auf vier reduziert, die Anzahl der NVS von neun auf 18 erhöht. Ein tabellarischer Überblick zu den funktionalen Veränderungen ist in der Anlage 2 dargestellt. In den folgenden Kapiteln werden diese im Detail erläutert.

4. Standorte – Hansestadt Wismar

4.1 Zentrale Versorgungsbereiche (ZVB)

Einen wesentlichen Inhalt des REHK stellt die Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereiche (ZVB) dar, die den Schwerpunkt perspektivischer Einzelhandelsentwicklungen im SUR Wismar bilden. Alle vier ZVB des SUR befinden sich in der Kernstadt Wismar und somit im Zentralen Ort.

Exkurs ZVB

Der vom Gesetzgeber eingeführte unbestimmte Rechtsbegriff wurde durch die Novellierung des BauGB und durch die Rechtsprechung konkretisiert:

- räumlich abgrenzbare Bereiche einer Gemeinde, denen aufgrund vorhandener Einzelhandelsnutzungen - häufig ergänzt durch diverse Dienstleistungen und gastronomische Angebote - eine Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus zukommt¹.

Somit können ZVB sowohl einen umfassenden als auch einen auf einen bestimmten örtlich begrenzten Einzugsbereich beschränkten Versorgungsbereich abdecken.

Bei der Festlegung eines ZVB handelt es sich letztlich um eine Abwägung unterschiedlicher Kriterien. Maßgebliche Kriterien, die zur Einstufung eines ZVB führen können, sind:

- städtebaulich integrierte Lage²,
- räumlich abgrenzbarer Bereich mit Einzelhandelsbetrieben in einem räumlichen und funktionalen Kontext³, eine durchgängige, kompakte Geschäftslage
- zentrale Funktion mit städtebaulichem und funktionalem Gewicht (= Versorgung der Bevölkerung über den unmittelbaren Nahbereich hinaus)
- Multifunktionalität (Einzelhandel ergänzt durch Dienstleistungen, gastronomische Angebote und ggf. Kultur und Freizeit)
- Entwicklungsfähigkeit (Flächenpotenziale).

¹ BVerwG - Urteil vom 11.10.2007 -4C7.07.

² gemäß LEP M-V 2016 als Lage in einem baulich verdichteten Siedlungszusammenhang mit wesentlichen Wohnanteilen und einer fußläufigen Erreichbarkeit des Standortes und ÖPNV, vgl.: LEP M-V 2016: PS 4.3.2

³ Die Betriebe in einem ZVB können sowohl einen überörtlichen als auch einen bestimmten örtlich begrenzten Bereich als Versorgungsbereich abdecken.

Im Folgenden werden die Funktion 2020 im Vergleich zum REHK 2012, Entwicklungen 2020 und Festlegungen im Ergebnis der Aktualisierung des REHK 2020 zu den einzelnen Standorten der ZVB in der Hansestadt Wismar erläutert.

4.1.1 ZVB Hauptzentrum Wismarer Innenstadt mit Ergänzungsbereichen

a) Funktion und Abgrenzung gemäß REHK 2012

Das Hauptzentrum Wismarer Innenstadt ist zwar vom Flächenangebot her (Verkaufsraumfläche) nicht der bedeutendste Angebotsschwerpunkt im SUR Wismar, die Innenstadt hat jedoch mit dem Hauptgeschäftszentrum für zentrenrelevanten Einzelhandel eine große gesamtstädtische, regionale und überregionale Bedeutung.

Das Hauptzentrum erfüllt alle Kriterien eines ZVB und stellt auch zukünftig unter versorgungsstrukturellen und städtebaulichen Gesichtspunkten einen schützenswerten ZVB nach dem BauGB und der BauNVO dar.⁴ Der ZVB Hauptzentrum setzt sich aus dem Kernbereich Innenstadt und drei Ergänzungsbereichen (Potenzialflächen für weitere Entwicklung): Bahnhofsumfeld, Schiffbauerdamm und Alter Hafen zusammen.

Gemäß den Entwicklungszielen des REHK 2012:

- übernimmt der ZVB auch zukünftig Versorgungsfunktion für den gesamten SUR Wismar sowie dem mittelzentralen Einzugsbereich der Hansestadt Wismar und stellt die Grundversorgung für die Bevölkerung der zentralen Stadtbereiche sicher,
- zeichnet sich durch kleinteilige EH-Angebote in kompakten Strukturen im Kernbereich und einer funktionsfähigen sowie attraktiven Innenstadt mit den typischen innenstadtrelevanten Leitsortimenten (vgl. Pkt. b) aus,
- fungieren die drei Ergänzungsbereiche auch zukünftig als Potenzialflächen für weitere Ansiedlung von EH-Angeboten mit (touristischen) Dienstleistungen, so dass Synergieeffekte für verbesserte funktionale Verknüpfung zwischen Hauptgeschäftsbereich und Hafen entstehen.

b) Funktion und Abgrenzung 2020

Was ändert sich?

Im Vergleich zum REHK 2012 gibt es hinsichtlich der Abgrenzung nur eine Veränderung: Der Bereich Alter Hafen wird vollständig als Ergänzungsbereich ausgewiesen und grenzt so

⁴ vgl. REHK 2012: S. 54.

unmittelbar an den ZVB Wismarer Innenstadt an. Hierdurch kann die enge funktionale Verbindung zwischen Altstadt und Alter Hafen (beide sind Bestandteil der UNESCO-Welterbestätte „Historische Altstädte Stralsund und Wismar“) gestärkt werden.

Kernbereich – Einzelhandelsentwicklung in der Wismarer Innenstadt

Die EH-Situation der Innenstadt hat sich seit 2012 relativ stabil entwickelt und zeichnet sich durch eine kleinteilige (und zumeist inhabergeführte) Angebotsstruktur aus:⁵

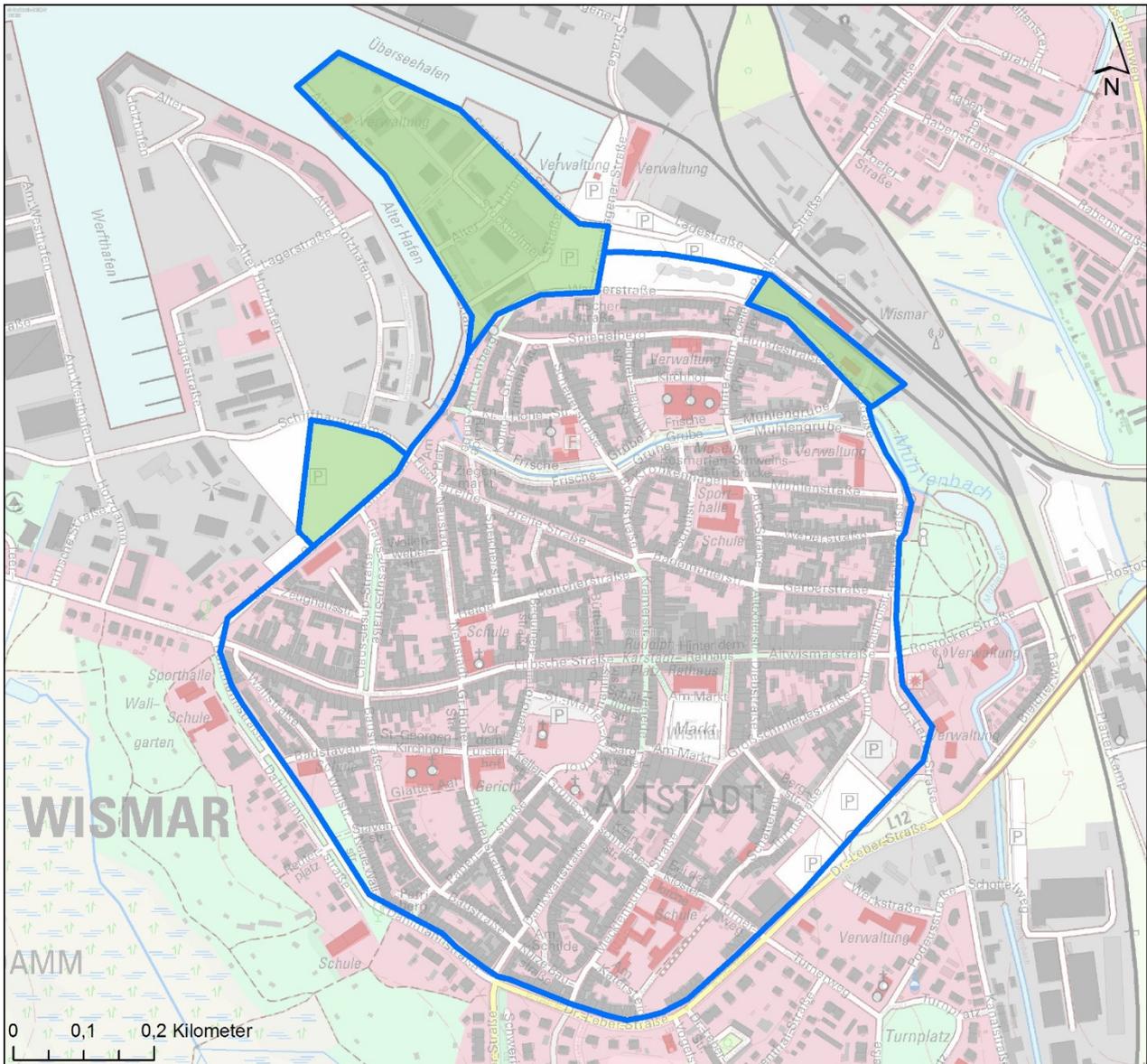
- in typischen innenstadtrelevanten Sortimenten / Warengruppen, wie z. B. im Bereich Wohneinrichtung, Teile der Warengruppe Sport und Freizeit sowie in der Warengruppe GPK / Wohneinrichtung ist ein schützenswertes Angebot vorhanden; rund ein Drittel der Betriebe zählt zu diesen Anbietern,
- auf die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel fällt die größte Anzahl der Betriebe, gefolgt von Wohneinrichtungen, Haushaltswaren, Sport und Freizeit; diese Anbieter stehen für ein wichtiges Qualitätsmerkmal des innerstädtischen Einzelhandels,
- das Angebot in der Warengruppe Spielwaren / Hobbyartikel ist stark eingeschränkt, so dass Potenziale zum Ausbau dieses Angebotes bestehen,
- mehr als die Hälfte der Betriebe in der Wismarer Innenstadt gehören zum (inhabergeführten oder filialisierten) Facheinzelhandel mit einer Verkaufsfläche bis $\leq 400 \text{ m}^2$,
- ein Anbieter im Fachmarktangebot (Rossmann).

Ergänzungsbereiche:

- Bahnhofsumfeld:
 - perspektivische Ansiedlung von bisher im Kernbereich unterrepräsentierten EH-Angeboten im Ergebnis der Abstimmungen zwischen der Hansestadt Wismar und der DB AG.
- Alter Hafen:
 - Erweiterung der Fläche des Ergänzungsbereiches bis zur Grenze des ZVB (vgl. Abbildung 1), da neben bereits bestehenden Anbietern der Gastronomie und der touristischen Unterbringung perspektivisch die Ansiedlung von weiteren EH-Angeboten der Gastronomie, des Kleingewerbes und touristischen Dienstleistungen auf dieser Potenzialfläche vorgesehen ist.

⁵ vgl. Junker und Kruse (2018): Endbericht STÄDTEBAULICHE WIRKUNGSANALYSE der geplanten Realisierung eines Fachmarktzentums auf dem ehem. HEVAG-Gelände in der Hansestadt Wismar: S. 33-44.

Abbildung 1: Ergänzungsbereiche (grün) im ZVB Hauptzentrum Wismar Innenstadt



Quelle: Erstellung AfRL WM, 2020

- **Schiffbauerdamm:**
 - die Fläche des Ergänzungsbereiches Schiffbauerdamm befindet sich im Privatbesitz, planungsrechtliche Festsetzungen sind im Bebauungsplan Nr. 63 / 04 „Wohn- und Gewerbegebiet südlicher Westhafen“ (Teilfläche eingeschränktes Gewerbegebiet GEE 3 (1,19 ha)) verankert,
 - i.R. des Bebauungsplans sind zudem grundkonzeptionelle Vorgaben zur städtebaulichen Entwicklung des eingeschränkten Gewerbegebietes mit eingeschlossen (z.B. zur Freihaltung von Sichtachsen und zu maximal zulässigen Gebäudehöhen),
 - perspektivische Möglichkeit zur Ansiedlung von klein- und großflächigen EH-Angeboten insbesondere für Sortimente, die aufgrund der Parzellenstruktur in der Altstadt dort nicht angeboten werden können mit gesamtstädtischer bzw. regionaler Bedeutung,

- dahingehend besteht aus Sicht der HWI auf Basis eines städtebaulichen Konzeptes zur integrierten Entwicklung der Altstadt in Verbindung mit den Hafengebieten die Möglichkeit, gegebenenfalls eine Änderung des Bebauungsplans Nr. 63 / 04 vorzunehmen, um z.B. sortimentsbezogene Strukturen und Angebote für den Ergänzungsbereich Schiffbauerdamm weiter zu konkretisieren.

c) Festlegung:

- 1.) *Der Kernbereich / ZVB des Hauptzentrums Wismarer Innenstadt bleibt unverändert.*
- 2.) *Der Ergänzungsbereich Alter Hafen erweitert sich gemäß Abbildung 1 für weitere Ansiedlungen von EH und (touristischen) Dienstleistungen.*
- 3.) *Der Ergänzungsbereich Bahnhofsumfeld bleibt unverändert.*
- 4.) *Der Ergänzungsbereich Schiffbauerdamm bleibt unverändert.*

4.1.2 ZVB/Nahversorgungszentrum Burgwall-Center

a) Funktion und Abgrenzung gemäß REHK 2012

Der ZVB Burgwall-Center umfasst das Einkaufszentrum mit EH- und Dienstleistungsbesatz an der Kreuzung Lübsche Straße / Schiffbauerdamm und stellt auch künftig unter versorgungsstrukturellen und städtebaulichen Gesichtspunkten einen schützenswerten ZVB nach dem BauGB und der BauNVO dar.

Gemäß den Entwicklungszielen des REHK 2012:

- übernimmt der ZVB wichtige Grundversorgungsfunktion für den Stadtteil Wismar West,
- zeichnet sich durch quantitativ umfangreichstes Nebenzentrum im SUR Wismar mit stabiler Funktionsfähigkeit aus,
- Angebotsschwerpunkt ist die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel, aber auch ergänzende Angebote aus dem Bereich der überwiegend mittelfristigen Bedarfsstufe,
- Frequenzbringer sind die beiden Lebensmittelanbieter (Rewe, Norma) und ein Drogeriefachmarkt (Rossmann).

b) Funktion und Abgrenzung REHK 2020

Was ändert sich?

Nach einer Teilmodernisierung übernimmt das Burgwall-Center als NVZ weiterhin eine wichtige Grundversorgungsfunktion für den Stadtteil Wismar West. Durch den stabilen und voll ausgeschöpften EH-Besatz bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten.

Fazit:

keine Veränderung

c) Festlegung

Das ZVB/Nahversorgungszentrum Burgwall-Center bleibt unverändert.

4.1.3 ZVB/Nahversorgungszentrum Hansehof / Drewes Wäldchen (ehem. HEVAG-Gelände)

a) Funktion und Abgrenzung gemäß REHK 2012

Entwicklungsziele im REHK 2012:

- Sicherung und Stärkung der (Nah-) Versorgungsfunktion als Nahversorgungszentrum für den unmittelbaren Nahbereich durch Erhalt einer wohnungsnahen Grundversorgung,
- teilweise Anpassung der strukturprägenden Lebensmittelbetriebe an heute marktübliche Größen (Verlagerung und Erweiterung bestehender Lebensmittelmärkte),
- zentrenverträgliche Entwicklung eines bipolaren Zentrums zur Behebung des städtebaulichen Missstands,
- Entwicklung eines Ergänzungsstandortes für nicht zentrenrelevanten EH, südlich angrenzend an das perspektivische NVZ.

b) Funktion und Abgrenzung REHK 2020

Was ändert sich?

- Die Empfehlungen des REHK 2012 zur Umsetzung eines bipolaren NVZ mit Standortergänzung für nicht zentrenrelevante Sortimente sind nur zum Teil umsetzbar. Die Bemühungen der Hansestadt Wismar bzw. der Flächeneigentümer zur Ansiedlung von nicht zentrenrelevanten Fachmärkten sind aus wirtschaftlichen/unternehmerischen Gründen gescheitert. Die Umsetzung dieses Konzeptbausteins erfolgt im Stadtteil Dargetzow (Bebauungsplan Nr. 10/91, 4. Änderung).
- Die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung des NVZ Drewes Wäldchen werden aktuell mit Durchführung des Bauleitplanverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 68/17 „Sondergebiet Einkaufszentrum, Sondergebiet Wohnmobilstellplatz, öffentlicher Parkplatz, Mischgebiet und Wohngebiet am Drewes Wäldchen“ geschaffen.
- Im Sondergebiet Nahversorgung Drewes Wäldchen sollen gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 68/17 ca. 10.000 m² Verkaufsraumfläche, davon ca. 60 % nahversorgungsrelevante Sortimente umgesetzt werden (Verlagerung des Aldi-Marktes (Lebensmitteldiscounter) aus der Bürgermeister-Haupt-Straße, Verlagerung des Edeka-Marktes (Lebensmittelvollsortimenter) aus dem Hansehof, Ansiedlung eines Drogeriemarktes, eines Biomarktes, einer Apotheke und eines Fachmarktes für regionale Produkte).
Das Bebauungsplangebiet beschränkt sich auf die westliche Fläche der Schweriner Straße (siehe Abbildung 2). Eine Überplanung des Gesamtbereiches des NVZ (östliche

und westliche Fläche) wäre städtebaulich zwar wünschenswert, ist aber praktisch nicht umsetzbar. Die Innenstadtverträglichkeit (Flächen und Sortimentszusammensetzung) wurde im Rahmen einer gutachterlichen Verträglichkeitsuntersuchung zwischen der Hansestadt Wismar, dem Investor und dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V abgestimmt.

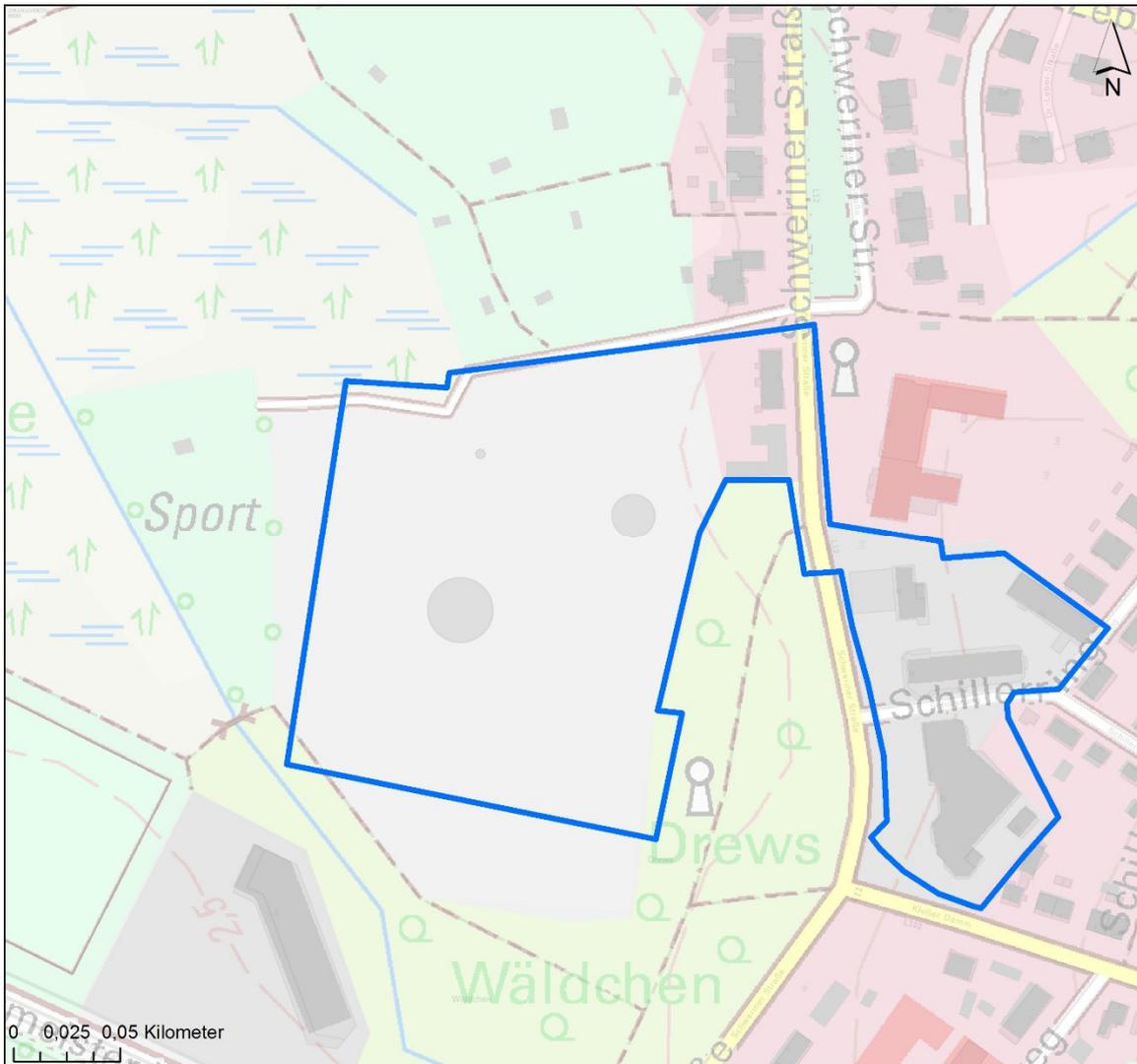
- Nach geplanter Standortverlagerung des Lebensmittelvollsortimenters Edeka (der als Magnetbetrieb fungiert und zusammen mit dem Lebensmitteldiscounters Netto die Nahversorgungsfunktion wahrnimmt) aus dem Hansehof ins Bbauungsplangebiet Drewes Wäldchen wird sich die Funktion des Hansehofes in Richtung Schwerpunkt Nahversorgung-/Dienstleistungsstandort verändern.
- Aktuell sind im Hansehof folgende Einzelhandelsbetriebe angesiedelt: Edeka, Netto (Dansk) und Getränkeland, kleine Fachgeschäfte u. a. Apotheke, Blumenfachgeschäft, ergänzt um Komplementärnutzungen u. a. Asia-Imbiss, Arztpraxen.

Entwicklungsziel: Verknüpfung beider Teilbereiche (Ost und West) des ZVB/NVZ durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen

Die Hansestadt Wismar beabsichtigt mittels geeigneter Fußgängerüberquerungen und Ampelsystemen die beiden funktionalen Bereiche des ZVB/NVZ Hansehof / Drewes Wäldchen insbesondere für den Fußgängerverkehr zu verbinden und somit eine barrierearme Zugänglichkeit zu den Einzelhandel- und Dienstleistungsstandorten zu erreichen. Für eine bessere Erreichbarkeit ist zudem die Verlagerung / Errichtung von Bushaltestellen in der Schweriner Straße geplant.

Im Ergebnis stellt sich die Abgrenzung des ZVB/NVZ Hansehof / Drewes Wäldchen wie folgt dar (vgl. Abbildung 2):

Abbildung 2: Abgrenzung des ZVB/NVZ Hansehof / Drewes Wäldchen



Quelle: eigene Erstellung AfRL WM, 2020 auf Grundlage B-Plan Nr. 10/91, 4. Änderung

c) Festlegung

- 1) *Der im REHK 2012 definierte ZVB/Nahversorgungszentrum Hansehof wird aufgehoben und wird zum Teilbereich des ZVB Hansehof / Drewes Wäldchen.*
- 2) *Es erfolgt die Ausweisung eines gemeinsamen sich funktional ergänzenden ZVB/Nahversorgungszentrums / Hansehof / Drewes Wäldchen.*
- 3) *Entwicklungsziel der Funktionsteilung: Der Ostteil des ZVB/NVZ (Hansehof) dient schwerpunktmäßig der Versorgung mit Dienstleistungsangeboten, während der Westteil die Funktion zur Nahversorgung für die Bewohner der umliegenden Wohnsiedlungsbereiche im Stadtteil Wismar Süd übernimmt.*
- 4) *Der östliche und westliche Bereich des neuen ZVB/NVZ Hansehof / Drewes Wäldchen soll zur Förderung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit durch entsprechende städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen miteinander verbunden werden.*

4.1.4 ZVB/Nahversorgungszentrum Wendorf / Ostseeblick

a) Funktion und Abgrenzung gemäß REHK 2012

Der Fachmarktstandort Hinter Wendorf wurde im Rahmen des REHK 2012 als „Ergänzungsstandort für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel mit Teilfunktion Nahversorgung“ eingestuft. Dieser sollte gemäß den Entwicklungszielen des REHK 2012 mit überwiegend großflächigem Einzelhandel (Fachmärkte) und wohnortnaher Grundversorgung die anderen ZVB des SUR Wismar funktional ergänzen.

Dem Einzelhandelsstandort Ostseeblick wurde im REHK 2012 keine Funktion zugewiesen (war nicht aufgeführt).

b) Entwicklung des Standortes 2020

Was ändert sich?

Festzustellen ist, dass beide Einzelhandelsstandorte auch aus Kundensicht eine Einheit bilden und sich funktional ergänzen. Der Standort befindet sich zwar in städtischer Randlage, ist zwischenzeitlich aber von Wohnungsbau mit einem großen städtebaulichen Gewicht „umbaut“. Das Kriterium städtebaulich integrierte Lage eines ZVB wird erfüllt. Daraus leitet sich strategisch die Ausweisung eines gemeinsamen ZVB/NVZ Wendorf / Ostseeblick ab (vgl. Abbildung 3):

Am Standort Ostseeblick sind schwerpunktmäßig Nahversorgungsbetriebe (Aldi, Rossmann) ergänzt um zentrenrelevante / nicht zentrenrelevante Fachmärkte (Schuhe, Tiernahrung, Matratzen) angesiedelt.

Der Einzelhandelsbesatz im Fachmarktzentrum Hinter Wendorf hat sich seit 2012 nicht nennenswert geändert. Schwerpunkt sind großflächige/großformatige Betriebe mit nahversorgungsrelevantem Angebot (Marktkauf, DM), nicht zentrenrelevante Anbieter (Möbelhaus Roller) und diverse zentrenrelevante Anbieter (u.a. Elektronikfachmarkt Expert).

Der ZVB/NVZ Wendorf / Ostseeblick übernimmt neben der Sicherung der Nahversorgung insbesondere gesamtstädtische und regionale Versorgungsfunktionen.

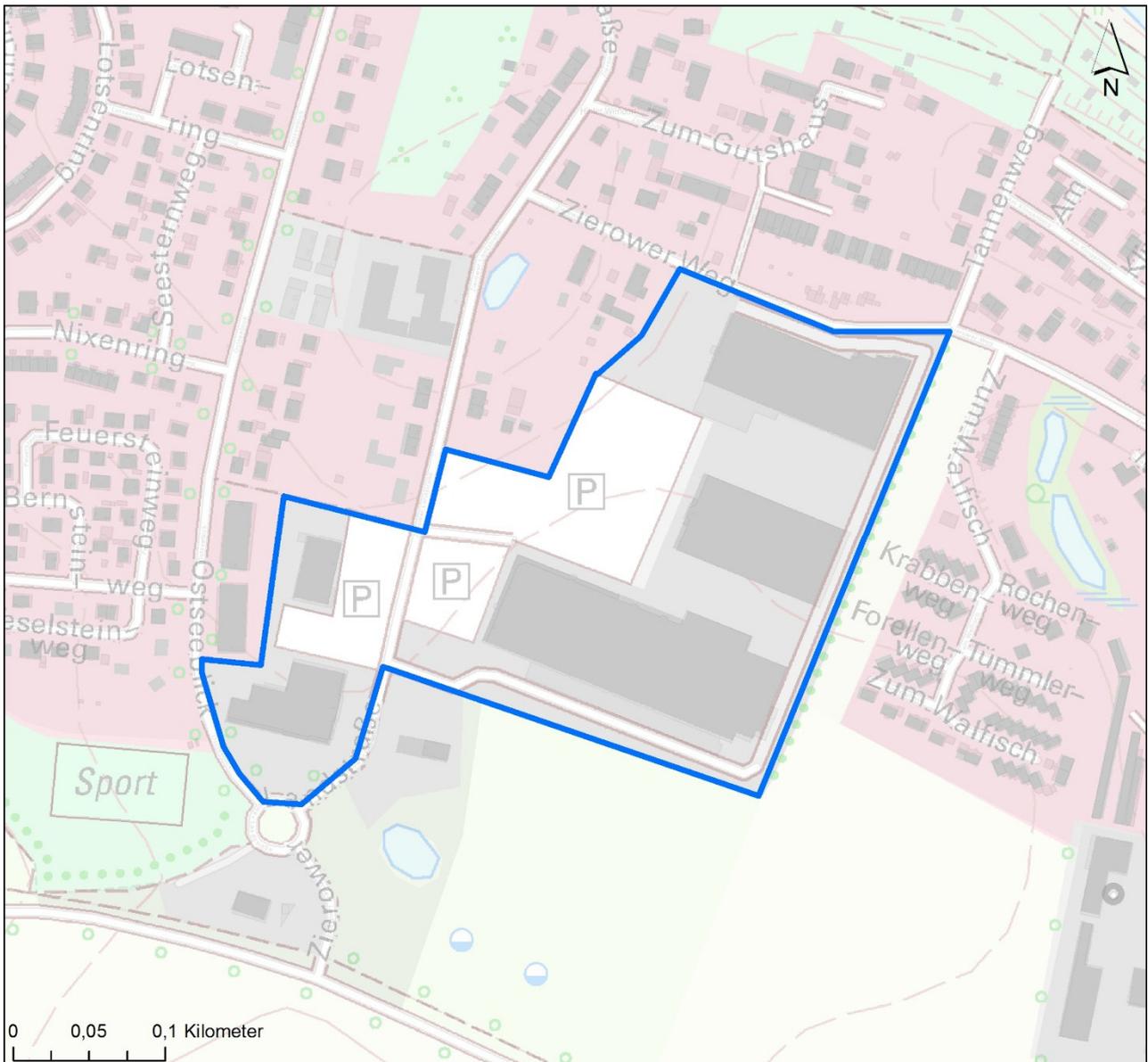
Das ZVB/NVZ Wendorf / Ostseeblick ist der größte Einzelhandelsstandort im Mittelzentrum Wismar.

Ein weiterer Ausbau des ZVB mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Angeboten ist mit Blick auf die anderen ZVB, hier insbesondere auf das Hauptzentrum Innenstadt, zu vermeiden.

Fazit:

Vor dem Hintergrund, dass die beiden Einzelhandelsstandorte Hinter Wendorf und Ostseeblick (im REHK 2012 nicht aufgeführt) aus städtebaulichen (durch die direkt aneinandergrenzende Lage) sowie unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten eine funktionale Einheit bilden, werden diese als ein gemeinsamer ZVB/Nahversorgungszentrum Wendorf / Ostseeblick eingestuft.

Abbildung 3: Abgrenzung des ZVB/Nahversorgungszentrum Wendorf / Ostseeblick



Quelle: eigene Erstellung AfRL WM, 2020

c) Festlegung

- 1) *Der im REHK 2012 definierte Ergänzungsstandort Hinter Wendorf wird aufgehoben.*
- 2) *Die EH-Standorte Hinter Wendorf und Ostseeblick werden als ein ZVB/Nahversorgungszentrum eingestuft.*
- 3) *Das ZVB/Nahversorgungszentrum Wendorf / Ostseeblick fungiert in funktionaler Ergänzung zum ZVB Wismarer Innenstadt als größter Einzelhandelsstandort im Mittelzentrum Wismar.*
- 4) *Ein weiterer Ausbau des ZVB mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Angeboten ist mit Blick auf die anderen ZVB, hier insbesondere auf das Hauptzentrum Innenstadt, zu vermeiden.*

4.2 Nahversorgungstandorte (NVS) 2012 und 2020

In der Hansestadt Wismar wurden im REHK 2012 insgesamt acht solitäre NVS in integrierter Lage unter folgenden funktionalen Gesichtspunkten definiert:

- solitäre Nahversorgungsstandorte dienen heute (und perspektivisch) der ergänzenden wohnungsnahen Grundversorgung, die nicht allein durch das Hauptzentrum sowie die Nebenzentren geleistet werden kann,
- solitäre Nahversorgungsstandorte in städtebaulich integrierter Lage erhalten rechtlichen Schutz, da sie bei Verlagerung oder Neuansiedlung eines Anbieters im Rahmen einer städtebaulichen Verträglichkeitsprüfung⁶ zu berücksichtigen sind.

Zudem sind im REHK 2012 zwei solitäre NVS in nicht integrierter Lage aufgeführt.

Was ändert sich?

Die städtebaulichen Ziele zur Funktionswahrnehmung der NVS gelten nach wie vor unverändert.

Die Anzahl der NVS in integrierter Lage erhöht sich in der Hansestadt Wismar von zehn auf 13. Die Erhöhung begründet sich insbesondere aus der „Abstufung“ ehemals als ZVB ausgewiesene NVZ, da diese nicht mehr die Kriterien eines ZVB erfüllen.

Im Folgenden werden die 13 NVS erörtert (vgl. Kap. 4.2.1 – 4.2.7).

⁶ u.a. i.S. des § 11 (3) BauNVO

4.2.1 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Im Rahmen des REHK 2012 wurde der im östlichen Siedlungsbereich des Stadtteils Wendorf (westlich der Kernstadt) gelegene ZVB/NVZ Platz des Friedens als einer der insgesamt acht ZVB und sieben NVZ als NVZ bewertet.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

Im REHK 2012 wurde empfohlen, den ZVB durch eine Verdichtung der zentrenrelevanten Nutzungen aufzuwerten und den südlich im ZVB gelegenen Nahversorger besser in den ZVB zu integrieren.

Da die Entwicklungsziele des REHK 2012 nicht umgesetzt wurden und in Zukunft auch nicht absehbar ist, dass diese umsetzbar sind, werden die Kriterien für die Aufrechterhaltung eines ZVB nicht erfüllt.

Der Lebensmitteldiscounter Netto hat seine Verkaufsfläche erweitert, für den Markant-Markt ist im Jahr 2021 ein Abriss und Neubau geplant.

Die Neueinstufung des Einzelhandelsstandortes Platz des Friedens als NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens erfolgt im Sinne der von der Hansestadt Wismar entwickelten städtebaulichen Zielstellung zu diesem Stadtteilzentrum.

Fazit:

Es erfolgt eine Abstufung vom ZVB zum NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen.

c) Festlegung

1) Das im REHK 2012 definierte ZVB/Nahversorgungszentrum Platz des Friedens wird aufgehoben, da die Kriterien für den ZVB nicht erfüllt werden und absehbar nicht durch entsprechende Entwicklungen zu EH-Angeboten erfüllbar sind.

2) Es erfolgt eine Einstufung als NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens.

3) *Der NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens soll im Sinne der städtebaulichen Zielstellung zur Entwicklung des gleichnamigen Stadtteilzentrums die (Nah-) Versorgung die wohnungsnah Grundversorgung im östlichen Siedlungsbereich des Stadtteils Wendorf gewährleisten.*

4.2.2 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof I

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Im Rahmen des REHK 2012 wurde der im Stadtteil Friedenshof I (westlich der Kernstadt) gelegene Einzelhandelsstandort Friedenshof als NVZ /ZVB eingestuft. Als zentraler Baustein des ZVB fungiert der Lebensmitteldiscounter neben den weiteren fünf kleinen Betrieben sowie eingeschränktem DL-Angebot. Ziel war es den ZVB als NVZ weiter zu sichern und dazu auch den bestehenden Leerstand zu reaktivieren.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

Der Ankermieter (z.Z. Netto (Dansk)) des Einzelhandelsstandortes beabsichtigt, sich auf 890 m² Vfl. zu erweitern. Dazu liegt aktuell ein Bauantrag vor. Damit wird ein Ziel des REHK 2012 umgesetzt.

Entscheidungsrelevant für die Funktionseinstufung des Standortes ist die Tatsache, dass aktuell unweit des Einzelhandelsstandortes Friedenshof ein Lebensmitteldiscounter Penny (Erich-Weinert Promenade 27) errichtet wird. Die Bemühungen der Hansestadt Wismar und des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V diese Errichtung zum Schutz des ZVB Friedenshof zu verhindern, führten auf Grund eines Urteils des VG Schwerin 2017 ins Leere (vgl. Gerichtsurteil⁷): Der ZVB „Friedenshof“ wurde wegen mangelnder Versorgungsfunktion gerichtlich aufgehoben. Die Verkaufsfläche für den Lebensmitteldiscounter wurde gerichtlich auf max. 800 m² festgesetzt.

Vergleichbar mit der Situation im Jahr 2012 sind am ursprünglichen Einzelhandelsstandort Friedenshof der Lebensmitteldiscounter Netto (Dansk), ein Bäcker, Fleischer sowie weitere kleinteilige Betriebe mit Angeboten im kurzfristigen Bedarfsbereich oder mit Dienstleistungsangeboten (z.B. Friseur, Casino, Sparkasse) vorzufinden.

⁷ vgl.: Urteil des VG Schwerin v. 07.05.2018: AZ 2 A 2659/15 SN.

Da sich der Standort des Lebensmitteldiscounters Penny ebenfalls innerhalb des Stadtteilzentrums Friedenshof I befindet, wird er Bestandteil des gleichnamigen NVS.

Als NVS in integrierter Lage übernimmt dieser Standort Versorgungsfunktion für die umliegenden Wohnsiedlungsbereiche im Stadtteilzentrum Friedenshof I. Die Hansestadt Wismar beabsichtigt, die Entwicklung dieses NVS im Kontext der städtebaulichen Zielstellung des Stadtteilzentrums Friedenshof I zu stabilisieren.

Faktisch erfüllt dieser EH-Standort derzeit noch nicht die Kriterien eines ZVB. Mittelfristig ist die Entwicklung eines neuen ZVB im Stadtteilzentrum Friedenshof I neu zu diskutieren und abzustimmen.

Fazit:

Der Standort Friedenshof erfüllt nicht die Kriterien eines ZVB. Er wird zukünftig die Funktion eines NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen haben.

c) Festlegung

1) Das im REHK 2012 definierte ZVB/Nahversorgungszentrum Friedenshof wird aufgehoben, da die Kriterien für den ZVB gemäß Gerichtsurteil (VG Schwerin v. 07-05-2018) nicht erfüllt werden.

2) Der Standort wird als Nahversorgungsstandort mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof I eingestuft.

3) Der NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof I soll im Sinne der städtebaulichen Zielstellung zur Entwicklung des gleichnamigen Stadtteilzentrums die wohnungsnah Grundversorgung sicherstellen.

4.2.3 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof II

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Der Standort Kapitänspromenade war im Rahmen des REHK 2012 als städtebaulich integrierter NVS eingestuft.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

Im REHK 2012 wurde dargestellt, dass für derartige städtebaulich integrierte Standorte eine Sicherung und ggf. auch einzelne standörtliche Verkaufsflächenanpassungen zur langfristigen Standortsicherung dieser bestehenden Standorte grundsätzlich sinnvoll sind.

Derzeit befinden sich am Standort ausschließlich Dienstleistungseinrichtungen (Arztpraxen, Physiotherapie, Kirchenladen als Wohngebietstreff, gastronomische Einrichtung). Eine Nahversorgungseinrichtung ist nicht vorhanden.

Insbesondere aufgrund des in den vergangenen Jahren erfolgten verstärkten Wohnungsbaus und vorhandener medizinischer und sozialer Einrichtungen (Krankenhaus, Schulen, Kindertagesstätte, Freiwillige Feuerwehr) im Bereich Friedenshof II ist die Vitalisierung des Stadtzentrums Friedenshof II einschließlich der Reaktivierung von Nahversorgungseinrichtungen am Standort dringendes städtebauliches Ziel.

Fazit:

Der Standort behält die Funktion eines NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen bei.

c) Festlegung

1) *Der Standort wird als Nahversorgungsstandort mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen eingestuft.*

2) *Der NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof II soll im Sinne der städtebaulichen Zielstellung zur Entwicklung des gleichnamigen Stadtteilzentrums die wohnungsnah Grundversorgung sicherstellen.*

4.2.4 NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Kagenmarkt

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Im Rahmen des REHK 2012 wurde im nordöstlichen Stadtteil Kagenmarkt das bipolare ZVB/NVZ Kagenmarkt / Poeler Straße definiert. Städtebauliches und versorgungstechnisches Entwicklungsziel war es, den ZVB in seiner Nahversorgungsfunktion zu sichern bzw. weiter auszubauen. Dazu sollten im Zuge der Entwicklungsmaßnahmen im Stadtteilzentrum Kagenmarkt eine städtebauliche Aufwertung und Verknüpfung beider Pole erfolgen.

b) Funktion und Abgrenzung des Standortes 2020

Was ändert sich?

Die beiden Teilbereiche (Pole) des ZVB haben sich unterschiedlich entwickelt. Die geplante funktional-räumliche Verknüpfung wurde nicht umgesetzt. Die Kriterien eines ZVB werden vor diesem Hintergrund nicht erfüllt.

Gegen die Aufrechterhaltung des ZVB bzw. Umsetzung eines bipolaren ZVB/NVZ spricht insbesondere folgender Grund:

In den vergangenen Jahren hat sich u.a. wegen der bestehenden räumlichen Entfernung zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich des ZVB kein funktionaler Zusammenhang entwickelt.

nördlicher Bereich – aktuelle Situation:

- Reisebüro, ansonsten geprägt durch Leerstand, Lebensmitteldiscounter Penny und kleiner Fahrradfachmarkt nicht mehr vorhanden,
- Eigentümer beabsichtigt eine neue Ansiedlung von EH-Angeboten, wie z.B. den 2-etagigen Neubau eines Lebensmitteldiscounters als Nachnutzung auf dem Standort des ehemaligen Penny oder alternativ die Errichtung von Wohngebäuden, ggf. mit Funktionsunterlagerung (z.B. für gewerbliche Nutzungen),
- planungsrechtlich sind die Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 75/09 sowie die Eigentümernutzungsrechte für diesen Bereich zu beachten.

südlicher Bereich – aktuelle Situation:

- neben dem Markt-Markt als Vollsortimenter bestehen weitere kleinteilige Betriebe mit Dienstleistungsangeboten (z.B. Friseur, Zahnarzt, Büros), Sparkasse, Schule und Kita in direkt angrenzender Lage.

Für den EH-Standort Kagenmarkt (südlicher Bereich) erfolgt eine Neueinstufung als NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen auf Grundlage folgender Kriterien:

- in städtebaulich integrierter Lage, funktionale sowie städtebauliche Einbettung in das Stadtteilzentrum Kagenmarkt,
- wichtige Versorgungsfunktion für die umliegenden Wohnsiedlungsbereiche,
- Vorhandensein eines strukturprägenden Lebensmittelanbieters (Markant) mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen.

Die Hansestadt Wismar beabsichtigt, die Entwicklung dieses NVS im Kontext der städtebaulichen Zielstellung des Stadtteilzentrums Kagenmarkt zu stabilisieren bzw. zu stärken.

c) Festlegung

1) Das im REHK 2012 definierte bipolare ZVB/Nahversorgungszentrum Kagenmarkt / Poeller Straße wird aufgehoben, da die Kriterien für den ZVB nicht erfüllt sind. Eine funktionale und städtebauliche Verknüpfung zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich hat sich nicht entwickelt.

2) Es erfolgt eine Neubewertung und Neueinstufung des südlichen Bereiches des ehemaligen ZVB als Nahversorgungsstandort mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Kagenmarkt.

3) Nach dem städtebaulichen Ziel der Hansestadt Wismar wird keine weitere Einzelhandelsentwicklung in diesem Bereich angestrebt.

4.2.5 NVS Schwanzenbusch / Am Wiesengrund

a) Funktion und Abgrenzung gemäß REHK 2012

Das ZVB/NVZ Am Wiesengrund stellt gemäß den Entwicklungszielen des REHK 2012 die (Nah-) Versorgungsfunktion für den unmittelbaren Nahbereich durch Erhalt einer wohnungsnahen Grundversorgung im Stadtteil Wismar Nord sicher.

b) Funktion und Abgrenzung 2020

Was ändert sich?

Vor dem Hintergrund eines stabilen Einzelhandel-Besatzes mit zwei Lebensmitteldiscountern (Lidl und Penny) sowie weiteren discountorientierten Anbietern im mittelfristigen Bedarfsbereich (z.B. Tedy, GM, WUM und Schuhhandel) wird der Standort Schwanzenbusch / Am Wiesengrund weiterhin eine funktionale Nahversorgungsfunktion für die umliegenden Wohnsiedlungsbereiche im Stadtteil Wismar Nord übernehmen.

Gegenwärtig erfolgt die Ansiedlung des Drogeriefachmarktes Rossmann, welcher gemäß dem Urteil des VG Schwerin⁸ die Nahversorgungsfunktion weiter stärken wird.

Der Standort kann aber maßgebliche Kriterien zur Festlegung eines ZVB (siehe Pkt. 4.1) nicht erfüllen. Er hat z.B. keine zentrale Funktion mit städtebaulichem und funktionalem Gewicht und kaum Diversität in den Angeboten (zwei Lebensmitteldiscounter, kein Lebensmittelvollsortimenter), die eine Versorgung über den Nahbereich hinaus begründen würden. Zudem besteht keine Multifunktionalität (Ergänzungen durch Dienstleistungen, gastronomische Einrichtungen, Kultur und Freizeit).

Fazit:

Es erfolgt eine Abstufung vom ZVB zum NVS.

c) Festlegung

1) Das im REHK 2012 definierte ZVB/Nahversorgungszentrum Am Wiesengrund wird aufgehoben, da die Kriterien für den ZVB nicht erfüllt werden und es kein städtebauliches Ziel der Hansestadt Wismar ist, hier ein Zentrum zu etablieren.

2) Es erfolgt eine Einstufung als NVS.

⁸ vgl. Urteil VG SN v. 7.11.2019 AZ 2 A 2149/18 SN.

4.2.6 Solitärer NVS mit großflächigem Einzelhandel Möbel und Ergänzungsfunktionen für nicht zentrenrelevante Sortimente Dargetzow

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Im REHK 2012 wurde die perspektivische Entwicklung eines neuen integrierten Nahversorgungsstandortes empfohlen, wenn dadurch räumliche Versorgungslücken für die wohnortnahe Grundversorgung in Dargetzow geschlossen werden können.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

Das Entwicklungsziel von 2012 kann mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 10/91, 4. Änderung (seit 14.12.2019) zeitnah umgesetzt werden. Ergänzend zu der Nahversorgungsfunktion sollen an dem Standort eine großflächige Einzelhandelseinrichtung mit dem Sortiment Möbel sowie zwei ergänzende, nicht zentrenrelevante Fachmärkte angesiedelt werden. Vor diesem Hintergrund wird der EH-Standort Dargetzow in seinen Umrissen des Geltungsbereiches des o.g. Bebauungsplanes als solitärer NVS mit großflächigem Einzelhandel Möbel und Ergänzungsfunktionen für nicht zentrenrelevante Sortimente eingestuft.

Die Ergebnisse einer Verträglichkeitsuntersuchung von 2018⁹, wie z.B. zur Ansiedlung von nicht zentrenrelevanten Sortimenten am Standort Dargetzow, sind bei der Erarbeitung des Bebauungsplanes Nr. 10/91, 4. Änderung berücksichtigt worden. Demnach ist in dem Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel (ca. 4,32 ha) in Dargetzow die Ansiedlung folgender EH-Angebote für nahversorgungsrelevante sowie nicht zentrenrelevante Sortimente vorgesehen:

- Lebensmitteldiscounter (Netto, zulässige Vfl.: 1.150 m²),
- zweigeschossiger Möbelmarkt mit ca. 6.000 m² Vfl. und einem Lager mit ca. 3.000 m²,
- Ansiedlung von zwei Fachmärkten mit jeweils 800 m² Vfl. für nicht zentrenrelevante Sortimente (Sanitärartikel sowie Teppichböden/Fußböden).

⁹ vgl. Junker und Kruse (April 2018): Städtebauliche Verträglichkeitsanalyse zur geplanten Ansiedlung mehrerer Fachmärkte sowie eines Lebensmitteldiscounters in Wismar-Dargetzow.

c) Festlegung

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 10/91, 4. Änderung - Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel - erhält der Standort Dargetzow die Funktion eines solitären NVS mit großflächigem Einzelhandel Möbel und Ergänzungsfunktionen für nicht zentrenrelevante Sortimente.

4.2.7 Sonstige solitäre NVS - städtebaulich integrierte Lage (7)

a) Funktion der Standorte gemäß REHK 2012 und 2020

Im REHK 2012 wurden weitere sieben solitäre NVS in integrierter Lage der Hansestadt Wismar festgelegt, die zur Abdeckung räumlicher Versorgungslücken und Ergänzung der wohnortnahen Grundversorgung dienen sollen:

- Rudolf-Breitscheid-Straße in Wismar-Wendorf (Netto),
- Lübsche Straße West in Wismar-West (Lidl),
- Lübsche Straße Ost in Wismar-West (Netto),
- Tierparkpromenade im Stadtteil Wismar-Friedenshof II (Norma, gegenwärtig Brandruine, Neubau geplant),
- Begonienweg im Stadtteil Wismar-Friedenshof II (Netto (Dansk)),
- Philipp-Müller-Straße im Stadtteil Wismar-Friedenshof I (Sky, neu: REWE),
- Philosophencenter im Stadtteil Wismar-Ost (Norma).

b) Ergebnis der Überprüfung der Standorte:

Alle sieben Standorte werden auch zukünftig die wohnortnahe Grundversorgung als solitäre NVS in integrierter Lage in den jeweiligen Stadtteilen ergänzen.

An zwei der aufgeführten solitären NVS haben sich seit 2012 folgende Änderungen ergeben:

- solitärer NVS Philipp-Müller-Straße im Stadtteil Wismar-Friedenshof I, Anbieterwechsel alt: Sky, neu: REWE,
- solitärer NVS Tierparkpromenade im Stadtteil Wismar-Friedenshof II, gegenwärtig Ruine durch Brand - Neubau geplant.

c) Festlegung

Die sonstigen sieben solitären Nahversorgungsstandorte bleiben in Lage und Funktion unverändert. Eine qualitative Änderung gegenüber den Zielaussagen des REHK 2012 ist nicht erforderlich.

4.2.8 Sonstige solitäre NVS - städtebaulich nicht integrierte Lage (2)

a) Funktion der Standorte gemäß REHK 2012 und 2020

Zu zwei solitären Nahversorgungsstandorten in städtebaulich nicht integrierter Lage:

- Hoher Damm (Norma)
- Rothentor / Am kleinen Stadtfeld (Lidl)

wurde im REHK 2012 aufgeführt, dass diese den rechtlich privilegierten Schutzcharakter nicht erhalten, da sie aufgrund ihrer siedlungsräumlichen Lage nicht primär der verbraucher-nahen Versorgung dienen.

Der Standort Hoher Damm ist im REHK 2012 als sonstiger Standort des Lebensmitteleinzelhandels dargestellt. Aufgrund der peripheren Lage sollte einer Weiterentwicklung (sowohl Ausbau als auch Neuansiedlung) konsequent entgegen gewirkt werden. Diesem Ziel wurde bislang, trotz mehrerer unternehmerischer Bemühungen zur großflächigen Erweiterung, entsprochen.

Der Standort Rothentor / Am kleinen Stadtfeld befindet sich lt. REHK 2012 innerhalb eines Ergänzungsstandortes für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel.

b) Ergebnis der Überprüfung der Standorte:

Beide Standorte, gelegen im Gewerbegebiet und ohne ausreichende Mantelbevölkerung im fußläufigen Einzugsbereich, genießen keinen Schutzstatus zum Erhalt als Nahversorgungseinrichtung.

Gegenwärtig wird im Bereich Hoher Damm der Bebauungsplan Nr. 48/18 „Wohngebiet Alte Gärtnerei – Am Hohen Damm“ entwickelt. Nach Realisierung dieses Gebietes ist für den Einzelhandelsstandort Hoher Damm ggf. eine Neubewertung möglich.

c) Festlegung

Beide solitäre Nahversorgungsstandorte in städtebaulich nicht integrierter Lage erhalten auch weiterhin keinen Schutzstatus, da sie nicht primär der verbrauchernahen Versorgung dienen. Der im REHK 2012 definierte Status bleibt unverändert.

4.3 Sonstige Einzelhandelsstandorte – nicht integrierte Lage

4.3.1 EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente Rothentor / Am kleinen Stadtfeld

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Im Rahmen des REHK 2012 wurde der Sonderstandort Am kleinen Stadtfeld als perspektivischer Ergänzungsstandort für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel definiert, da er über eine quantitativ geringe Angebotsausstattung und aufgrund der siedlungsräumlichen solitären Lage trotz Angebotsschwerpunkt in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel über keine Teilfunktion Nahversorgung verfügt.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

Das Entwicklungsziel des REHK 2012 wurde zum Teil umgesetzt, nämlich den Standort für nicht zentrenrelevante Angebote weiter auszubauen. Dieses Ziel wird auch weiterhin verfolgt. Zwar hat sich der seit Jahren ansässige Lebensmitteldiscounter (Lidl) zwischenzeitlich erweitert. Gleichzeitig sind aber zentrenrelevante Anbieter wie z.B. Schuhe / Lederwaren durch Betriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten (z.B. Küchenstudio, Autozubehör) „ersetzt“ worden.

c) Festlegung

Aufgrund der autokundenorientierten Lage übernimmt der EH-Standort die Funktion als EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente.

4.3.2 EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente Dammbusen / An der Westtangente

a) Funktion 2020

Der EH-Standort Dammbusen / An der Westtangente wurde im REHK 2012 nicht aufgeführt. Mit seiner peripheren Lage im äußeren Südwesten der Kernstadt und diversen Betrieben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten (z.B. Bäderstudio, Hammer-Fachmarkt und Küchenausstattung) wird dieser Standort als solitärer EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente eingestuft.

b) Festlegung

- 1) Der EH-Standort Dammbusen / An der Westtangente wird im Zuge der Aktualisierung des REHK 2020 als EH-Standort für nicht zentrenrelevante Sortimente eingestuft.*
- 2) Einer Weiterentwicklung (sowohl Ausbau als auch Neuansiedlung) zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente sollte konsequent entgegen gewirkt werden.*

5. Standorte in den Umlandgemeinden

5.1 Sonderstandort Kritzow-Hornstorf

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Der Sonderstandort Kritzow-Hornstorf wurde als Ergänzungsstandort mit folgenden Entwicklungszielen festgelegt:

- überwiegend großflächiger Einzelhandel in funktionaler Ergänzung zum ZVB der Wismarer Innenstadt und der wohnortnahen Grundversorgung,
- kein weiterer Ausbau nahversorgungs- bzw. zentrenrelevanter Angebote (bereits „Übererfüllung“ der Nahversorgungsfunktion),
- Umstrukturierungen und Ergänzungen mit nicht zentrenrelevanten Angeboten in funktionaler Ergänzung zum ZVB Innenstadt möglich.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

- Verlagerung und Erweiterung der Verkaufsfläche auf 1.270 m² des Aldi-Marktes innerhalb des Bereiches des Ergänzungsstandortes (2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 „Gewerbegebiet Kritzow“). Der Aldi-Markt wurde 2020 in unmittelbarer Nähe zum Real-Markt eröffnet.
- Parallel zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 hat die Gemeinde mit der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 die planungsrechtlichen Grundlagen zur Umsetzung der Entwicklungsziele des REHK für den Standort geschaffen. Die 3. Änderung regelt den Ausschluss von zentren- bzw. nahversorgungsrelevantem Einzelhandel am ehemaligen Standort des Aldi-Marktes. Die Bauleitplanverfahren wurden durch die betroffenen Umlandgemeinden und die Hansestadt Wismar positiv begleitet.

c) Festlegung

Der Ergänzungsstandort Kritzow in der Gemeinde Hornstorf bleibt unverändert. Eine Änderung gegenüber den Zielaussagen des REHK ist nicht erforderlich.

5.2 Dorf Mecklenburg

a) Funktion gemäß REHK 2012

Im REHK 2012 wurde in Dorf Mecklenburg ein perspektivischer ZVB zur Sicherung der Nahversorgung für die Gemeinde im Bereich Am Wehberg festgelegt. Ziel war es, den damals ansässigen Lebensmittelmarkt zu erweitern und somit den ZVB insgesamt zu stabilisieren bzw. als einen faktischen ZVB zu entwickeln.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

Der geplante ZVB in der Ortsmitte der Gemeinde wurde nicht umgesetzt. Der Lebensmittelmarkt hat aus unternehmerischen, wettbewerbsseitigen Gründen geschlossen.

Mit der Eröffnung des Lebensmitteldiscounters Netto 2018 in der Karl-Marx-Straße und dem seit Jahren ansässigen Lebensmitteldiscounter Penny in der Schweriner Straße ist eine Umsetzung eines ZVB praxisfremd. Die Mitglieder der AG SUR Wismar haben deshalb im April 2018 festgelegt, diesen Standort als ZVB/NVZ aufzuheben.¹⁰

c) Festlegung

Da das perspektivische Nahversorgungszentrum Dorf Mecklenburg sich nicht entsprechend der Empfehlungen des REHK von 2012 entwickeln konnte, wird gegenüber den Zielaussagen des REHK von 2012 folgende Änderung vorgenommen:

Das perspektivische ZVB / Nahversorgungszentrum Dorf Mecklenburg wird aufgehoben.

¹⁰ gemäß Protokoll zur Sitzung der AG SUR am 05.04.2018

5.2.1 Solitärer NVS Schweriner Straße

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Im REHK 2012 wurde der „Penny-Standort“ als solitärer NVS Schweriner Straße festgelegt. Der Lebensmitteldiscounter befindet sich seit 21 Jahren an dem Standort und hat sich in den vergangenen Jahren mehrfach erweitert, stößt aber aufgrund der Festsetzungen im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 4 „Gewerbegebiet Karow“ (maximal zulässig ist eine Verkaufsfläche von max. 700 m²) an seine Grenzen, um ein zeitgemäßes unternehmerisches Konzept umzusetzen.

b) Funktion des Standortes 2020

Entwicklung seit 2012

Seit 2016 besteht die planerische Absicht, den Lebensmitteldiscounter Penny vom Standort Akazienstraße / Schweriner Straße im OT Karow auf das Gewerbegebiet südlich angrenzend an den Sonderpostenmarkt Thomas Philipps (Gemarkung Dorf Mecklenburg – an der südlichen Grenze zur Gemarkung Karow) zu verlagern, verbunden mit einer Erweiterung der Vfl. auf 1.200 m².

Der Verlagerungsstandort ist Teil einer Gesamtentwicklung zur städtebaulichen Neuordnung des Gebietes. Derzeit ruhen die Planungen.

Bei einer Verlagerung wäre eine Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Gewerbegebiet Karow“ für den Altstandort erforderlich. Hier ist künftig Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten auszuschließen.

c) Festlegung

1) Der solitäre NVS Schweriner Straße bleibt vorerst unverändert. Eine Änderung gegenüber den Zielaussagen des REHK ist nicht erforderlich.

2) Bei einer Verlagerung vom Standort Akazienstraße / Schweriner Straße im OT Karow auf das Gewerbegebiet südlich angrenzend an den Sonderpostenmarkt Thomas Philipps (Gemarkung Dorf Mecklenburg) ist durch geeignete planungsrechtliche, vertragliche etc. Maßnahmen (z.B. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4) sicherzustellen, dass an dem Altstandort kein zentren- /nahversorgungsrelevanter Einzelhandel zulässig ist.

5.2.2 Solitärer NVS Karl-Marx-Straße

a) Funktion 2020

Der EH-Standort in der Karl-Marx-Straße im Hauptort der Gemeinde Dorf Mecklenburg wurde im REHK 2012 nicht aufgeführt, da dieser erst nach 2012 entstanden ist. Mit dem Lebensmitteldiscounter Netto erhält dieser Standort die Funktion als solitärer NVS in integrierter Lage, da dieser die wohnungsnahе Grundversorgung der umliegenden Wohnsiedlungsbereiche im Hauptort der Gemeinde Dorf Mecklenburg sichern soll.

b) Festlegung

1) Der nahversorgungsrelevante Standort in der Karl-Marx-Straße im Hauptort der Gemeinde Dorf Mecklenburg wird im Zuge der Aktualisierung des REHK 2020 als solitärer NVS in integrierter Lage eingestuft.

2) Für den neuen solitären NVS Karl-Marx-Straße gelten die im REHK 2012 festgelegten Entwicklungsziele für solitäre NVS in integrierter Lage.

5.3 Sonderstandort Gägelow

5.3.1 Ergänzungsstandort Gägelow (MEZ)

a) Funktion des Standortes gemäß REHK 2012

Im REHK 2012 wurde der EH Standort Gägelow (MEZ Gägelow) als Ergänzungsstandort für nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel mit lokaler und regionaler Ausstrahlung eingestuft. Zudem übernimmt der Standort die Teilfunktion der Nahversorgung für Teile der Wohnbevölkerung der Gemeinde Gägelow.

Das REHK formuliert dazu folgende Ziele:

- kein Ausbau nahversorgungs- bzw. zentrenrelevanter Angebote (bereits „Übererfüllung“ der Nahversorgungsfunktion) mit Blick auf die Sicherung des ZVB der Wismarer Innenstadt und der wohnortnahen Versorgung,
- Umstrukturierungen zu nicht zentrenrelevanten Angeboten in funktionaler Ergänzung zum ZVB Wismarer Innenstadt,
- planungsrechtliche Absicherung hinsichtlich der Entwicklungsziele zwingend erforderlich.

b) Funktion des Standortes 2020

Was ändert sich?

Der Ergänzungsstandort Gägelow hat sich seit 2012 hinsichtlich quantitativer und qualitativer Angebotsausstattung der verschiedenen Fachmärkte (z.B. Baumarkt, Wohneinrichtung, Elektronik, Möbelmarkt) sowie den Lebensmittelanbietern (Real jetzt Kaufland, Norma) stabil entwickelt.

Der Lebensmitteldiscounter Norma beabsichtigt, aus unternehmerischen Gründen (starke Umsatzeinbußen seit Übernahme des Real-Marktes durch Kaufland) seinen Standort aus dem MEZ an die Klützer Straße in Gägelow, Ortsteil Proseken zu verlagern. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verlagerung und Errichtung eines Lebensmitteldiscounters mit 1.200 m² Vfl. werden derzeit mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 22 "Einzelhandelsstandort Gägelow - Nordwest" geschaffen.

Grundsätzlich wirkt sich der Auszug (Verlagerung) des Lebensmitteldiscounters Norma aus dem MEZ nicht auf die Funktion des Ergänzungsstandortes Gägelow aus. Auf die Nachnutzung der dann leergezogenen Fläche im Sinne der Entwicklungsziele des REHK zur Umstrukturierung in Richtung nicht zentrenrelevanter Sortimente hat die Gemeinde allerdings wenig Einfluss.

Zur Umsetzung einer zentrenverträglichen Entwicklung des Standortes Gägelow ist es aber zwingend, dieses nicht nur auf das MEZ (Bebauungspläne Nr.1 und 2) zu beschränken. Dazu ist eine planerische Steuerung des Gesamtbereiches, das heißt der angrenzenden Gewerbegebiete zwingend erforderlich. Entsprechende Änderungen der Bebauungspläne mit dem Ziel des Ausschlusses weiterer Einzelhandelseinrichtungen mit nahversorgungs- / zentrenrelevanten Sortimenten sind durchzuführen.

c) Festlegung

- 1) *Der solitäre Ergänzungsstandort Gägelow bleibt in seiner Funktion unverändert.*
- 2) *Zur Umsetzung der Entwicklungsziele des REHK zur Umstrukturierung des Ergänzungsstandortes in Richtung nicht zentrenrelevante Sortimente ist eine bauleitplanerische Steuerung (Änderung der Bebauungspläne Nr. 1 und 2 „Gewerbegebiet Gägelow“) erforderlich.*

5.3.2 Solitärer NVS Klützer-Straße

a) Funktion 2020

Auf einer ehem. Gewerbefläche in der Klützer Straße (ca. 270 m nordwestlich vom Ergänzungsstandort - Gägelow (MEZ) (vgl. Kap. 5.3.1) soll ein NORMA-Markt aus dem Ergänzungsstandort - Gägelow als neuer EH-Standort für Lebensmitteleinzelhandel entstehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verlagerung und Errichtung eines Lebensmitteldiscounters mit 1200 m² Vfl. werden derzeit mit dem vorhabenbezogenen B-Plan Nr. 22 "Einzelhandelsstandort Gägelow - Nordwest" gelegt.

Diesem neuen EH-Standort ist die Funktion als solitärer NVS Klützer Straße in (teil)integrierter Lage zuzuweisen, da künftig eine neue Wohnsiedlung im Umfeld des EH-Standortes im Ortsteil Proseken entstehen wird. Als neuer solitärer NVS soll dieser die Versorgungsfunktion für die zukünftig umliegenden Wohnsiedlungsbereiche übernehmen.

b) Festlegung

- 1) *Dem neuen EH-Standort in der Klützer Straße wird im Ergebnis der Verlagerung des NORMA-Marktes vom MEZ-Gelände Gägelow auf die Brachfläche Klützer Straße / L01 (Flurstück 155/77) die Funktion als solitärer NVS in (teil)integrierter Lage zugewiesen.*
- 2) *Voraussetzung für die Funktion als solitärer NVS Klützer Straße ist, dass die Gemeinde Gägelow per Gemeindebeschluss die Ansiedlung von nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandel durch eine Änderung der Bebauungspläne Nr. 1 und 2 „Gewerbegebiet Gägelow“ ausschließt.*

Die verkehrliche Anbindung an dem neuen Standort (Zufahrten von der B105 sowie L01) ist durch die Gemeinde Gägelow ebenfalls zu prüfen.¹¹

5.4. Nahversorgungssituation in den Gemeinden Krusenhagen, Barnekow, Lübow, Metelsdorf und Zierow

Bereits im REHK von 2012 wurde festgestellt, dass im Vergleich zu der Versorgungssituation in den verschiedenen Wismarer Stadtteilen und in den Umlandgemeinden Hornstorf, Dorf Mecklenburg und Gägelow, räumliche und quantitative Versorgungslücken in den Umlandgemeinden Krusenhagen, Barnekow, Lübow, Metelsdorf und Zierow bestehen. Lediglich kleine Dorfläden, wie z.B. in der Gemeinde Lübow, decken punktuelle Bedarfe zur Nahversorgung ab. Vor dem Hintergrund einer relativ geringen Mantelbevölkerung in diesen Gemeinden fehlt auch weiterhin die wirtschaftliche Basis für großflächige Nahversorgungsstrukturen.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V initiierte Landesinitiative „Neue Dorfmitte M-V“ zur Förderung von kleinen Dorfläden bis 400 m² Vfl.. Seit der EU-Förderperiode 2014-2020 ist die „Landesinitiative Neue Dorfmitte Mecklenburg-Vorpommern“ verankert in der Richtlinie für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung, kurz „ILERL M-V“, unter Nr. 11.1.1 und Nr. 11.1.2 (Basisdienstleistungen) des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt M-V. Damit stehen Fördermittel des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (kurz: ELER) zur Sicherung der Nahversorgung zur Verfügung. Die Kriterien zur Förderung, Antragsformalitäten, Ansprechpartner etc. sind auf der Internetseite des Energieministeriums abrufbar.

¹¹ gemäß Protokoll zur außerordentlichen Sitzung am 02.04.2019 mit dem Landkreis NVM, dem EM, AfRL WM, dem Amt Grevesmühlen Land und vier weitere Umlandgemeinden des SUR Wismar

6. Sortimentsliste REHK SUR Wismar 2020

a) Ausgangslage

Das REHK 2012 enthält für den SUR Wismar eine Sortimentsliste (vgl. REHK 2012, Kap. 6.5: S. 80). In der Sortimentsliste sind unter „Zentrenrelevante Sortimente“: „Zoologische Artikel“ und „lebende Tiere“ aufgeführt, während in den Ansiedlungsempfehlungen für Einzelhandelsbetriebe nach Lage und Größe (vgl. REHK 2012, Kap. 6.7: S. 90/91) diese unter „nicht zentrenrelevantes“ Beispielsortiment „Zoofachmarkt“ aufgeführt sind.

b) Entwicklung - 2020

Die Sortimentsgruppe „Zoologische Artikel“ und „lebende Tiere“, die bislang in der Sortimentsliste als „zentrenrelevantes Sortiment“ aufgeführt wird, ist zukünftig den nicht zentrenrelevanten Sortimenten zuzuordnen (vgl. Anlage 3).

Begründung: Die Sortimentsgruppen sind in keinem ZVB vorhanden und haben für die Funktion der ZVB auch künftig keine tragende Bedeutung.

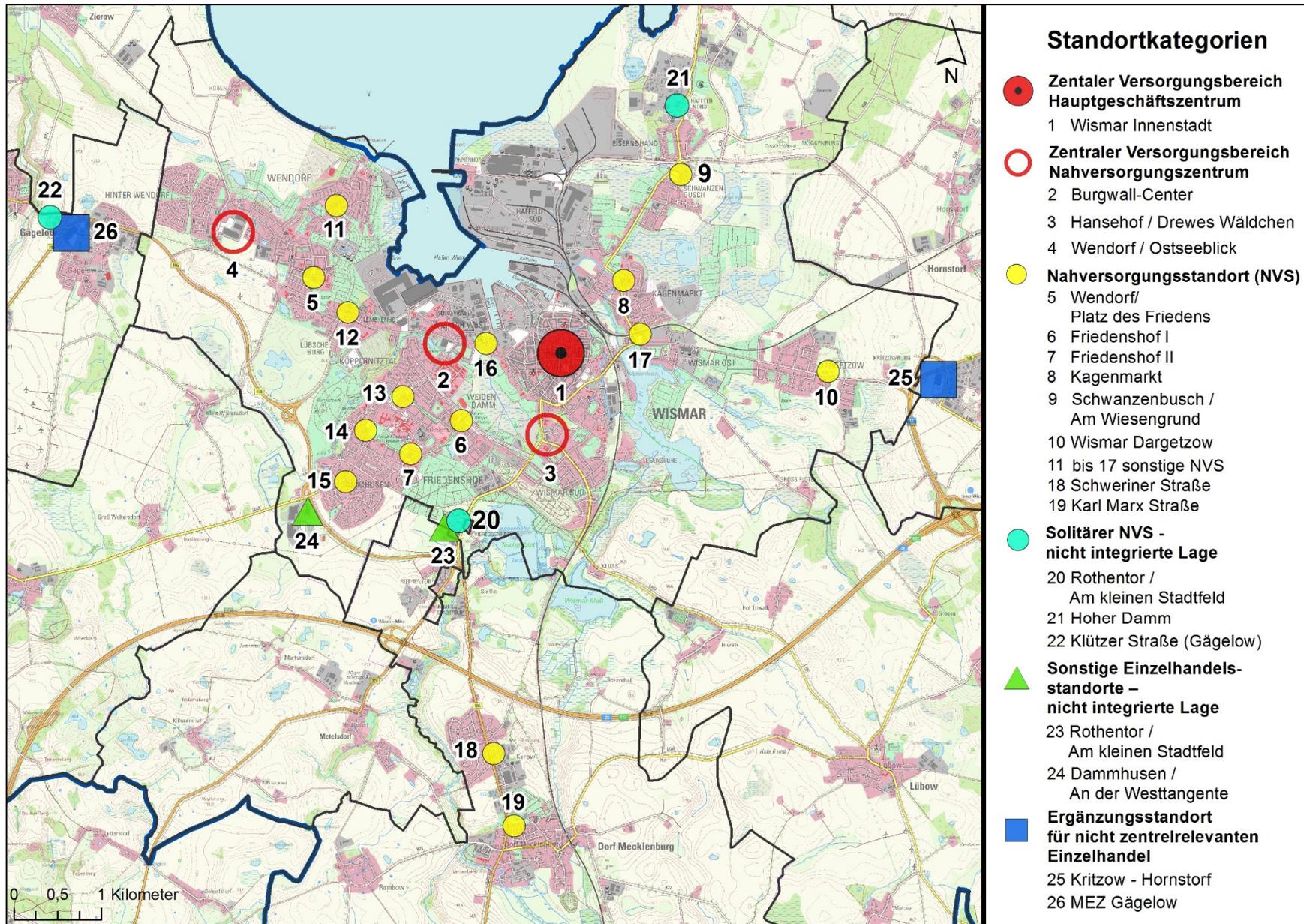
c) Festlegung

Es gilt die Sortimentsliste lt. REHK 2012 mit Ausnahme der Sortimentsgruppen „Zoologische Artikel“ und „lebende Tiere“. Diese werden nicht mehr als zentrenrelevante Sortimente geführt.

7. Ausblick

Mit der vorliegenden Aktualisierung des REHK von 2012 wurde eine Überprüfung und Aktualisierung der Standortstruktur des Einzelhandels im SUR Wismar vorgenommen. Im Sinne eines Strategiepapiers dient die vorliegende Aktualisierung als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Steuerung von Einzelhandelsentwicklungen im SUR Wismar für die nächsten 5 bis 10 Jahre.

Anlage 1: Übersichtskarte zur Standortstruktur des EH 2020



Quelle: eigene Erstellung EM, AfRL WM und Bauamt der HWI, 2020

Anlage 2: Veränderungen in der Standortstruktur des EH 2012 und 2020 im SUR Wismar

EH-Standorte nach REHK 2012	EH-Standorte nach REHK 2020	Status gemäß REHK 2012	Status im Ergebnis der Aktualisierung - REHK 2020	Bemerkung
Hansestadt Wismar				
Kapitel 4.1: Zentrale Versorgungsbereiche				
Hauptzentrum Wismarer Innenstadt mit Ergänzungsbereichen	Kap. 4.1.1: Hauptzentrum Wismarer Innenstadt mit Ergänzungsbereichen:	ZVB	ZVB	keine Änderung
		Ergänzungsbereich Bahnhofsumfeld	Ergänzungsbereich Bahnhofsumfeld	EH-Entwicklung in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG
		Ergänzungsbereich Alter Hafen	Ergänzungsbereich Alter Hafen	Handels-, Gastronomie-, Dienstleistungsfunktionen (<i>Änderung Gebietsabgrenzung</i>)
		Ergänzungsbereich Schiffbauerdamm	Ergänzungsbereich Schiffbauerdamm	keine Änderung
Burgwall-Center	Kap. 4.1.2: Burgwall-Center	NVZ	NVZ Burgwall-Center	keine Änderung
Hansehof	Kap. 4.1.3: Hansehof / Drewes Wäldchen	NVZ	NVZ Hansehof / Drewes Wäldchen	Neueinstufung (Ostteil: überwiegend DL-Angebote; Westteil: Nahversorgung)
Sonderstandort Hinter Wendorf	Kap. 4.1.4: Wendorf / Ostseeblick	<u>Ergänzungsstandort</u> für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel mit Teilfunktion Nahversorgung	NVZ Wendorf / Ostseeblick	Neueinstufung

EH-Standorte nach REHK 2012	EH-Standorte nach REHK 2020	Status gemäß REHK 2012	Status im Ergebnis der Aktualisierung - REHK 2020	Bemerkung
Kapitel 4.2: Nahversorgungsstandorte				
Platz des Friedens	Kap. 4.2.1: Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens	NVZ	NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Wendorf / Platz des Friedens	Neueinstufung als NVS - Änderung Status i.R. der städtebaulichen Zielstellung
Friedenshof	Kap. 4.2.2: Stadtteilzentrum Friedenshof I	NVZ	NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof I	Neueinstufung als NVS - unter Beachtung der städtebaulichen Zielstellung im Stadtteilzentrum Friedenshof I
Kapitänspromenade (Wismar-Friedenshof)	Kap. 4.2.3: Stadtteilzentrum Friedenshof II	solitärer NVS integrierte Lage (Lidl)	NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Friedenshof II	Neueinstufung als NVS - unter dem Entwicklungsziel als Stadtteilzentrum
Kagenmarkt / Poeler Straße	Kap. 4.2.4: Stadtteilzentrum Kagenmarkt	bipolares NVZ	nördlicher Bereich: Aufhebung NVZ	Eigentümnutzungsrechte gemäß B-Plan zu beachten!
			NVS mit ergänzenden Dienstleistungsfunktionen im Stadtteilzentrum Kagenmarkt	Neueinstufung als NVS
Am Wiesengrund	Kap. 4.2.5: Schwanzenbusch / Am Wiesengrund	NVZ	NVS Schwanzenbusch / Am Wiesengrund	Neueinstufung als NVS
Wismar Dargetzow	Kap. 4.2.6: Dargetzow	kein Status	solitärer NVS mit großflächigem Einzelhandel Möbel und Ergänzungsfunktionen für nicht zentrenrelevante Sortimente	Neueinstufung als NVS

EH-Standorte nach REHK 2012	EH-Standorte nach REHK 2020	Status gemäß REHK 2012	Status im Ergebnis der Aktualisierung - REHK 2020	Bemerkung
Kapitel 4.2.7 Sonstige solitäre NVS in integrierter Lage der HWI (7)				
Rudolf-Breitscheid-Straße (Wismar-Wendorf)	Rudolf-Breitscheid-Straße (Wismar-Wendorf)	solitärer NVS integrierte Lage (Netto)	solitärer NVS integrierte Lage (Netto)	keine Änderung
Lübsche Straße West (Wismar-West)	Lübsche Straße West (Wismar-West)	solitärer NVS integrierte Lage (Lidl)	solitärer NVS integrierte Lage (Lidl)	keine Änderung, Erweiterungsbau geplant
Lübsche Straße Ost (Wismar-West)	Lübsche Straße Ost (Wismar-West)	solitärer NVS integrierte Lage (Netto)	solitärer NVS integrierte Lage (Netto)	keine Änderung
Tierparkpromenade (Wismar-Friedenshof)	Tierparkpromenade (Wismar-Friedenshof II)	solitärer NVS integrierte Lage (Norma)	solitärer NVS integrierte Lage	keine Änderung, aber Ruine durch Brand – Neubau geplant
Begonienweg (Wismar-Friedenshof)	Begonienweg (Wismar-Friedenshof II)	solitärer NVS integrierte Lage (Netto)	solitärer NVS integrierte Lage (Netto)	keine Änderung
Philipp-Müller-Straße (Wismar-Friedenshof)	Philipp-Müller-Straße (Wismar-Friedenshof I)	solitärer NVS integrierte Lage (Sky)	solitärer NVS integrierte Lage (REWE)	keine Änderung (nur Anbieterwechsel)
Philosophencenter (Wismar-Ost)	Philosophencenter (Wismar-Ost)	solitärer NVS integrierte Lage (Norma)	solitärer NVS integrierte Lage (Norma)	keine Änderung
<i>Bürgermeister-Haupt-Straße (Wismar Süd)</i>	<i>entfällt</i>	<i>sonstiger Standort des Lebensmitteleinzelhandels - nicht integrierte Lage (Aldi)</i>	<i>entfällt wegen Verlagerung</i>	<i>entfällt mit Umsetzung B-Plan 69/17 (Drewes Wäldchen)</i>
Kapitel 4.2.8 Sonstige solitäre NVS in städtebaulich nicht integrierter Lage der HWI (2)				
Hoher Damm (Wismar-Nord)	Hoher Damm (Wismar Nord)	sonstiger Standort des Lebensmitteleinzelhandels - nicht integrierte Lage (Norma)	solitärer NVS nicht integrierte Lage (Norma)	keine Änderung (Änderung evtl. nach Rechtskraft B-Plan 48/18)
Am kleinen Stadtfeld	Rothenor / Am kleinen Stadtfeld	<u>Ergänzungsstandort</u> für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel	solitärer NVS – nicht integrierte Lage	Neueinstufung

EH-Standorte nach REHK 2012	EH-Standorte nach REHK 2020	Status gemäß REHK 2012	Status im Ergebnis der Aktualisierung - REHK 2020	Bemerkung
Kap. 4.3 Sonstige Einzelhandelsstandorte – nicht integrierte Lage der HWI				
Am kleinen Stadtfeld	Kap. 4.3.1: Rothentor / Am kleinen Stadtfeld	<u>Ergänzungsstandort</u> für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel	Einzelhandelsstandort für nicht zentrenrelevante Sortimente	Neueinstufung
<i>nicht aufgeführt</i>	Kap. 4.3.2: Dammhusen / An der Westtangente	<i>ohne Status</i>	Einzelhandelsstandort für nicht zentrenrelevante Sortimente	Neueinstufung
Kap. 5 Umlandgemeinden				
Sonderstandort Kritzow - Hornstorf	Kap. 5.1: Sonderstandort Kritzow - Hornstorf	<u>Ergänzungsstandort</u> für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel	<u>Ergänzungsstandort</u> für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel	keine Änderung, Entwicklung abgeschlossen
Dorf Mecklenburg	Kap. 5.2:	perspektivisches NVZ Dorf Mecklenburg	Aufhebung	Aufhebung
	Kap. 5.2.1: Schweriner Straße in der Gemeinde Dorf Mecklenburg	solitärer NVS Schweriner Straße integrierte Lage	solitärer NVS Schweriner Straße integrierte Lage vrsl. keine Änderung	Verlagerung Penny offen
	Kap. 5.2.2: Karl-Marx-Straße in der Gemeinde Dorf Mecklenburg	ohne Status	solitärer NVS Karl-Marx-Straße (Netto)	Neueinstufung
Sonderstandort Gägelow	Kap. 5.3.1: MEZ in der Gemeinde Gägelow	<u>Ergänzungsstandort</u> für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel mit Teilfunktion Nahversorgung (MEZ)	<u>Ergänzungsstandort</u> für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel mit Teilfunktion Nahversorgung (MEZ)	keine Änderung, aber Verlagerung NORMA, Anpassung B-Pläne erforderlich
	Kap. 5.3.2: solitärer NVS Klützer Straße	ohne Status	solitärer NVS Klützer-Straße in städtebaulich (teil)integrierter Lage (Neustandort NORMA)	Neueinstufung

Quelle: eigene Erstellung EM, AfRL WM und Bauamt der HWI, 2020

Anlage 3: Sortimentsliste für den SUR Wismar – aktualisiert

Zentrenrelevante Sortimente	
<i>hiervon nahversorgungsrelevant:</i> Back- und Fleischwaren Drogeriewaren Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Getränke) Pharmazeutika Reformwaren Schnittblumen Zeitungen / Zeitschriften	Handarbeitsbedarf / Kurzwaren / Meterware / Stoffe / Wolle Haushaltswaren Heimtextilien, Dekostoffe, Haus- und Tischwäsche Hörgeräte Kinderwagen Kunstgewerbe, Bilder, Bilderrahmen Künstlerartikel, Bastelzubehör Lampen, Leuchten, Leuchtmittel Lederwaren / Taschen / Koffer / Regenschirme Musikinstrumente und Zubehör Optik, Augenoptik Papier, Bürobedarf, Schreibwaren Parfümerie- und Kosmetikartikel Sanitätsbedarf Schuhe Spielwaren Sportartikel / -kleingeräte Sportbekleidung Sportschuhe Telekommunikation und Zubehör Uhren / Schmuck Unterhaltungselektronik und Zubehör
Angler- und Jagdbedarf und Waffen Bekleidung Bettwäsche Bild- und Tonträger Bücher Büromaschinen Campingartikel Computer- und Zubehör Elektrokleingeräte Fahrräder und technisches Zubehör Fotoartikel Gardinen Geschenkartikel Glas / Porzellan / Keramik	(This column continues from the previous row)
Nicht zentrenrelevante Sortimente	
Bauelemente, Baustoffe Bettwaren / Matratzen Bodenbelege Teppiche (Einzelware) Eisenwaren / Beschläge Elektrogroßgeräte Elektroinstallationsmaterial Erotikartikel Farben / Lacke Fliesen Gartenbedarf / -geräte	Kamine / Kachelöfen KFZ-, Caravan- und Motorradzubehör Maschinen / Werkzeuge Möbel Pflanzen / Samen Rollläden / Markisen Sanitärartikel Sportgroßgeräte Tapeten Topfpflanzen / Blumentöpfe und Vasen Zoologische Artikel, lebende Tiere

Quelle: vgl. REHK SUR Wismar 2012: S. 80, aktualisiert gemäß Festlegung Kap. 6

Unterzeichnung

Die Unterzeichner stimmen den Festlegungen zu Aktualisierung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes 2020 für den Stadt-Umland-Raum Wismar zu und erklären damit ihren Willen zur weiteren Zusammenarbeit.

.....
Thomas Beyer

Bürgermeister der Hansestadt Wismar

.....
Birgit Heine

Bürgermeisterin der Gemeinde Barnekow

.....
Burkhard Biemel

Bürgermeister der Gemeinde Dorf Mecklenburg

.....
Friedel Helms-Ferlemann

Bürgermeister der Gemeinde Gägelow

.....
Andreas Treumann

Bürgermeister der Gemeinde Hornstorf

.....
Harry Haker

Bürgermeister der Gemeinde Krusenhagen

.....
Angela Markewiec

Bürgermeisterin der Gemeinde Lübow

.....
Claus Hustig

Bürgermeister der Gemeinde Metelsdorf

.....
Franz-Josef Boge

Bürgermeister der Gemeinde Zierow