

Endbericht

Integriertes Regionskonzept „Untere Mittelelbe“ im Rahmen des INTERREG IVB-Projektes LABEL

Auftraggeber:

Landkreis Ludwigslust
Herr Wesser
Garnisonsstraße 1
19288 Ludwigslust
Telefon: 03874/ 624-1200
Wesser@ludwigslust.de

Auftragnehmer:

Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
Abteilung Stadt- und Regionalentwicklung
Dipl.-Geograph Christopher Toben
Dipl. Ing. Landeskultur und Umweltschutz Jan Hoffmann
Heike Rechlin

Landgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH
Dipl.-Ing. (FH) Heike Winkelmann
Dipl.-Ing. (FH) Petra Ehrhardt

Niedersächsische Landgesellschaft mbH
Dipl.-Ing. Raumplanung Sandra Lehnigk
Dipl.-Ing. Stadtplanung Iryna Davydenko

Leezen, 08.04. 2011

Inhalt

1	Kernaussagen und Fazit zum IREK Untere Mittelelbe.....	4
2	Anlass und Zielstellung	5
3	Methodik und Arbeitsablauf.....	6
4	Rahmenbedingungen des Untersuchungsraums - Zusammenfassung übergeordneter Planungen und Initiativen.....	7
4.1	Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung	7
4.2	Regionalinitiativen und Netzwerke	13
4.3	Sonstige Entwicklungskonzepte.....	19
5	Bestandsaufnahme und Strukturanalyse.....	24
5.1	Lage, Größe, administrative Gliederung.....	25
5.2	Natur und Landschaft.....	26
5.2.1	Naturräumliche Einordnung	26
5.2.2	Schutzgebiete und naturschutzfachliche Planungen	28
5.2.3	Gewässer- und Hochwasserschutz.....	29
5.3	Raum- und Siedlungsstruktur, Bevölkerung	33
5.3.1	Raum- und Siedlungsstruktur	33
5.3.2	Bevölkerung	35
5.4	Regionalwirtschaft und Beschäftigung	41
5.5	Tourismus, Freizeit und Erholung	47
5.6	Soziale Infrastruktur	53
5.7	Verkehrsinfrastruktur.....	58
6	SWOT-Analyse	62
7	Leitbild und strategische Handlungsempfehlungen	67
7.1	Leitbild	67
7.2	Strategische Handlungsempfehlungen nach Querschnittsthemen	69
7.2.1	Hochwasserschutz.....	70
7.2.2	Klimaschutz	74
7.2.3	Flussaffine Wirtschaft	79
7.2.4	Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel	88
8	Projekte	97

A Kartenteil

B Anlagenteil

1 Kernaussagen und Fazit zum IREK Untere Mittelbe

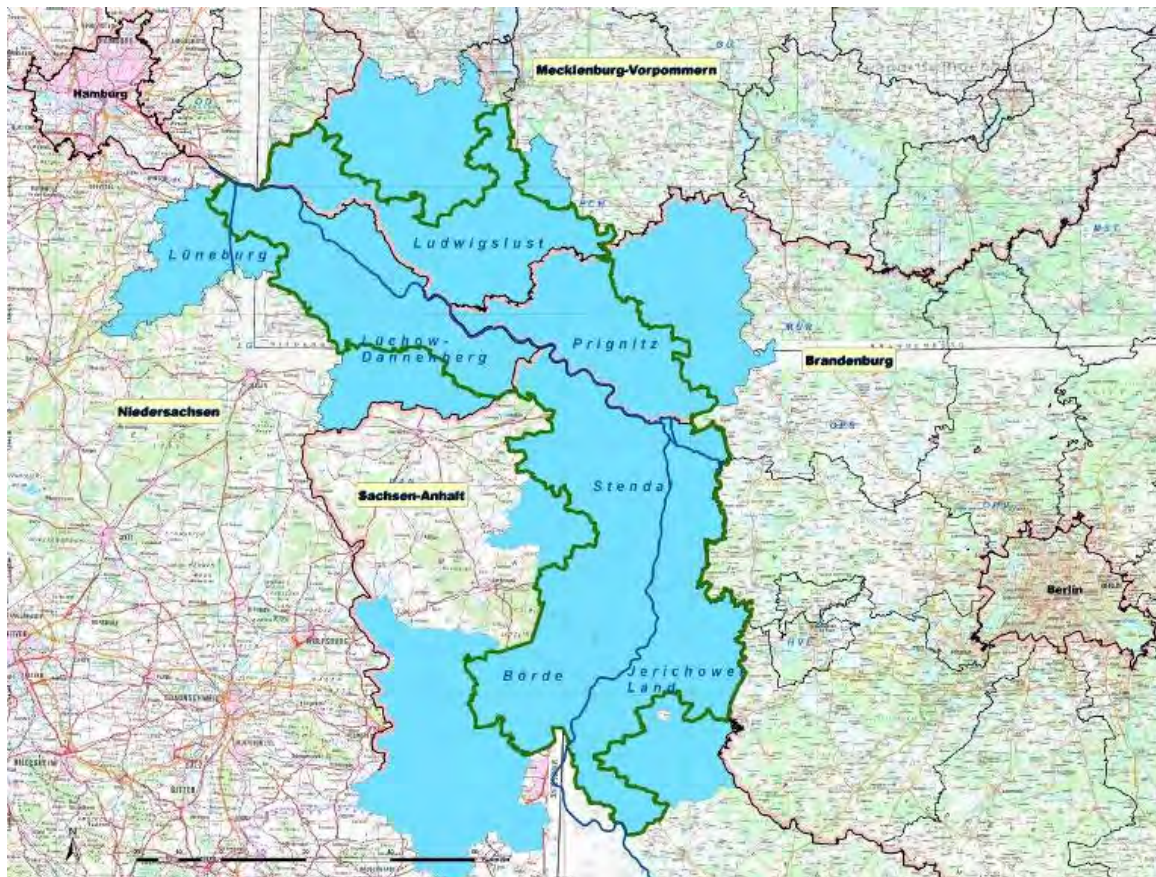
- Ziel des Integrierten Regionalen Entwicklungskonzeptes ist die Schaffung eines identitätsstiftenden Gutachtens für die beteiligten Landkreise und Gemeinden im Untersuchungsraum.
- Der Untersuchungsraum setzt sich aus strukturschwachen, dünn besiedelten und peripher gelegenen Räumen sowie wirtschaftsstärkeren Umlandregionen der Städte Magdeburg und Hamburg zusammen.
- Der Untersuchungsraum ist heterogen und in dieser Form ländergrenzenübergreifend bisher nicht systematisch analysiert worden.
- Die Besonderheit und Gemeinsamkeit des Untersuchungsraumes sind die Lage im Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ und an der Elbe mit Nebenflüssen, Altarmen und Nebengewässern.
- Das Biosphärenreservat ist ein wichtiges verbindendes Element, als solches bei den regionalen Akteuren aber nicht immer präsent.
- Der Untersuchungsraum wird als „Modellraum für eine nachhaltige und umweltgerechte Entwicklung“ verstanden, in dem die wirtschaftliche, ökologische und soziale Entwicklung gleichberechtigt nebeneinander stehen.
- Die Querschnittsthemen Hochwasserschutz, Klimaschutz, flussaffine Wirtschaft und Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel stellen das verbindende Element zwischen den Landkreisen und Gemeinden dar und finden aus diesem Grund besondere Beachtung.
- Es existieren verschiedene Regionalinitiativen, Netzwerke und sonstige Entwicklungskonzepte – u. a. zu den Querschnittsthemen – die sich mit gleichen Themenstellungen befassen, häufig jedoch nur ein räumlich begrenztes Gebiet betrachten.
- Eine länderübergreifende Betrachtung des Elberaumes zwischen Hamburg und Magdeburg fand bisher nur durch die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbtal statt – eine länderübergreifende Zusammenarbeit der Landkreise und Gemeinden ist zukünftig zu stärken.
- Das gemeinsame Handeln der im Untersuchungsraum liegenden Landkreise und Gemeinden ist getragen von dem Gedanken, einerseits von den angrenzenden Metropolen und städtischen Verdichtungsräumen um Hamburg, Magdeburg und Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter zu profitieren und in eine Zusammenarbeit und Arbeitsteilung mit diesen Räumen einzutreten. Andererseits soll der eigenständige, ländlich geprägte Charakter der Landschaft erhalten bleiben.
- Die strategischen Handlungsempfehlungen basieren auf dem Leitbild des Konzeptes „Region Untere Mittelbe: Zukunft erkennen – grenzenlos Handeln“, welches eine gemeinsame Identität und das gemeinsame Handeln in der Region Untere Mittelbe beinhaltet.
- Die 19 identifizierten Projekte sind geeignet, diese Grundsätze umzusetzen. Es bedarf hierzu allerdings koordinierten Handelns, für das die KAG eine geeignete Plattform gewesen wäre.

2 Anlass und Zielstellung


Im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG wird das Projekt LABEL („LABELBE-Anpassung an das Hochwasserrisiko im Elbe-Einzugsgebiet“) umgesetzt. Insgesamt 20 Partner aus Deutschland, Tschechien, Österreich und Ungarn arbeiten an einem effektiveren Hochwasserrisikomanagement an der Elbe zusammen.

Im Arbeitspaket vier des Projektes LABEL ist geregelt, dass von den deutschen Partnern ein Regionskonzept zu erarbeiten ist. Somit beauftragte der deutsche Projektpartner Landkreis Ludwigslust die Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mit ihren Konsortialpartnern (Niedersächsische Landgesellschaft, Landgesellschaft Sachsen-Anhalt) mit der Erstellung eines integrierten Regionskonzeptes (IREK) für das Gebiet der Unteren Mittelelbe zwischen Magdeburg und Lüneburg. Der Auftraggeber steht stellvertretend für die sieben räumlich beteiligten Landkreise Ludwigslust, Prignitz, Stendal, Jerichower Land, Börde, Lüneburg und Luchow-Dannenberg, der „Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbetal“ (KAG).

Abbildung 1: Gebietskulisse des IREK Untere Mittelelbe



Quelle: eigene Darstellung

 Untersuchungsraum

Ziel ist, ein integriertes Regionskonzept mit einem gutachterlichen und für die Partner der KAG Elbetal selbstbindenden Charakter zu erstellen. Die Region der Unteren Mittelelbe wird mit dem Konzept erstmalig über Kennzahlen und Einschätzungen definiert. Bisher existiert das Untersuchungsgebiet weder als administrative Einheit, noch als touristische Destination und auch nicht als einheitlicher Wirtschaftsraum.

Damit entsteht mit dem IREK insgesamt etwas identitätsstiftend Neues. Die zur Entwicklung eines integrierten Flussgebietsmanagements gegebenen Empfehlungen und Projekte sollen den sieben beteiligten Landkreisen sowie den über die Landkreise eingebundenen Akteuren, wie Regionalen Planungs- oder Wirtschaftsverbänden, als Entscheidungshilfen dienen und Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen.

Durch das IREK kann somit eine bundesland- und landkreisübergreifende Kooperation von Entscheidungsträgern erleichtert werden.

3 Methodik und Arbeitsablauf

Das IREK Untere Mittelbe wird nach einem drei-Phasen-Modell erarbeitet:

1. Analyse-Phase:

- Untersuchung der Rahmenbedingungen des Kooperationsraums (Zusammenfassung übergeordneter Planungen und Initiativen)
- Bestandsaufnahme und Strukturanalyse
- Stärken-Schwächen (SWOT)-Analyse

2. Konzept-Phase:

- Darstellung der Querschnittsthemen
- Leitbild

3. Projekt-Phase:

- Handlungsempfehlungen und Projektvorschläge

Dieses Modell wird von einem Konsortium, bestehend aus den Landgesellschaften Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern sowie der Niedersächsischen Landgesellschaft umgesetzt. Konsortialführer ist die Landgesellschaft MV mbH.

Alle Analysen erfolgen vor dem Hintergrund, Handlungsempfehlungen und Projektvorschläge zu den vier Querschnittsthemen Hochwasserschutz, Klimaschutz, flussaffine Wirtschaft und Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel zu formulieren. Daher erfolgt das Arbeiten in den Kapiteln wo immer es sinnvoll ist, auf der Basis dieser Querschnittsthemen. Sie können zusammengefasst wie folgt beschrieben werden:

Hochwasserschutz

- Beachtung von Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege der Natur- und Kulturlandschaft vor dem Hintergrund der besonderen Anforderungen des Hochwasserschutzes
- Maßnahmen zum Schutz von Bevölkerung und Sachgütern

Klimaschutz

- Benennung von zu erwartenden Veränderungen des Klimas und des Wasserhaushalts im Spannungsfeld zwischen Ökonomie und Ökologie sowie zwischen globalen und regionalen Auswirkungen des Klimawandels
- Abschätzung von Auswirkungen des Klimawandels auf die Schiffbarkeit der Elbe, z. B. Veränderungen von Niedrig- und Hochwasserereignissen

flussaffine Wirtschaft

- wirtschaftliche Bedeutung der Elbe als Transportader anhand von Hafeninfrastrukturen
- touristische Nutzung des Elberaums als ein weiterer Bereich flussaffiner Wirtschaft

Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel

- Flächenmanagement im Kontext zum Hochwasserschutz, Siedlungs- und Gewerbeentwicklung in überschwemmungs- und hochwassergefährdeten Bereichen
- Maßnahmen der Daseinsvorsorge unter Beachtung des demografischen Wandels

Bei der Erstellung des Konzeptes wurden vor allem Sekundärquellen ausgewertet. Eine Übersicht liefert die Tabelle „Zusammenstellung der Planungen und Konzepte mit Bezug zur Region der Unteren Mittelbe“ (siehe Anhang). Die Ergebnisse der Analyse sind hauptsächlich im Kapitel drei dokumentiert. Damit erhält der Auftraggeber eine zusammenfassende Darstellung der gegenwärtigen Situation im Untersuchungsraum.

Diese Bedingungen bilden den Rahmen, in dem sich der Untersuchungsraum entwickeln kann, und sind somit für die Kapitel sechs und sieben (Leitbild und strategische Handlungsempfehlungen) von entscheidender Bedeutung.

Ebenfalls zu beachten ist die administrative Heterogenität des Gebietes. Der Untersuchungsraum erstreckt sich über vier Bundesländer und sieben Landkreise. Daraus resultieren bei der Erarbeitung des IREK zu berücksichtigende Unterschiede in den politischen Gegebenheiten der Landesgesetzgebung, Festlegungen der Raumordnung, unterschiedliche Vorstellungen zur Entwicklung des Elberaums etc.

Über eine Steuerungsgruppe wurde der kontinuierliche Kontakt zum Auftraggeber und zu Akteuren aus den betroffenen sieben Landkreisen sicher gestellt. Mittels Experteninterviews sowie über die Teilnahme an Workshops und Tagungen konnte weiteres Wissen erhoben und in die Planung integriert werden.

Eine Auswahl der in diesem Zusammenhang durchgeführten Gespräche sowie besuchter Veranstaltungen ist tabellarisch erfasst (siehe Anhang).

4 Rahmenbedingungen des Untersuchungsraums - Zusammenfassung übergeordneter Planungen und Initiativen

4.1 Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden gemäß Raumordnungsgesetz (ROG) in Raumordnungsplänen der Bundesländer und in Regionalplänen festgesetzt. Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben, Grundsätze der Raumordnung sind allgemeine Aussagen als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen.

Im Folgenden sollen diese Grundsätze und Ziele den Querschnittsthemen des Integrierten Regionskonzepts Untere Mittelbe zugeordnet werden. Die Zuordnung erfolgt auf der räumlichen Ebene der Planungsregionen¹, zu denen die sieben Landkreise gehören.

¹ Die Planungsregionen werden von den Ämtern für Raumordnung der jeweiligen Bundesländer festgelegt. Die Informationen in den nachfolgenden Tabellen beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet. Allgemeine Formulierungen, wie „Anpassung und Gestaltung von Raumnutzungen unter dem Gesichtspunkt der Klimaveränderung“ gelten für die gesamte Planungsregion und damit ebenfalls für den Untersuchungsraum.

Begriffserläuterung: Landesplanung = L, Regionalplanung = R, Ziel = Z, Grundsatz = G

Planungsregion Westmecklenburg:

Hochwasserschutz	Klimaschutz
<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Naturschutz und Landschaftspflege (LZ); (bei Boizenburg/Elbe, Jessenitz, Dömitz; FFH) - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz (LG); (flächendeckend im elbnahen Raum) - In den Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz soll auch der Vorsorge und Schadensminimierung ein besonderes Gewicht beigemessen werden. (LG) - Vorbehaltsgebiete Naturschutz und Landschaftspflege (LG); (flächendeckend im elbnahen Raum) - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz (LG); (flächendeckend im elbnahen Raum) - Vorbehaltsgebiete Naturschutz und Landschaftspflege (RG); (flächendeckend im elbnahen Raum) - Vorranggebiete Naturschutz und Landschaftspflege (RZ); (Uferbereich der Elbe) - Vorbehaltsgebiete Küsten- und Hochwasserschutz (RG); (flächendeckend im elbnahen Raum) - besonderes Gewicht des Belangs Hochwasserschutz (RG) - Vorranggebiete Küsten- und Hochwasserschutz (RZ) 	<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung und Gestaltung von Raumnutzungen unter dem Gesichtspunkt der Klimaveränderung (RG)
Flussaffine Wirtschaft	Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel
<ul style="list-style-type: none"> - Vorbehaltsgebiet Tourismus (LG) - Tourismusentwicklungsraum (RZ); (flächendeckend im elbnahen Raum) - Ausbau der landschaftsbezogenen Erholung, der Beherbergungskapazitäten und der touristischen Infrastruktur; besondere Berücksichtigung bei der Tourismusförderung (RZ) - Weiterentwicklung der Möglichkeiten und Bedingungen für den Wassersport und die Fahrgastschifffahrt (RZ) - Die Häfen in Boizenburg/Elbe und Dömitz sollen insbesondere für die touristische Nutzung weiterentwickelt werden. (RG) - bedeutsamer Entwicklungsstandort Gewerbe und Industrie: Boizenburg/Elbe, Ludwigslust (RG) - Sicherung und Ausbau der großräumigen und überregionalen Verkehrsanbindungen (RG) - Sicherung und Entwicklung von regionalen Branchenschwerpunkten des industriellen und gewerblichen Sektors, u. a. Schiffbau (RG) - Stärkung und Weiterentwicklung ländlicher Räume mit günstiger Wirtschaftsbasis (RG) - Entwicklungsimpulse aus der Metropolregion Hamburg sollen aufgenommen werden. Schaffung von Bauflächenangeboten und infrastrukturellen Voraussetzungen (RG) - Fischerei als regionstypischer Wirtschaftszweig soll erhalten und weiterentwickelt werden (RG) - Hafeninfrastruktur soll bedarfsgerecht weiterentwickelt werden (RG) 	<ul style="list-style-type: none"> - Grundzentren: Boizenburg/Elbe, Lübtheen, Dömitz, Grabow (RZ) - Mittelzentrum: Ludwigslust (RZ) - Stärkung der zentralen Orte (RG) - Siedlungsschwerpunkte: Neu Kaliß, Rastow (RZ); Siedlungsschwerpunkte ergänzen die zentralen Orte. Sie werden als größere Hauptorte einer Gemeinde definiert, wenn die Kriterien, wie Einwohnerzahl, Beschäftigtenzahl und Einzelhandelskapazität dies zulassen. (RZ) - Überörtliche Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge sollen in den zentralen Orten konzentriert werden.

Planungsregion Prignitz-Oberhavel:

Hochwasserschutz	Klimaschutz
<ul style="list-style-type: none"> - Freiraumverbund (LZ) (Elbeufer im gesamten Verlauf). Der Freiraumverbund ist zu sichern und zu entwickeln. Inanspruchnahme ist regelmäßig ausgeschlossen. - Risikobereich Hochwasser (LG) (flächendeckend im elbnahen Raum) 	Keine Festlegungen.
Flussaffine Wirtschaft	Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel
<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgestandorte für großflächige gewerblich-industrielle Vorhaben: Perleberg, Pritzwalk (LG) - transnationaler Verkehrskorridor Hamburg/ atlantischer Raum (LZ) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mittelzentren mit Funktionsteilung sind Perleberg – Wittenberge, Pritzwalk – Wittstock (LZ)

Für die Planungsregion Prignitz-Oberhavel ist kein aktueller Regionalplan vorhanden.

Planungsregion Lüneburg:

Hochwasserschutz	Klimaschutz
<ul style="list-style-type: none"> - In den zeichnerischen Darstellungen der Raumordnung werden Vorranggebiete für Hochwasserschutz im Einzelnen festgelegt. Höchste Priorität im Bereich Hochwasserschutz hat die Erhöhung und Verstärkung der Hochwasserdeiche an der Elbe. Die vorhandenen Anlagen sollen stets weiterentwickelt und gesichert werden. (LZ) - Überschwemmungsgebiete sind in Abwägung mit den Erfordernissen des Hochwasserschutzes als notwendige Lebensräume für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten zu erhalten und weiter zu entwickeln. Insbesondere gilt dies für das hierfür bedeutsame Deichvorland der Elbe. (RG) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bei der kommunalen Bauleitplanung sind verstärkt die Erfordernisse des Klimawandels und des Klimaschutzes zu berücksichtigen. Dazu gehören z. B.: Förderung kompakter Bebauungs- und Siedlungsformen, Förderung der Innenentwicklung, Schaffung von optimalen siedlungs- und baustrukturellen Rahmenbedingungen zur effizienten Nutzung von Solarenergie, Förderung der Verwendung erneuerbarer Energien im Wohnungsbau, bestmögliche Erschließung von Wohngebieten an den ÖPNV, Verkehrsvermeidung sowie Erhaltung und möglichst Vermehrung der Speicherkapazitäten für klimarelevante Gase (Wälder und Gehölze, organische Böden) (LG) - Die vor allem in den Gemarkungen Hittbergen, Wendewisch und Garlstorf noch erhaltenen Teile der Marschhufenlandschaft sind wegen ihres einmaligen landschaftsökologischen, -gestalterischen und kulturhistorischen Wertes zu erhalten. Aus landschaftsökologischen Gründen gilt dieses auch für die gemeldeten FFH-Gebiete. Weitere Naturschutzaufgabe ist die Sicherung und Entwicklung des Biosphärenreservats „Niedersächsische Elbtalaue“, welches durch das Biosphärenengesetz klar geregelt ist. (RZ)
Flussaffine Wirtschaft	Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel
<ul style="list-style-type: none"> - Die Elbe und deren Seitenkanal sind von großer Bedeutung für die ansässige Wirtschaft. Vor allem der Güterverkehr auf den Wasserstraßen ist zu fördern und zu verstärken. Die Bereitstellung von Industrie- und Gewerbeflächen in diesem Bereich ist auch zukünftig zur Schaffung und Sicherung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen notwendig. Hierfür ist insbesondere der Ausbau wesentlicher technischer Anlagen, wie des Schiffshebewerks Scharnebeck, voranzutreiben. So kann der steigende Hafenhinterlandverkehr zukünftig stärker entlastet werden. (LZ) - Neben der gewerblichen, besitzt die Elbe ebenfalls große Bedeutung für die touristische Schiff- 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Siedlungsentwicklung soll vorrangig auf die zentralörtlichen Standorte ausgerichtet werden (LZ). Daneben ist aber auch die Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit ländlicher Siedlungen zu fördern. Hierfür sollten in verstärktem Maße Erneuerungs- und Entwicklungsmaßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung durchgeführt werden. (RG) - Zu den Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Ländliche Siedlung“ gehören im Teilgebiet des Untersuchungsraums u. a. Dahlem, Gienau und Oldendorf an der Göhrde (LZ). Die genannten Ortschaften müssen insbesondere Funktionen, wie ländliches Wohnen, Naherholung erfüll-

fahrt. Die Schiffbarkeit muss auch zukünftig sichergestellt werden, um den Bereich Wassertourismus in der Region zu stärken und weiter auszubauen. (RG)

len, ländlichen Tourismus und Betriebsstätten der Landwirtschaft sowie des dörflichen Gewerbes aufweisen. (LG)

- Grundzentren: Scharnebeck, Neetze, Neuhaus und Dahlenburg
- Grundzentrum mit mittelzentralen Teilfunktionen: Bleckede

Planungsregion Lüchow-Dannenburg:

Hochwasserschutz	Klimaschutz
<ul style="list-style-type: none"> - Die zeichnerische Darstellung legt Gebiete zur Sicherung des Hochwasserabflusses fest und sichert diese Gebiete vor Planungen, Maßnahmen oder Nutzungen. Diese Bereiche sind von Planungen, Maßnahmen oder Nutzungen, insbesondere von Bebauung, freizuhalten, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen die Überflutung durch Hochwasser, die Hochwasserrückhaltung und den Hochwasserabfluß beeinträchtigen können oder den Retentionsraum verkleinern. (RZ) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ventilationsschneisen und Kaltabflußbahnen, insbesondere in den Tälern der im Drawehn entspringenden Bäche und an der Geestabbruchkante zur Elbe, dürfen in ihrer Funktion durch Anlagen oder durch Begründung von Wald nicht beeinträchtigt werden. (RZ) - Der Erhalt, die Pflege, die Entwicklung und Nutzung vorratsreicher Wälder sowie deren Vermehrung sind aufgrund der CO₂-Bindung im Wald voranzutreiben. Durch vermehrte Nutzung von Holz als erneuerbarem Energieträger und durch seine Verwendung als vielseitiger Roh- und Baustoff ist auf eine Reduzierung der CO₂-Freisetzung hinzuwirken. (RG)
Flussaffine Wirtschaft	Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel
<ul style="list-style-type: none"> - In der zeichnerischen Darstellung werden die Elbe als schiffbarer Fluss, seine Mindesttragfähigkeit und die Umschlagplätze festgelegt. Die Bundeswasserstraße Elbe ist in ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten und auszubauen mit dem Ziel der Stabilisierung der Fahrrinne mit einer Fahrrinntiefe von 1,60 m unter dem GIW 89 bei einer Fahrrinnenbreite von mindestens 50 m an 95 % der Tage im Jahr, einer Fahrrinntiefe bei Mittelwasser MW von mindestens 2,50 m an durchschnittlich 50 % des Jahres und für den 3-lagigen Containerverkehr mit einer lichten Brückendurchfahrthöhe von min. 7,00 m über dem Bemessungswasserstand, die im Mittel nur an 10 Tagen im Jahr unterschritten wird. - Regionales Ziel ist es, die Elbe als schiffbaren Fluss und entsprechende Leistungsfähigkeit zu erhalten. Dazu gehört auch die touristische Nutzung der Elbe. Planungen zur Stärkung des Tourismus sind zu fördern (RZ) Zu nennen wären beispielsweise der Ausbau von Sportboothäfen und die Neuerrichtung von Fahrgastschiffahrts-Anlegeplätzen in dem Teilgebiet der Region. (RG) 	<ul style="list-style-type: none"> - Im ländlichen Raum ist grundsätzlich eine Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln, die aber genügend Freiräume erhält und die Zersiedlung der Landschaft unterbindet. (LZ) - In Städten und Gemeinden ist darauf zu achten, dass die Siedlungsentwicklung den besonderen Eigenarten der jeweiligen Orte Rechnung trägt. Charakteristische Orts- und Landschaftsbilder sind zu erhalten und unter Berücksichtigung städtebaulicher Erfordernisse weiterzuentwickeln (RG). Vorrangig soll die Siedlungsentwicklung auf die Zentralen Orte konzentriert werden. (LZ) - Im RROP sind dementsprechend „Vorragegebiet für die Siedlungsentwicklung“ in Lüchow festgelegt, an denen sich die allgemeine Siedlungsentwicklung orientieren soll. (RZ) - Bei allen Maßnahmen und Planungen zur Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes sind die wesentlichen Entwicklungskomponenten der Bevölkerungsstruktur zu berücksichtigen. (RG) - Mittelzentrum: Lüchow - Grundzentren: Hitzacker, Dannenberg, Gartow

Planungsregion Altmark und Magdeburg:

Hochwasserschutz	Klimaschutz
<ul style="list-style-type: none"> - Für den vorbeugenden Hochwasserschutz ist im Binnenland vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und überschwemmungsgefährdeten Bereichen zu sorgen. (LG) - Bei im Einzelfall entstehenden Nutzungskonflikten zwischen Vorranggebieten für Natur und Landschaft und Vorranggebieten für Hochwasserschutz hat der Hochwasserschutz Vorrang. (LZ) - Festlegung von Vorranggebieten für den Hochwasserschutz zur Erhaltung der Flussniederungen für den Hochwasserrückhalt und den Hochwasserabfluss sowie zur Vermeidung von nachteiligen Veränderungen der Flächennutzung, die die Hochwasserentstehung begünstigen und beschleunigen. (LZ) - Vorranggebiete sind die Flächen zwischen den Uferlinien der Gewässer und Hochwasserdeichen oder den Hochufern sowie die Ausuferungs- und Retentionsflächen der bedeutenden Fließgewässer (LZ)- Elbe, Havel, Aland-Biese-Milde, Tanger, Ehle, Elbumflut, Ohre, Uchte, Ihle, Stremme - Für den Hochwasserschutz sind alle Möglichkeiten zur Förderung des natürlichen Wasserrückhaltes durch Deichrückverlegung zur Wiedergewinnung von Überschwemmungsgebieten, durch Entsiegelung, Versickerung, Renaturierung und standortgerechte Land- und Forstbewirtschaftung zu nutzen. (EFGL) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nachteiligen Veränderungen des globalen Klimas muss entgegenwirkt werden. Die Verunreinigung der Luft soll vor allem in den Verdichtungsräumen verringert werden. Zur Erreichung der Reduktionsziele der Bundesregierung sollen die Emission von Treibhausgasen reduziert werden. Alle raumbedeutsamen Maßnahmen sollen sich an dieser Zielstellung orientieren. (EFGL) - Die Freiräume sind in ihrer Bedeutung für funktionsfähige Böden, für den Wasserhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt sowie das Klima zu sichern oder in ihrer Funktion wiederherzustellen. (LG) - Im Interesse der nachhaltigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen sollen Freiräume nur in Anspruch genommen werden, wenn das öffentliche Interesse begründet ist und eine unvermeidliche Inanspruchnahme möglichst flächensparend und umweltschonend erfolgt. - An den Freiraum gebundene Nutzungen wie die Landwirtschaft, die Forstwirtschaft, die Rohstoffgewinnung und die Wassergewinnung sowie die Grundwassersicherung sollen mit den Regulations- und Regenerationsleistungen des Naturhaushalts in Einklang gebracht werden. (LG) - Nachteiligen Veränderungen des Klimas soll entgegengewirkt werden. Die dazu notwendigen Verringerungen der Emissionen von Treibhausgasen sollen mindestens in dem Maße erreicht werden, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland international verpflichtet hat. Die raumbedeutsamen Maßnahmen haben sich an dieser Zielstellung zu orientieren. (EFGL) - Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen oder zu sichern, dass sich die Landwirtschaft als leistungsfähiger Wirtschaftszweig sich in allen Betriebs- und Rechtsformen dem Wettbewerb entsprechend entwickeln kann und gemeinsam mit einer leistungsfähigen, nachhaltigen Forstwirtschaft dazu beiträgt, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten. - Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind für die Erhaltung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen vorgesehen. Im Gebiet sind das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, Teile der Unteren Havelniederung und Schollener See, Elbaue Beuster – Wahrenberg, Tangelnscher Bach und Bruchwälder, Schießplatz Bindfelde östlich bei Stendal, Stendaler Stadforst, Alte Elbe zwischen Kannenberg und Berge, Teilbereiche des Biosphärenreservates Mittlere Elbe, Elbaue Jerichow, Teilbereiche der Colbitz-Letzlinger Heide, Altenplathowsche Forst, Demsiner Heide, Fiener Bruch, Ramstedter Forst, Tangerniederung
Flussaffine Wirtschaft	Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel
<ul style="list-style-type: none"> - Zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft sind in erforderlichem Umfang Flächen vorzuhalten, die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen sowie die Attraktivität der Standorte 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im besiedelten und unbesiedelten Bereich ist zu sichern. In den jeweiligen Teilräumen sind ausgeglichene wirtschaftliche, infrastrukturelle, soziale, öko-

<p>zu erhöhen. (LG)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das vorhandene Wasserstraßennetz und die Binnenhäfen sollen für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Güterverkehr erhalten und soweit erforderlich ausgebaut und modernisiert werden, um eine Entlastung der Straßen und der Schienenwege zu erreichen. (LZ) - Vordringlich war der Ausbau des Mittellandkanals/Elbe-Havel-Kanals einschließlich des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg mit der elbwasserstandsunabhängigen Anbindung der Magdeburger Häfen - Der Ausbau und die Entwicklungsmöglichkeiten der als Vorrangstandorte festgelegten öffentlichen Häfen sind besonders zu unterstützen. - Vorrangstandorte Hafenausbau: Arneburg/ Niedergörne, Haldensleben, Genthin - Der Tourismus ist nachhaltig zu entwickeln. Insbesondere ist die Verbesserung der touristischen Infrastruktur sowie touristischer Einrichtungen zuzulassen bzw. deren Erweiterung im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung zu ermöglichen. (LG) - Eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander durch Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. (LG) - Vorrangstandort für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen- Arneburg - Vorrangstandort für regional bedeutsame Industrieanlagen und Gewerbestandorte (Stendal-Buchholz) 	<p>logische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. (LG)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Wiedernutzung brachgefallener Siedlungsflächen ist der Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen zu geben. (LG) - Eine weitere Zersiedlung der Landschaft ist zu vermeiden. (LG) - Die Infrastruktur ist mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur in Übereinstimmung zu bringen. Eine Grundversorgung der Bevölkerung mit technischen Infrastrukturleistungen der Ver- und Entsorgung ist flächendeckend sicherzustellen. Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in Zentralen Orten zu bündeln. (LG) - Die Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur soll darauf ausgerichtet werden, dass der Bevölkerung in allen Landesteilen in zumutbarer Entfernung die erforderlichen Einrichtungen bereitgestellt werden, um damit die allgemeinen Lebensbedingungen zu verbessern. Dazu soll das Netz der sozialen Einrichtungen - schwerpunktmäßig in den Zentralen Orten - bedarfsgerecht verbessert und vervollständigt werden. (LG) - Ländliche Räume sind als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung zu entwickeln. Die ökologischen Funktionen der ländlichen Räume sind auch in ihrer Bedeutung für den Gesamttraum zu erhalten. (LG) - Bei der weiteren Siedlungsentwicklung haben die städtebauliche Innenentwicklung, Wohnungsmodernisierung, städtebauliche Erneuerung und Verbesserung des Wohnumfeldes Vorrang vor der Neuausweisung von Flächen im Außenbereich. (LG) - Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums: Stendal - Mittelzentren: Burg, Haldensleben, Stendal - Grundzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums: Genthin, Wolmirstedt, Havelberg, Osterburg - Grundzentren: Angern, Gommern, Jerichow, Paretz, Arneburg, Havelberg, Seehausen, Schönhausen, Tangerhütte, Tangermünde
---	---

EFGL: Einzelfachliche Grundsätze der Landesplanung

Fazit:

Die Analyse der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung in den sechs betroffenen Planungsregionen zeigt eine weitgehende Übereinstimmung in den beabsichtigten Entwicklungszielen. Auf dieser Ebene existiert die Region der Unteren Mittelbe damit bereits als einheitlicher, zusammengehöriger Raum.

Diese Einheit zeigt sich beispielsweise beim Querschnittsthema Hochwasserschutz. In allen Planungsregionen wurden Festsetzungen zum Schutz und zur Pflege der Natur- und Kulturlandschaft vor Hochwasserereignissen getroffen. Dazu gehören die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz² im Einzugsbereich der Elbe. Zusammen mit wasserbaulichen Maßnahmen (Deichbau, Wiedergewinnung von Überschwemmungsgebieten u. a.) soll in jeder Planungsregion in gleicher Weise ein Schutz vor Hochwasser gewährleistet werden.

² Die Bezeichnung dieser Räume kann in den verschiedenen Planungsregionen variieren.

Beim Thema Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel sind die Aussagen in allen untersuchten Planungsregionen inhaltlich ähnlich. Im Vordergrund steht eine flächendeckende Grundversorgung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur. Spezielle überörtliche Einrichtungen und soziale Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge sollen sich dagegen vorrangig in zentralen Orten konzentrieren. Der ehemalige Grundsatz, alle Dienstleistungen flächendeckend anzubieten, wird damit aufgegeben, als eine konsequente Folge des demografischen Wandels.

Neben den konkreten Formulierungen zu den Themen Hochwasserschutz und Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel sind die Formulierungen zum Klimaschutz allgemeiner verfasst. Oft werden sie auch als Grundsatz und nicht als Ziel formuliert und unterliegen daher nachfolgenden Abwägungs- und Ermessensentscheidungen. Hierbei wird die Schutzwürdigkeit von Natur und Landschaft betont, insbesondere die Entwicklung des Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe. Weiterhin wird die Notwendigkeit unterstrichen, durch eine nachhaltige Raum- und Siedlungsentwicklung den Flächenverbrauch zu beschränken.

Beim Querschnittsthema flussaffine Wirtschaft konzentrieren sich die Aussagen auf die Bereiche Tourismus und Berufsschifffahrt. Die Gewichtung zwischen diesen Bereichen ist in den Planungsregionen jedoch unterschiedlich. Während in der Planungsregion Westmecklenburg die flussaffine Wirtschaft vor allem im Sektor Tourismus gestärkt werden soll, wird in den Planungsregionen Lüneburg, Lüchow-Dannenberg sowie Altmark und Magdeburg die Bedeutung der Elbe für den Güterverkehr und dafür notwendige technische Anlagen betont.

4.2 Regionalinitiativen und Netzwerke

Immer mehr Zusammenschlüsse agieren in den Regionen und bilden Netzwerke, um dort die regionale Wirtschaft, Umwelt und Identität zu stärken. In Deutschland gibt es über 500 Regionalinitiativen, auf dessen Portal³ im Internet genauere Informationen über das gesamte Spektrum abgerufen werden können. Im betrachteten IREK-Gebiet haben sich in der Vergangenheit verschiedenste Initiativen und Netzwerke etabliert, die im Folgenden kurz dargestellt werden.

Das IREK-Gebiet prägende einzigartige Elbtal, welches auch bedingt durch die jahrzehntelange deutsche Teilung in weiten Bereichen in relativer Ursprünglichkeit erhalten ist, findet sich auf beiden Seiten der ehemaligen Grenze. Touristische und andere übergreifende Nutzungen orientieren sich nicht an Verwaltungsstrukturen und kommunalen Zuständigkeiten, sondern sehen die komplexe Landschaft und erwarten vernetzte Infrastrukturen.

Dieser Logik Rechnung tragend, den Elberaum vor dem Hintergrund des sich etablierenden Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe“ als entwicklungsfähigen Kooperationsraum verstehend und ihm als solchen eine Chance zu geben, fanden sich 1996 nördlich von Magdeburg bis hinein nach Niedersachsen sieben Landkreise zusammen, um ihre Aktivitäten entlang der Elbe zu koordinieren sowie das Biosphärenreservat und seine Zielstrategien nachhaltiger Entwicklung zu befördern und zu unterstützen. Es entstand die **"Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) zur Zusammenarbeit im Elbetal"**. Seitdem engagiert sich die KAG für eine gemeinsame, nachhaltige Regionalentwicklung des Elbetals.

Erklärtes Ziel der KAG ist die "Entwicklung des Elbetals als Natur-, Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum unter Einbindung von regionalen Partnern aus der Wirtschaft, der

³ <http://www.reginet.de/regionalinitiativen.html>

Landwirtschaft, den Umweltverbänden und Tourismusorganisationen". 2010 verständigten sich die Landkreise jedoch auf eine vorzeitige Auflösung der KAG – vorbehaltlich der Kreistagsbeschlüsse. Es wird dennoch eine kontinuierliche Zusammenarbeit der Landkreise bei den gemeinsamen Themen angestrebt.

Im Mai 2009 gründeten 13 Gemeinden und Städte eine „**Hochwasserpartnerschaft Elbe**“. Darunter sind aus den Bundesländern Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern auch einige Städte und Gemeinden der Gebietskulisse des IREK bzw. der KAG. Auch wenn Hochwasser Ländersache ist, wollen die Kommunen, da unmittelbar betroffen, durch eigene Initiative Abstimmungen zur gemeinsamen Vorsorge sowie gemeinsame Schutzstrategien entwickeln.

Niedersachsen:

Im Rahmen eines Interministeriellen Arbeitskreises (IMAK) Landesentwicklung/ IMAK-Projektgruppe Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ entstand im Jahr 2009 das Projekt **Integriertes Auenmanagement Elbe**. In den Vorländern der Elbe bestehen aufgrund der Schadstoffbelastung durch häufig auftretendes Hochwasser erhöhte Risiken für dort wirtschaftende Landwirte. Zur Minimierung dieser Risiken wurde von beteiligten Institutionen ein Integriertes Auenmanagement entwickelt. Dessen Ziel ist, die Schadstoffproblematik an der Elbe vor Ort, ressort- und aufgabenübergreifend zu verdeutlichen und risikomindernde Lösungen zu finden. Gleichzeitig sollen Übertragungen der Schadstoffe in die Nahrungsmittelkette verhindert werden. Die Aktivitäten werden durch eine Lenkungsgruppe begleitet, in der zahlreiche Vertreter öffentlicher und privater Stellen zusammenarbeiten.

Das Regionale Entwicklungskonzept für die **LEADER-Region Elbtalaue** wurde federführend durch die 2007 reorganisierte LAG erstellt. Die eigentliche LAG besteht bereits seit 2002, seitdem die Region Elbtalaue zu den LEADER-Regionen in Niedersachsen gehört. Das Gebiet umfasst die Samtgemeinden Scharnebeck, Ostheide und Dahlenburg, die Stadt Bleckede, die Gemeinde Amt Neuhaus im Landkreis Lüneburg sowie den gesamten Landkreis Lüchow-Dannenberg mit seinen Samtgemeinden Elbtalaue, Gartow und Lüchow (Wendland). Im Vordergrund der Entwicklung der LEADER-Region Elbtalaue steht das Ziel, die Region vielfältig wirtschaftlich zu stärken, Arbeitsplätze zu schaffen und die Lebensqualität zu verbessern.

In den Themenfeldern Wirtschaft, Energie, Bildung und Kultur wurden in der Förderperiode 2002-2006 zahlreiche der Zielerreichung dienende Projekte realisiert. Mit Beginn der neuen Förderperiode des LEADER-Programms bewarb sich die Elbtalaue erneut als Leader-Region und wurde auch für die gegenwärtige Förderperiode ausgewählt.

Damit verfolgt die Region weiterhin grundlegende Ansätze des LEADER-Programms, wie z. B. den Bottom-up-Ansatz bei der Realisierung neuer Projekte und eine stärkere Zusammenarbeit aller Sektoren und Ebenen der Region durch einen integrierten Entwicklungsansatz.

Im Jahr 2004 haben die niedersächsischen Landkreise Stade, Lüneburg und Harburg zusammen mit dem Hamburger Bezirk Harburg die **Wachstumsinitiative Süderelbe AG** gegründet. In gemeinsamer Verantwortung wurde durch die Länder Niedersachsen und Hamburg, die betreffenden Landkreise, Kommunen und private Unternehmen ein Kooperationsraum geschaffen. Dessen Ziel ist die grenzübergreifende Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Standortbedingungen. Dies soll primär durch gezielte Ansiedlung und Vernetzung von Unternehmen der Region und damit verbundene Entwicklung neuer Cluster erreicht werden. Die Süderelbe AG als kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen soll die wirtschaftliche Entwicklung der Süderelbe-Region vorantreiben.

Um konkrete Projekte zu entwickeln, wurde das Oberziel in drei zentrale wirtschafts- und regionalentwicklungspolitische Ziele gegliedert:

- Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Schaffung von Arbeitsplätzen durch die Identifikation und Entwicklung von Wachstumspotentialen.
- Bündelung von Cluster-Kompetenzen und –Aktivitäten in der Region („Stärken stärken“)
- Entwicklung überwiegend renditeorientierter Einzelbusinesspläne für Investitionsprojekte und zur Professionalisierung von Prozessen; Planung der Umsetzungsorganisation und -vorbereitung.

Im Clustermanagement bzw. Ansiedlungs- und Flächenmanagement konnte die Wachstumsinitiative bereits erste Erfolge feiern und dadurch wurde auch das Image der Landkreise als Wirtschaftsstandorte gestärkt.

Mecklenburg-Vorpommern:

Für die **Gebietsbezogene Lokale Entwicklungsstrategie (GLES)** der lokalen Aktionsgruppe „SüdWestMecklenburg“ steht die Verbesserung der Lebensqualität im Aktionsraum im Fokus der Strategie. Es werden fünf Entwicklungsziele formuliert:

- Sicherung einer nachhaltigen Landwirtschaft,
- Pflege der Kulturlandschaft,
- Revitalisierung der Dörfer,
- interkommunale Zusammenarbeit und Vernetzung von Initiativen,
- Inwertsetzung von landschaftsverträglichen und sozialverantwortlichen Freizeit- und Erholungsangeboten.

Im Bereich Freizeit und Erholung liegen räumliche Schwerpunkte im Naturraum des Mecklenburgischen Elbetals und entlang der Müritz-Elde-Wasserstraße. Beide Teilräume befinden sich innerhalb der Gebietsgrenzen des Integrierten Regionskonzepts. Obwohl die Region nach Einschätzung der GLES keine eigentliche Urlaubsdestination ist, gibt es Ausbaupotentiale im Tourismus als wichtigen Baustein flussaffiner Wirtschaft. Das Leitprojekt Erlebnis-Wasser bezieht sich auf die Müritz-Elde-Wasserstraße als Entwicklungsachse touristischer Angebote. Im Mittelpunkt stehen die teilregionale und projektbezogene Umsetzung des Regionalen Wassertourismuskonzeptes Schweriner Seengebiet und des INTERREG IIIB Projekts InWater.

Ein weiteres **Netzwerk** ist im Rahmen des Projektes „**Regionale Kooperation im Urtomtal Elbe – zwischen Dömitz und Hamburg**“ entstanden. Im Jahr 2003 wurde begonnen, dieses Vorhaben als eines der Leitprojekte der Metropolregion Hamburg, umzusetzen. Hier kooperieren 11 Elbanliegerstädte und –gemeinden⁴ aus den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg in freiwilliger, kreis- und bundeslandübergreifender Initiative.

⁴ Gemeinde Amt Neuhaus, Stadt Bleckede, Stadt Boizenburg, Stadt Dömitz, Samtgemeinde Elbmarsch, Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Bergedorf, Stadt Geesthacht, Samtgemeinde Hitzacker, Stadt Lauenburg, Samtgemeinde Scharnebeck, Stadt Winsen

Abbildung 2: Kooperationsraum des regionalen Netzwerkes



Quelle: <http://www.urstromtal-elbe.de/>

Ziel ist die Förderung touristischer Entwicklung im Elbraum. Insbesondere sollen Projekte auf den Weg gebracht werden, die durch Infrastrukturausbau Erreichbarkeit und Vernetzung der Region verbessern. Vor allem Stärkung und Vernetzung der Fahrgastschiffahrt, in Verbindung mit dem ÖPNV, dem Radverkehr sowie dem infrastrukturellen Ausbau der wasserbezogenen Freizeitaktivitäten, stehen im Fokus der Bemühungen. Durch gezieltes Zusammenführen von Gastronomie, Hotellerie, Landwirtschaft, Gartenbau, Handwerk und Kultur wird die Vermarktung der Region gefördert. Präsentiert wird das Projekt auf der Internetseite www.urstromtal-elbe.de. Die Einträge auf dieser Seite wurden zuletzt im Jahr 2006 aktualisiert.

Brandenburg:

Auch die **Gebietsbezogene Lokale Entwicklungsstrategie (GLES)/ Lokale Aktionsgruppe Storchennland Prignitz** stellt die Verbesserung der Arbeits- und Lebensqualität sowie die Inwertsetzung des natürlichen und kulturellen Potenzials in den Vordergrund. Die Entwicklungsziele sind:

- Bewahrung der Besonderheiten der Region,
- Bewahrung der besonderen Natur- und Kulturlandschaft,
- Schaffung eines lebendigen Arbeits- und Lebensraums,
- Stärkung regionaler Produkte und Dienstleistungen,
- Übernahme von Versorgungs-, Erholungs- und Bildungsfunktionen für die großen Metropolen.

In den Leitthemen Netzwerk Bahn und Bus sowie „Auf neuen Wegen durch die Region“ liegt der Schwerpunkt auf dem Radtourismus – insbesondere dem Elberadweg als wichtige Freizeitachse. Der Bahnhof Wittenberge soll der zentrale Anlaufpunkt für Touristen werden.

Seit 2005 bilden die Gemeinden Perleberg, Karstädt und Wittenberge gemeinsam einen **Regionalen Wachstumskern Prignitz**. Die Standortentwicklungskonzeption wird laufend fortgeschrieben (aktueller Stand: 30.04.2010). Für den Regionalen Wachstumskern ist eine zunehmend größere Rolle des Branchenkompetenzfelds Logistik festzustellen. Die-

se Entwicklung wird durch den mittel- bis langfristigen Ausbau des Industriehafens Elbe-Port Wittenberge zu einem trimodalen Logistikstandort im Seehafenhinterlandverkehr vorgebracht. Eine intensivierte Vermarktung des Standortes wird als Schlüsselmaßnahme angesehen.

Sachsen-Anhalt:

2002 wurde vom Land Sachsen-Anhalt die **Internationale Bauausstellung (IBA) Stadtbau 2010**⁵ ins Leben gerufen. Die Stiftung Bauhaus Dessau und die Sachsen-Anhaltinische Landesentwicklungsgesellschaft SALEG wurden gemeinsam mit der Vorbereitung und Durchführung der IBA Stadtbau 2010 beauftragt. Sie widmet sich dem demografischen Wandel in 19 Klein- und Mittelstädten Sachsen-Anhalts. Parallel zu den Präsentationen in den jeweiligen Städten geht eine Ausstellung im Bauhaus Dessau der Frage nach, wie Städte von morgen, die sich nicht mehr am Leitbild stetigen Wachstums orientieren können, aussehen werden. Die IBA verdeutlicht, dass Lebensqualität nicht länger an steigenden Einwohnerzahlen und steigendem Flächenverbrauch gemessen werden darf, sondern andere Referenzen für städtische Entwicklung braucht.

Innerhalb der Gebietskulisse des IREK beteiligt sich nur die **Hansestadt Stendal** mit der Überschrift „Zentraler Ort im ländlichen Raum“ an der IBA 2010. Angrenzend an das IREK-Gebiet ist die Landeshauptstadt Magdeburg mit dem Thema „Leben an und mit der Elbe“ aktiv an der Umsetzung beteiligt.

Der Verein **Netzwerk Zukunft Sachsen-Anhalt e.V.**⁶ engagiert sich seit 1997 für die Umsetzung der Agenda 21 in Sachsen-Anhalt. Der Verein fördert Lokale Agenda 21-Prozesse in Sachsen-Anhalt, indem man Visionen für eine bessere Zukunft sammelt, den gesellschaftlichen Dialog initiiert und regionale Nachhaltigkeitsakteure vernetzt. Man will Menschen unterstützen, Kreativität und soziale Phantasie zu entfalten und Einfluss auf gesellschaftliche Entscheidungsprozesse nehmen. Man möchte Mut machen, Kräfte bündeln und die Zukunft in die Hand nehmen. Agenda 21-Initiativen und gute Projekte in Sachsen-Anhalt sollen voneinander erfahren und miteinander ins Gespräch kommen.

Aus der Initiative „Tag der Regionen“ heraus entstand 2005 der **Bundesverband der Regionalbewegung**⁷. Das Aktionsbündnis Tag der Regionen, der Bundesverband der Regionalbewegung e.V. und das Netzwerk Zukunft Sachsen-Anhalt e.V. arbeiten eng zusammen.

In der **Region Altmark**⁸, gebildet aus dem LK Stendal und dem Altmarkkreis Salzwedel, sowie der **Region Magdeburg**, gebildet aus der Landeshauptstadt Magdeburg, den Landkreisen Börde und Jerichower Land, bestehen vielfältige Netzwerke der Regionalentwicklung. Auf wesentliche Netzwerke, den Elbraum und die vier Querschnittsthemen schwerpunktmäßig betreffend, soll hier eingegangen werden.

Der **Regionalverein Altmark e.V.** hat sich mit Verstetigung der Bundesinitiative Regionen Aktiv – Land gestaltet Zukunft“ im Jahr 2006 aus der Regionalen Interessengemeinschaft „Die Altmark mittendrin“ e.V. (kurz: RIG e.V.) gegründet. Mitglieder des Vereins sind u. a. die beiden Landkreise der Altmark, mehrere Verbands-/Einheitsgemeinden und Verwaltungsgemeinschaften, berufsständische Vertretungen der Landwirtschaft, Naturschutzverbände der Region, beide Sparkassen, der Tourismusverband Altmark e.V., die Regionale Planungsgemeinschaft Altmark sowie zahlreiche Vertreter aus regionalen Unternehmen und engagierte Privatpersonen.

⁵ www.iba-stadtbau.de

⁶ <http://www.netzwerk-zukunft-sachsen-anhalt.de/>

⁷ www.regionalbewegung.de

⁸ <http://altmark.eu/regionalverein-altmark/>

Ziel des Vereins ist die Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung der Altmark. Vor allem soll die Umsetzung des ILE-Prozess aktiv begleitet werden. Weitere Aufgaben sind die Umsetzung des „Regionalbudget“⁹ in der Altmark, sowie die Implementierung des Bioenergie-Netzwerkes¹⁰, die regionale Initiativen im Bereich Bioenergie und erneuerbare Energien hier weiter zusammenführen sollen.

Das 1998 gegründete **Städtenetz Altmark**¹¹ ist ein freiwilliger Zusammenschluss von dreizehn Städten aus der Altmark, mit dem gemeinsame Aktivitäten u.a. auf den Gebieten Tourismus und Marketing vorangetrieben werden. Das Netzwerk wird von einer Lenkungsgruppe der Bürgermeister koordiniert und verfügt seit dem Jahr 2002 über eine Geschäftsstelle, die bei der Regionalen Planungsgemeinschaft Altmark angesiedelt ist. Innerhalb der Gebietsgrenze des IREK arbeiten im Städtenetz die Hansestädte Seehausen, Havelberg, Osterburg, Werben und Stendal sowie die Städte Tangermünde, Arneburg und Tangerhütte mit.

Die **Integrierte Ländliche Entwicklung** (GAK) wurde in Sachsen-Anhalt ab 2005 in einem landesweiten Informationsprozess unter Bildung von fünf ILE Regionen eingeführt. Im Elbraum des Landes Sachsen-Anhalt arbeiten zwei ILE Regionen; **Altmark und Magdeburg**. Die ILE Regionen, unterstützt durch Regionalmanager, engagieren sich aktiv bei der Umsetzung sogenannter ILE-Leitprojekte.

Lokale Aktionsgruppen Leader 2007-2013 entstanden teils verstetigt aus der vorigen Förderphase LEADER+, teilweise haben sich neue Gruppen gebildet. Entlang der Elbe arbeiten in Sachsen-Anhalt sechs LAG's mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten.

Die einzelnen LAG's sind im Leader-Netzwerk Sachsen-Anhalt vertreten. Der Sprecher des Leader-Netzwerkes vertritt das Land Sachsen-Anhalt in der Bundesarbeitsgemeinschaft LEADER, die sich 2009 etablierte.

Fazit:

Eine länderübergreifende Betrachtung innerhalb des Elberaumes zwischen Hamburg und Magdeburg erfolgt allein durch die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbtal. Die entwickelten Leitziele bilden den Rahmen für ein gemeinsames Handeln. Der Fokus soll künftig verstärkt auf die Koordination länderübergreifender Projekte im Elberaum gelegt werden.

Innerhalb des Projektgebietes haben sich zahlreiche Regionalinitiativen und regionale Netzwerke mit der Bearbeitung unterschiedlichster Themen, aber auch mit gleichen Zielstellungen, etabliert.

Im Entwicklungsbereich der Metropolregion Hamburg und im Wachstumskern Prignitz liegt dabei der Schwerpunkt auf der Verbesserung der wirtschaftlichen Standortfaktoren für die Unternehmen. Die Entwicklung einiger Teilbereiche der flussaffinen Wirtschaft spielt hierbei in unterschiedlichster Ausprägung eine besondere Rolle.

Mit der länderübergreifenden Hochwasserpartnerschaft Elbe wird dem Thema Hochwasser bereits heute große Beachtung beigemessen. Die guten Ansätze vom Integrierten Auenmanagement Niedersachsen sollten sich ebenfalls länderübergreifend fortsetzen. Die bereits in Niedersachsen bestehenden Erfahrungen gezielt einzusetzen, wäre für die Gesamtregion grundsätzlich von Nutzen.

⁹ Innerhalb der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) ist mit dem Modellprojekt „Regionalbudget“ eine neue Fördermöglichkeit eröffnet worden, die bis zum Jahr 2013 gilt.

¹⁰ Bei einem Wettbewerb des BMELV ist die Altmark mit einem innovativen Projekt „Bioenergieregion“ geworden.

¹¹ <http://www.altmark-journal.de/>

Im Rahmen der Regionalentwicklung über ILE und LEADER gibt es im IREK-Gebiet gute, sich dem Thema Siedlungsentwicklung – demografischer Wandel und den touristischen Entwicklungspotenzialen im Elberaum widmende, allerdings noch regional begrenzte Entwicklungsansätze. Zukünftig werden die Lokalen Aktionsgruppen sowie die Akteure der einzelnen Regionen verstärkt länderübergreifend zusammenarbeiten und kooperativ Projekte über das eigene Gebiet hinaus befördern.

4.3 Sonstige Entwicklungskonzepte

Das **Rahmenkonzept für das länderübergreifende Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** umfasst einen großen Bezugsraum: im westlichen Elbtal im Bereich der Bundesländer Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Das Ziel des Rahmenkonzeptes ist eine regionale Konkretisierung der Leitbilder zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Bereich der einzelnen Schutzzonen. Insgesamt trägt das Rahmenkonzept primär zur Koordinierung der länderübergreifenden Zusammenarbeit bei, indem u. a. länderübergreifende Schutzziele formuliert werden. Neben allgemeinen Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Raumnutzung (z. B. Grünlandnutzung, Jagd), Ressourcenschutz (z. B. Hydrologie, Böden, Arten, Lebensräume) und Umweltbildung, werden auch teilraumbezogene Leitbilder vorgestellt. Dazu gehören die Werbener Elbe-Überschwemmungsaue, Wahrenberg-Werbener Elbe-Altaue, Sandauer Elbe-Altaue und Altmärkische Wische. Das Rahmenkonzept versteht sich als Fachgutachten. Es lässt bestehende Rechtsvorschriften unberührt und entfaltet keine Bindungswirkungen gegenüber Eigentümern und Nutzungsberechtigten.

Das **Kreisentwicklungs- und Wachstumskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg** aus dem Jahr 2009 beschreibt aktuelle strategische Zielsetzungen für die Entwicklung des Landkreises. Übergeordnetes Ziel ist es, die wirtschaftlichen Entwicklungspotenziale für Wachstum und Beschäftigung zu sichern und zu stärken. In den Handlungsschwerpunkten Wirtschaft, Energie, Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und Information sowie Verkehr, Tourismus und Kultur, Wohnen, Familie und Gesundheit, Umwelt, Land- und Forstwirtschaft werden Teilziele formuliert. Hierzu gehören u. a. die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen sowie eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität im Landkreis. Inhaltlich orientiert sich das Kreisentwicklungs- und Wachstumskonzept an den Grundsätzen und Zielen der europäischen Strukturpolitik und wird beständig weitergeschrieben. Zudem bindet es alle bedeutenden Förderprogramme auf EU-Ebene ein und legt Leitlinien der zukünftig regionalen Entwicklung fest.

Ebenfalls 2007 wurde in Zusammenarbeit des Landkreises Lüchow-Dannenberg mit den östlichen Kommunen des Landkreises Lüneburg das **Regionale Entwicklungskonzept (REK) der LAG Elbtalaue** entworfen. Im Rahmen des auf dem LEADER-Ansatz basierenden REK wird die Region nach bestimmten Handlungsfeldern, wie Tourismus und Kultur, Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Energie, Integriertes Auenmanagement, Funktionalität der Städte und Dörfer, Natur und Landschaft sowie Bildung für eine nachhaltige Entwicklung, untersucht. Das Leitbild „Elbtalaue – Flussland schafft neue Wege“ soll die Elbe als Alleinstellungsmerkmal positionieren und bei der Weiterentwicklung aller Handlungsfelder als Ausgangspunkt dienen.

Im Auftrag des Landkreises Lüchow-Dannenberg wurde 2010 ein **integriertes Klimaschutzkonzept** von der traget GmbH erstellt. Beteiligt waren zudem die drei Samtgemeinden Elbtalaue, Gartow und Lüchow (Wendland) sowie zahlreiche andere regionale Akteure. Für die Erarbeitung des integrierten Klimaschutzkonzeptes wurde ein integrativer Ansatz angestrebt, der alle relevanten Bereiche abdecken soll. Das Konzept wurde entsprechend den Anforderungen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in

sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Klimaschutzinitiative erstellt. Das Klimaschutzkonzept umfasst eine Bestandsanalyse (inkl. einer Energie- und CO₂-Bilanz), eine Potenzialermittlung und daraus abgeleitete Handlungsfelder und Maßnahmen. Darüber hinaus wurden zahlreiche Projekte und Handlungsempfehlungen für die kommunale Verwaltung erarbeitet, die beispielsweise die Beschaffung, den eigenen Gebäudebestand, die Energieberatung für Privathaushalte, die Forstwirtschaft, die Landwirtschaft oder den Bereich Verkehr einschließt.

Das **Regionale Entwicklungskonzept (REK) der Region Wendland-Elbtal** wurde im Zuge des Wettbewerbes „**Bioenergie-Region**“ erstellt. Es umfasst die Samtgemeinden Scharnebeck, Ostheide, Dahlenburg, die Stadt Bleckede und Gemeinde Amt Neuhaus aus dem Landkreis Lüneburg sowie die Samtgemeinden Elbtalaue, Gartow und Lüchow aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg. Ziel ist es, den gesamten heimischen Primärenergiebedarf mit regenerativ und regional erzeugter Energie und Einsparungen durch Einbindung der Bürger, Unternehmen und Kommunen zu decken. Der Entwicklungsansatz sieht die systematische Regionalisierung der Bioenergie-Wertschöpfungsketten als Wirtschaftsförderprogramm vor.

Im Zuge der Anpassung nationaler Raumentwicklung an veränderte Herausforderungen und mit der Entwicklung eines neuen Leitbildes „Großräumige Verantwortungsgemeinschaften“ wurde das Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) Nord auf dem Gebiet „Überregionale Partnerschaften“ entwickelt. Im Endbericht – **Ermittlung von Entwicklungspotenzialen in Norddeutschland und Erarbeitung eines Strategiepapiers zu deren kooperativer Stärkung im Sinne einer Partnerschaft von Stadt und Land** wird auch das Gebiet des nördlichen Niedersachsens behandelt. Ziel des Endberichtes ist es aufzuzeigen, wie Kernräume und ländliche Räume in partnerschaftlicher Kooperation projektbezogen zusammenarbeiten und die Wettbewerbsfähigkeit der Region verbessern können. Aus Sicht der ländlichen Räume geeignete Handlungsfelder werden benannt und nach den Leitbildern des MORO strukturiert.

Der **Regionalreport 2009** des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung (NIW) analysiert und beschreibt die regionalen Entwicklungstendenzen in Niedersachsen. Neben der Beschreibung werden auch mögliche Handlungsansätze für das Land formuliert. Schwerpunktthemen im Regionalreport 2009 sind u. a. der demografische Wandel und der steigende Wettbewerb der Regionen.

Während die meisten der genannten Konzepte vorrangig die Themenfelder Wirtschaft und Tourismus bearbeiten, behandelt der **Biosphärenreservatsplan Niedersächsische Elbtalaue** wesentlich das Themenfeld Naturschutz und dokumentiert die ökologischen Erfordernisse und Ansätze für einen Ausgleich der drei Komponenten – Ökologie, Ökonomie und Soziales. Grundlage ist der § 22 (1) NElbtBRG, der die Entwicklung eines Plans zur Sicherung, Erhaltung und Entwicklung des Biosphärenreservates vorsieht. Der Geltungsbereich des Biosphärenreservatsplans umfasst Teile der Landkreise Lüchow-Dannenberg und Lüneburg und ist als gutachtlicher, keine Rechtsverbindlichkeit nach außen besitzender Fachplan ausgewiesen.

Das **Leitbild Prignitz-Oberhavel** sieht in dem hier zu betrachtenden Raum Schwerpunkte im Wasser- und Bootstourismus, in der Konzentration von mittelzentralen Funktionen, der Vernetzung der Verkehrswege Schiene, Wasser und Straße sowie der Kooperation im Verflechtungskorridor Hamburg-Berlin, im regionalen Wachstumskern und in den touristischen Netzwerken (KAG Elbetal u.a.). Die Schwerpunkte liegen hinsichtlich der Querschnittsthemen im Bereich der flussaffinen Wirtschaft und der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum.

Das **Marketingkonzept des Tourismusverbands Prignitz e.V.** (2010) zielt im elbnahen Raum insbesondere auf den Radtourismus und die Anziehungskraft des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe Brandenburg. Die Entwicklung des Wassertourismus wird –

allerdings revierunspezifisch – als Zukunftsaufgabe mit einer Priorität versehen. Es wird festgestellt, dass der Hafen in Wittenberge der bedeutendste Sportboothafen zwischen Hamburg und Magdeburg ist. Die Elbeschifffahrt wird als werbewirksames Nischenprodukt gesehen.

Eine Erhebung der Schleusungen im Wassersportrevier zwischen Elbe, Havel und Oder aus dem Jahr 2003 zeigt den geringen Anteil der Müritz-Elde-Wasserstraße am gesamten Wassersportaufkommen. Der Hafen Dömitz ist Ausgangspunkt für Gäste aus dem Elbebereich und Zielpunkt für den Müritz-Havelbereich. In enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Hauptakteuren in der Region hat der Verein BATZ e.V. 2004 eine **Gästebefragung** durchgeführt. Ziel ist die qualitative und quantitative Stärkung des Reviers. Aus den Ergebnissen der Befragung lässt sich herauslesen, dass die Elbe als angrenzendes Wassersportrevier eine Rolle spielt (28 % der Gäste kommen aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg). Im Jahr 2010 werden im Rahmen einer zweiten Gästebefragung die Meinungen der Urlauber entlang der Müritz-Elde-Wasserstraße erfasst. Durch die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen sollen die touristischen Regionen der Elbe und der Mecklenburgischen Großseenplatte durch die Müritz-Elde-Wasserstraße enger miteinander verknüpft und besser in Wert gesetzt werden.

Das Wasserstraßenkreuz Elbe/Müritz-Elde-Wasserstraße in Dömitz wird im **Handlungskonzept für die Freizeit- und Erlebnisregion Dömitz-Malliß** als touristische Stärke der Region herausgestellt. Es ist Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung des Wassertourismus und soll in diese Richtung, u. a. durch den Ausbau des Hafens, gestärkt werden. Neben dem Wasserwandern und der Fahrgastschifffahrt wird für die Elbe auch der Kreuzfahrttourismus angesprochen.

Das **Handbuch Tourismus in Sachsen-Anhalt (2004)** beschäftigt sich mit der Zukunftsbranche Tourismus im Land Sachsen-Anhalt, als wichtigem Wirtschaftsfaktor. Neben klassischer Bestandsaufnahme werden auch Entwicklungen aufgezeigt. Das vorliegende Handbuch stellt als Landestourismuskonzept die strategische Grundlage dar, nach der sich die Tourismusentwicklung im Land richtet. Der Schwerpunkt des Wassertourismus wird unter der Markensäule „Blaues Band“ analysiert. Durch die Aktivitäten zum „Blauen Band“ ist die Bedeutung des Wassersports bereits sehr deutlich geworden. Für das Wasserwandern ist die Elbe als „Leitfluss“ des Blauen Bandes von entscheidender Bedeutung. Dies begründet die Entwicklung von „Leuchtturm“-Aktivitäten im Zusammenhang mit der Elbe. Eine neue Chance ergibt sich aus dem Wasserstraßenkreuz in Magdeburg. Zielstellung ist die Verknüpfung der vielfältigen Angebote der unterschiedlichen touristischen Themenbereiche.

Mit dem **Handbuch „Landurlaub Altmark“ (2003)** legt das Land Sachsen-Anhalt in der Reihe seiner Tourismus-Studien wesentliche Ergebnisse zur touristischen Entwicklung des Reisezielgebietes Altmark vor. Die Grundlage dafür bildet die Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung „Urlaub und Freizeit auf dem Lande in der Altmark“, die unter Federführung des Amtes für Landwirtschaft und Flurneuordnung Altmark erarbeitet wurde. Das Handbuch „Landurlaub Altmark“ versteht sich gleichermaßen als detaillierte Bestandsaufnahme, wie auch als Handlungsrahmen für Entscheidungsträger und Hauptakteure. Es soll Wege aufzeigen, Landurlaub als Wirtschaftsfaktor und alternative Erwerbsquelle zu entwickeln. Als ein Schwerpunkt wird auch der Wassertourismus behandelt, der wiederum im Kontext zu den vielfältigen anderen Markensäulen und Potenzialen in der Altmark steht. Die Ergebnisse weisen insgesamt auf eine Reiseregion mit überwiegend regionaler Bedeutung, weshalb das Interesse der Touristen aus dem Städtedreieck Berlin-Hamburg-Hannover einschließlich Sachsen-Anhalt geweckt werden soll.

Das **Klimaschutzkonzept 2008** formuliert für das Land Sachsen-Anhalt Ziele der Landespolitik zum entgegensteuern des Klimawandels. Es wurden Maßnahmen identifiziert, mit denen die Klimaschadgasemissionen in Sachsen-Anhalt in verschiedenen Bereichen

weiter reduziert werden können. Eine Beurteilung der Kosten-/Nutzenverhältnisse der Maßnahmen soll den Auswahlprozess im Rahmen des Klimaschutzprogramms unterstützen.

In dem **Strategiepapier des Landes Sachsen-Anhalt zur Anpassung an den Klimawandel und der dazu gehörende Aktionsplan (2010)** werden die Klimaszenarien in den unterschiedlichen Regionen Sachsen-Anhalts ausgewertet. In der Auswertung werden zu allen Handlungsfeldern Prognosen möglicher Wirkungen dargestellt und Strategien mit dessen Umgang erläutert sowie weiterführende Untersuchungsschwerpunkte benannt. Für den Planungsraum IREK, Teil Sachsen-Anhalt, werden unterschiedliche Klimaszenarien für die Region nordöstliches Sachsen-Anhalt und Fluss Elbe entwickelt.

Die Region Altmark verfügt über ein enormes, insbesondere auf der hohen Verfügbarkeit land- und forstwirtschaftlicher Flächen basierendes Biomassepotenzial. Deren Potenziale sind bisher nur gering erschlossen. Die langfristigen Ziele der Region im Bereich Bioenergie sind daher auf Generierung regionaler Wertschöpfung, Schaffung von Arbeitsplätzen, Sicherung der Ressourcenverfügbarkeit sowie Schutz einer nachhaltigen Kulturlandschaft ausgerichtet. Diese sind im als Beitrag der Region Altmark zur Teilnahme am Wettbewerb „Bioenergie-Regionen“ des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom Regionalverein Altmark e.V. erstellten **Regionalen Entwicklungskonzept „Bioenergie-Region Altmark“** verankert. Für den Bioenergiesektor verfolgt die Region das Leitbild: „Die Altmark – innovativ und kompetent in der Nutzung und Veredlung von Biomasse“. Durch abgestimmtes Handeln soll eine verstärkte und nachhaltig vertretbare Nutzung von Bioenergie für eine zukunftsfähige Energieversorgung und Regionalentwicklung etabliert werden. Vertretbar nachhaltig bedeutet, angemessen und ökologisch gerecht nach Art und Menge sowie gleichzeitiger Sicherung der in der Altmark als ländlicher Raum traditionellen Aufgaben der Produktion von Nahrungsmitteln und Lieferung von nachwachsenden Rohstoffen für die stoffliche Verwertung.

Die für das Gebiet der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbtal KAG vorliegende **Hochwasserbroschüre** informiert die betroffenen Menschen in den Landkreisen über den Hochwasserschutz sowie über die mit dem Hochwasser einhergehenden Gefahren allgemein und auf den jeweiligen Landkreis bezogen. Es soll die Bevölkerung sensibilisieren, bewusst mit dem Thema Hochwasserschutz umzugehen.

Ziel der **Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung AEP-Elbe1 (2002)** ist es, Konflikte sowie Potenziale und Entwicklungschancen im Planungsraum in Bezug auf das Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ zu untersuchen. In diesem Rahmen werden Handlungs- und Entscheidungsgrundlagen, Konzepte und Maßnahmen sowie Strategien für deren Umsetzung in den jeweiligen Handlungsfeldern aufgezeigt.

Das **Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept für die Region Magdeburg (ILEK 2006)** verfolgt das Ziel, gemeinsam mit regionalen Akteuren, in einem raschen Bottom-up-Prozess, auf der Basis einer Stärken-Schwächen-Analyse die Entwicklungsziele sowie die Strategie zu deren Umsetzung zu bestimmen. Das Leitbild für eine starke und innovative Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung sowie hohe Lebensqualität beinhaltet u.a. folgende Formulierungen: Die Kulturlandschaft bietet bedeutende Anziehungspunkte für die Umweltbildung, die Naherholung, den Tourismus und im Bereich Wellness. Die Anforderungen des demografischen Wandels werden durch innovative Angebotsbündelungen, erfolgreiche Modellvorhaben und die aktive Mitarbeit der Bewohner bewältigt. Dieses Leitbild wird mit Entwicklungszielen und Leitprojekten untersetzt, u.a. Nutzung des Naturraumpotenzials in den NATURA 2000-Gebieten entlang der Elbe und Fiener Bruch, für gezielte touristische Angebote.

Bei der Erstellung eines **Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepts - Region Altmark (2006)** konnte sich die Region auf bereits vorhandene Planungen und Konzepte stützen und diese mit ihren strategischen Vorstellungen zur ländlichen Entwicklung ein-

bringen. Leitziel der regionalen Akteure ist die Gestaltung der Altmark zu einer wettbewerbsfähigen Region im ländlichen Raum. Vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen, Globalisierung, Regionalisierung, Standortwettbewerb, demografische Entwicklung u.a. und entsprechend einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie besteht der Schwerpunkt darin, das Zukunftspotenzial der Region zu verdeutlichen und endogene Kräfte sowie regionale Initiativen zu mobilisieren. Zusammengefasst wird folgendes Leitbild formuliert: „Die Altmark mittendrin – wettbewerbsfähig und lebenswert“. Mit der Unter-
setzung von zertifizierten Leitprojekten, einem Verbund von Vorhaben mit integrativem Ansatz, soll ein hoher Nutzen für alle Beteiligten generiert und die Nachhaltigkeit von Einzelmaßnahmen sichergestellt werden.

Der Bereich der Mittleren Elbe (ab Hamburg stromaufwärts bis Magdeburg) wird bis heute nicht zentral touristisch wahrgenommen und vermarktet, obwohl weitgehend ähnliche, naturräumliche und touristische Angebotspotenziale bestehen. Das **Konzept zur einheitlichen, gezielten touristischen Vermarktung der Region zwischen Hamburg und Magdeburg entlang der Elbe** widmet sich den Möglichkeiten einer gemeinsamen Vermarktung dieses Elberaumes, mit den Schwerpunkten Marketing und Vernetzung. Der Aufbau des Marketings soll durch vier Module, eines davon ist das Imageprospekt „Tourismusband Elbe“, erfolgen. Das Tourismusband Elbe soll mit seinen Angeboten überregional Absatzmärkte durch koordinierte und damit „schlagkräftige“ Kommunikations- und Vertriebsaktivitäten ansprechen.

Fazit:

Insgesamt lässt sich feststellen, dass für alle Teilbereiche des Untersuchungsraumes eine Vielzahl von, sich häufig mit den gleichen Themengebieten beschäftigenden Entwicklungskonzepten vorliegt. Übergreifende Betrachtung bzw. die Einbeziehung benachbarter Regionen in diese Konzepte bleibt jedoch meist aus. Nur wenige Konzepte, wie beispielsweise die Hochwasserbroschüre und das Konzept zur einheitlichen, gezielten touristischen Vermarktung der Region Hamburg und Magdeburg befassen sich bereits mit dem gesamten hier zugrunde liegenden Untersuchungsgebiet.

In der Mehrzahl der vorliegenden Konzepte wird insbesondere das Handlungsfeld Tourismus und dessen Schwerpunkt Wassertourismus gemeinde- und länderübergreifend thematisiert. Hier zeigt sich, welches Potenzial die Elbe für den gesamten Raum birgt. Auch die Verbindung zwischen Tourismus und Biosphärenreservat wird von den betroffenen Gemeinden als entscheidendes Alleinstellungsmerkmal erkannt.

Die Themen Klimaschutz und Hochwasser werden in einzelnen Konzepten zum Teil benannt. Dabei nehmen sie jedoch, wenn es sich nicht um ein Klimaschutzkonzept oder die Hochwasserbroschüre handelt, einen thematisch untergeordneteren Raum ein. Dies trifft ebenfalls auf das Themenfeld demografischer Wandel zu.

Da sich die Inhalte der einzelnen Konzepte thematisch jedoch sehr ähnlich sind, ist die übergreifende Betrachtung des Untersuchungsraumes, insbesondere unter den Aspekten demografischer Wandel, flussaffine Wirtschaft sowie Klima- und Hochwasserschutz, sinnvoll und zielführend.

5 Bestandsaufnahme und Strukturanalyse

In der nachfolgenden Strukturanalyse wird der Untersuchungsraum in sieben Kapiteln beschrieben. Die dafür notwendigen Daten wurden aufgrund der vorliegenden Informationen auf der Ebene von Landkreisen oder, wenn möglich, auf der Verwaltungsebene von Gemeindeverbänden und Gemeinden erhoben. Dadurch ergeben sich zwei Darstellungsbereiche. Teilweise wird die Region der Unteren Mittelbe auf Landkreisebene dargestellt, nach Möglichkeit wird jedoch der tatsächliche Untersuchungsraum abgebildet. In diesem Fall werden Gemeindeverbände und Gemeinden analysiert. Welche Darstellungsebene gewählt wurde, geht aus jeder Tabellen- oder Abbildungsüberschrift hervor.

Bei der Strukturanalyse musste ein besonderes Problem gelöst werden. Die verfügbaren offiziellen statistischen Daten der einzelnen Bundesländer sind oftmals nicht direkt vergleichbar. Sie unterscheiden sich in ihren Einheiten und in den Sachverhalten, die dargestellt werden können. Beispielsweise die Klassifizierung der landwirtschaftlichen Betriebe nach Größenklassen. Während für die Landkreise Prignitz und Ludwigslust Betriebe mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche mit mehr als 1.000 ha dargestellt werden können, sind für die niedersächsischen Landkreise nur Daten für Betriebe bis zu einer Größe von 100 ha verfügbar, da i.d.R. keine größeren Betriebe vorhanden sind.

Probleme ergeben sich beispielsweise auch bei der Analyse von Schultypen. Da die Schulpolitik durch die einzelnen Bundesländer geregelt wird, sind zahlreiche verschiedene Schultypen entstanden. Diese müssen dennoch in einer gemeinsamen Übersicht zusammengefasst werden.

Daher war es erforderlich, Einheiten umzurechnen, Sachverhalte zu gleichartigen Gruppen zusammenzufügen (siehe Tabelle 1: Eckdaten zum Untersuchungsraum) und Zeitreihen an verfügbare Daten anzupassen. Erforderliche Erläuterungen wurden einheitlich unterhalb der Tabellen vorgenommen.

Durch die Harmonisierung der Daten sind einige Informationen verloren gegangen. Dieses Defizit wird aber durch zusätzliche Informationen in den Textteilen wieder ausgeglichen. Damit ist es gelungen, die Region der Unteren Mittelbe durch statistische Daten abzubilden.

5.1 Lage, Größe, administrative Gliederung

Der Untersuchungsraum befindet sich in Norddeutschland und setzt sich aus Teilräumen von sieben Landkreisen aus vier Bundesländern zusammen.

Tabelle 1: Eckdaten zum Untersuchungsraum (Stand 2008)¹²

betroffene Landkreise [Anzahl]	Fläche [km ²]	Gemeinde- verbände ¹ [Anzahl]	Gemeinden ² [Anzahl]	Bevölkerung [insgesamt]	Wanderungs- saldo [absolut]	Einwohner [je km ²]
Prignitz, Ludwigslust:						
2	2.444,54	6	60	119.021	- 1.101	49
Lüneburg, Lüchow-Dannenberg:						
2	1.319,28	6	32	64.733	- 33	49
Stendal, Jerichower Land, Börde:						
3	3.888,26	5	69	261.975	- 2.785	67
Summe:						
7	7.652,08	17	161	445.729	- 3.919	58

¹ Ämter, Samtgemeinden, Verbandsgemeinden, Verwaltungsgemeinschaften

² Gemeinden, amtsfreie Gemeinden, amtsfreie Städte, Einheitsgemeinden

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Zur Gebietskulisse gehören die Landkreise Prignitz aus Brandenburg, Ludwigslust aus Mecklenburg-Vorpommern, Lüneburg und Lüchow-Dannenberg aus dem Bundesland Niedersachsen sowie Stendal, Jerichower Land und Börde aus Sachsen-Anhalt. Mit 50 % haben die drei Landkreise aus Sachsen-Anhalt den größten Anteil am Untersuchungsraum.

Verbindendes Element ist die Elbe zwischen den Stromkilometern 340 (Hohenwarthe, nördlich von Magdeburg) und 569 (Mündung Elbe-Lübeck-Kanal). Sie war bis 1990 in Bereichen der Landkreise Ludwigslust und Stendal Teil der innerdeutschen Grenze und teilte somit Ost- und Westdeutschland voneinander ab.

Das Gesamtgebiet umfasst eine Größe von 7.652 km², was etwa der Hälfte der Landesfläche von Schleswig-Holstein entspricht. Ca. 35 % gehören zum UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“.

In insgesamt 161 Städten und Gemeinden sowie 17 Gemeindeverbänden leben 445.729 Einwohner (Stand 2008), damit etwa doppelt so viele wie in Magdeburg. Während in Magdeburg jedoch pro km² 1.147 Menschen wohnen, beträgt die Einwohnerdichte im Untersuchungsraum 58 je km². Hinsichtlich der Raumstruktur gehört die Region der Unteren Mittelbe damit zum „peripheren Raum sehr geringer Dichte“ (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Raumordnungsbericht 2005). Diese Räume sind durch geringe Bevölkerungsdichten und große Entfernungen zu Zentren geprägt.

Im Jahr 2008 verlor die Region mit über 3.900 Einwohnern knapp 1 % der Bevölkerung und gehört damit zu den Gebieten Deutschlands, mit einer negativen Bevölkerungsentwicklung. Die regionsspezifischen Unterschiede des Untersuchungsraums zum Thema der demografischen Entwicklung werden im Kapitel 5.3 (Raum- und Siedlungsstruktur, Bevölkerung) dargestellt.

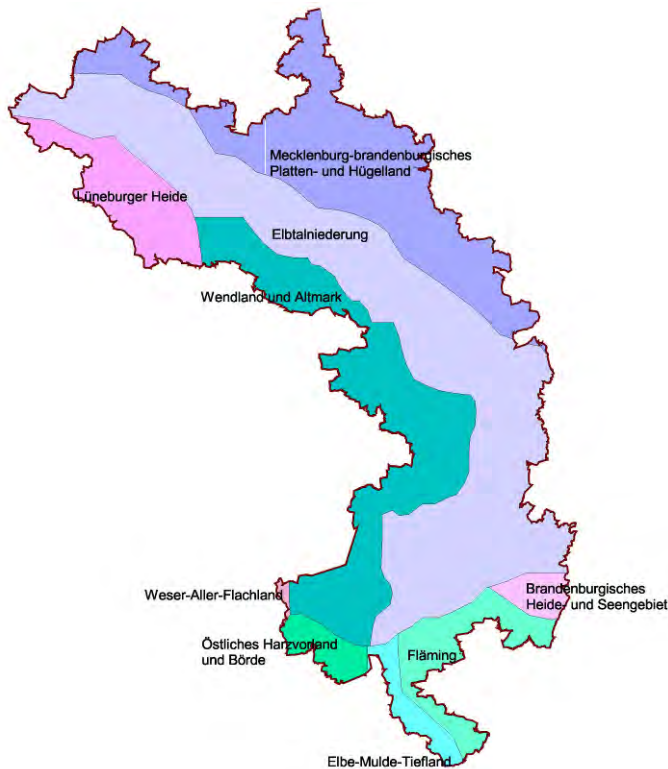
¹² Die sieben Landkreise des Untersuchungsraums wurden in drei Bereiche zusammengefasst, entsprechend der Arbeitsaufteilung im Konsortium (siehe Anhang, B3).

5.2 Natur und Landschaft

5.2.1 Naturräumliche Einordnung

Nach der naturräumlichen Gliederung Deutschlands befindet sich das Untersuchungsgebiet **vorrangig**¹³ im Nordostdeutschen Tiefland. Im Folgenden dargestellt, kann das IREK-Gebiet, gemäß der naturräumlichen Gliederung des Bundesamts für Naturschutz, in verschiedene Haupteinheiten unterteilt werden.

Abbildung 3: Naturräumliche Gliederung



Quelle: eigene Darstellung nach Bundesamt für Naturschutz

Die das auf der gesamten Länge des Untersuchungsgebietes durchziehende und damit prägende Naturraumeinheit ist die **Elbtalniederung** (D 09). Unter dem Namen Elbtalniederung wird der Abschnitt des Elbtals zwischen dem Ohretal im Süden und der Grenze der Gezeitenwirkung und der Flußmarschen bei Geesthacht im Norden verstanden. Es handelt sich also um den Teil des Elbtals, in den die Urströme der Weichselvereisung einmündeten. Die Elbtalniederung hat eine sehr unterschiedliche Breite und beschränkt sich nicht auf das heutige Elbtal.

Durch Eindeichungen und Entwässerungssysteme wurde das Gebiet urbar gemacht und ist heute sehr gut landwirtschaftlich nutzbar. Reste der **natürlichen Wälder** finden sich in Gestalt von Auenwäldern noch in der Elbaue, vornehmlich zwischen den Deichen sowie Erlenbrüche in dem Gebiet der Unteren Havelniederung. Die Auenböden und die feuchteren Lagen auf Talsand sind heute Ackerland, die hochwassergefährdeten Teile der Auen tragen überwiegend Grünland, auf den trockenen, dünenbesetzten Talsandflächen und auf den trockenen Sanden stehen weite Kiefernforste.

¹³ die Landschaftseinheiten Lüneburger Heide und das Weser-Aller-Flachland zählen bereits zum Nordwestdeutschen Tiefland

Im nordwestlichen Untersuchungsgebiet schließt sich die **Landschaftseinheit Lüneburger Heide** (D 28) an die Elbtalniederung an. Diese ist eiszeitlich durch Endmoränen, Stauchendmoränen sowie durch postglaziale Umlagerungsprozesse entstanden. Die Heterogenität der Böden ist prägend für die kleinräumigen, ackerbaulich oder forstlich genutzten Landschaftseinheiten. Teilweise sind im Gebiet Fließgewässer zu finden. Das Geestgebiet ist in verschiedene Untereinheiten gegliedert. Darunter ist die Hohe Heide im Südwesten, die aus einer Staffel saalezeitlicher Endmoränen mit dem Wilseder Berg als Zentrum besteht. Die Luheheide westlich der Ilmenau und des Elbe-Seitenkanals wird von verschiedenen Höhenzügen umrahmt und fällt deutlich zum Elbtal ab. Die Ostheide dagegen erstreckt sich östlich des Elbe-Seitenkanals am östlichen Rand der Lüneburger Heide von Lüneburg bis nördlich von Wolfsburg. Der Landschaftsraum wird durch eine markante Geestkante gegen die Elbniederung begrenzt, sehr gut am Schiffshebewerk Scharnebeck sichtbar.

Große Bereiche des Untersuchungsgebietes sind Bestandteil der **Landschaftseinheit Mecklenburg-Brandenburgisches Platten- und Hügelland** (D 05). Das Kernstück des ganzen Gebietes bilden mehr oder weniger lehmige Grundmoränenplatten, die sich mit Unterbrechungen von der Elde bis zur oberen Havel erstrecken. Daneben finden sich große Sandflächen verschiedener Genese. Das Relief dieser Landschaftseinheit ist, mit Ausnahme der Ruhner Berge und einiger Teile der Prignitz, wenig belebt und zeigt im Ganzen gesehen einen lokal unterbrochenen Abfall von Nord nach Süd. Dem Hauptgefälle von Norden nach Süden folgt auch die Entwässerung. Die Elde nimmt im Gebiet zahlreiche Nebenflüsse auf und mündet etwas östlich von Dömitz in die Elbe. Ein weiteres prägendes Fließgewässer, die Stepenitz, mündet in die Elbe und nimmt zahlreiche Nebenflüsse mit auf. Im Nordbrandenburgischen Platten- und Hügelland herrschen sandige und lehmige Böden vor. In der Prignitz ist ein ziemlich starker räumlicher Wechsel zwischen Sanden und Lehmen festzustellen.

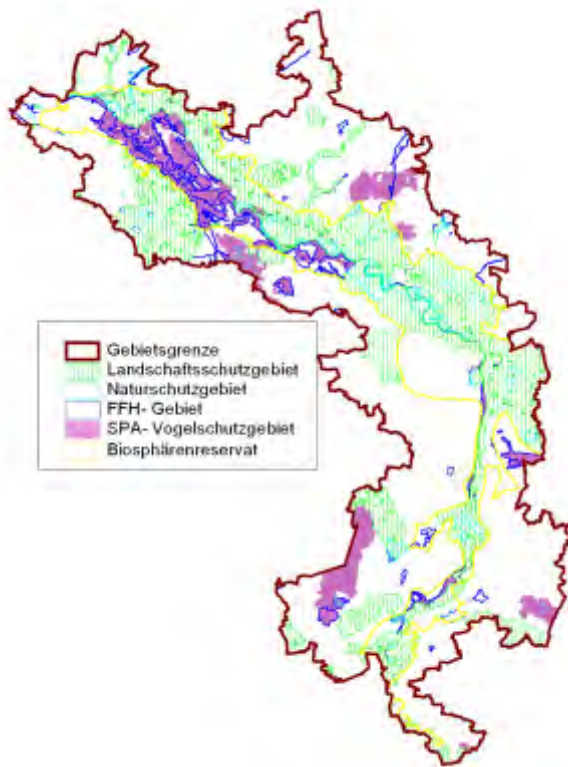
Westlich an die Elbtalniederung schließt sich die **Landschaftseinheit Wendland und Altmark** (D 29) an. Die Geomorphologie des Gebietes wurde wesentlich durch die Saaleeiszeit geformt. Mehrere markante Erhebungen aus, zum so genannten „Südlichen Landrücken“ zusammengefassten Endmoränen-Formationen prägen das Landschaftsbild. Sie ist Bestandteil des Elbe-Urstromtals und wird vom unteren Lauf der Jeetzel und ihren Nebengewässern durchzogen. Mehrere Geestinseln sowie aufgewehte Flugsandflächen und -dünen unterbrechen den grundwassernahen, teilweise moorigen Niederungscharakter der Landschaft. Südlich gehen die Altmarkplatten in Endmoränenlandschaften über, die auch als „Altmarkheiden“ zusammengefasst werden. Als Böden dominieren auf dem flach-hügeligen Relief der Colbitz-Letzlinger Heide insbesondere Sandlöss-Braunerde, Fahlerde sowie Sand-Braunpodsol. Diese Landschaft ist vergleichsweise arm an Gewässern.

Im südlichen Untersuchungsgebiet ragen kleinräumig die **Landschaftseinheiten des brandenburgischen Heide- und Seengebiets** (D 12), des **Fläming** (D 11), des **Elbe-Mulde- Tieflands** (D 10), des **Östlichen Harzvorlandes und der Börde** (D 20) sowie des **Weser- Aller- Flachlands** (D 31) in das Untersuchungsgebiet hinein.

5.2.2 Schutzgebiete und naturschutzfachliche Planungen

Das Untersuchungsgebiet des IREK Untere Mittelelbe wird durch verschiedenste Schutzgebiete geprägt. Von besonderer Bedeutung gelten die Ausweisungen der Gebiete nach Natura 2000 die für ein kohärentes Netz von besonderen Schutzgebieten innerhalb der Europäischen Union stehen.

Abbildung 4: Schutzgebietsübersicht



Quelle: eigene Darstellung

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich 34 Gebiete nach der Europäischen Vogelschutzrichtlinie (SPA), wobei festzustellen ist, dass es einen deutlichen Schwerpunkt im nördlichen Untersuchungsgebiet entlang der Elbe gibt. Die Ausweisungen nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH) ergeben einen Anteil von 104 Gebieten. Diese Gebiete überlagern sich oftmals mit den Ausweisungen nach der Vogelschutzrichtlinie. Der gesamte Elbeverlauf ist von FFH-Gebieten und SPA-Gebieten begleitet. Die großen flächenhaften Ausweisungen nehmen dabei wieder einen Schwerpunkt im Norden ein (siehe Anhang: Tabelle Schutzgebietssystem von Europäischen Vogelschutzgebieten (SPA) und Flora-Fauna-Habitat-Gebieten (FFH) im Untersuchungsraum).

Ähnlich gestaltet sich das Bild bei der Darstellung der Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete (LSG). Entlang des gesamten Elbelaufes sind Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Ein weiteres, großes LSG befindet sich in der Lüneburger Heide. Naturschutzgebiete sind meist kleinräumigere Flächenausweisungen und im Gebiet gut verteilt, wobei der Elberaum den Schwerpunkt bildet. Insgesamt sind innerhalb der Plangebietsgrenzen 37 Landschaftsschutzgebiete und 60 Naturschutzgebiete ausgewiesen (Übersicht der Schutzgebiete siehe Anhang). Das Biosphärenreservat Mittelelbe zieht sich in unterschiedlicher Ausdehnung durch das gesamte Untersuchungsgebiet.

Zusammengefasst unterliegen ca. 52 % der Fläche des Untersuchungsgebietes mindestens einer naturschutzrechtlichen Schutzgebietsausweisung.

5.2.3 Gewässer- und Hochwasserschutz

Das Untersuchungsgebiet Untere MittelElbe wird durch insgesamt 23 bedeutende, mit dem Hauptgewässer Elbe in Verbindung stehende Gewässer geprägt. Die Elbe selbst durchfließt das Untersuchungsgebiet auf einer Länge von **ca. 232 km**.

Die nachfolgende Tabelle vermittelt eine Übersicht zum Verlauf und der Lage der jeweiligen Gewässer innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Tabelle 2: Bedeutende Gewässer im Untersuchungsraum

Gewässer	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Prignitz, Ludwigslust:	
Elbe	südliche Grenze der Ämter Lenzen-Elbtalaue und Bad Wilsnack/Weisen sowie von Wittenberge; Grenzfluss zwischen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt Grenzfluss zu Mecklenburg-Vorpommern; berührt den Landkreis Ludwigslust bei Boizenburg und Dömitz auf nur wenigen Kilometern Fließlänge,
Löcknitz	durchquert eine langgestreckte Niederungsfläche im LK Prignitz und verläuft über Karstädt, Lanz und Polz in Richtung Dömitz
Stepenitz	verläuft über Wolfshagen, Perleberg und Wittenberge und mündet dort in die Elbe
Karthane	fließt durch die Teichlandschaft bei Plattenburg, über Bad Wilsnack in Richtung Hinzdorf durch die Elbtalaue und mündet kurz vor Wittenberge in die Stepenitz
Boize	verläuft nördlich von Boizenburg und ist einer der größeren Zuflüsse der Elbe
Schaale	östlich von Boizenburg, verbindet die Sude im Bereich der Landesgrenze zu Niedersachsen mit dem nördlich gelegenen Schaalsee
Sude	befindet sich nördlich von Lübtheen im Untersuchungsgebiet; Die Sude ist nach der Elde der zweitgrößte Elbezufluss in Mecklenburg-Vorpommern
Elde (Müritz-Elde-Wasserstraße)	zwischen Dömitz, Ludwigslust und verlässt dann das Untersuchungsgebiet in Richtung Neustadt-Glewe
Lüneburg, Lüchow-Dannenberg:	
Elbe	Nördliche Grenzen des LK Lüneburg sowie des LK Lüchow-Dannenberg, Gewässer I. Ordnung
Elbe-Seitenkanal	von Artlenburg über Scharnebeck und außerhalb des Untersuchungsgebietes weiter über Bad Bevensen und Uelzen, Gewässer I. Ordnung
Neetze	entspringt im Staatsforst Göhrde südöstlich von Dahlenburg, fließt in nord-westliche Richtung und mündet in Fahrenholz, östlich von Winsen (Luhe), in die Ilmenau, Gewässer II. Ordnung
Jeetzel	In Niedersachsen fließt die Jeetzel parallel zum Drawehn-Höhenzug, durch die Städte Wustrow, Lüchow und Dannenberg, um bei Hitzacker in die Elbe zu münden.
Stendal, Jerichower Land, Börde:	
Elbe	von Süd nach Nord durch das gesamte Plangebiet
Havel	aus Brandenburg kommend, bei Werben in die Elbe mündend
Elbe-Havel-Kanal	verbindet die Elbe mit der Havel sowie Mittellandkanal (Wasserstraßenkreuz); Verlauf von Brandenburg über Genthin bis zur Anbindung an die Elbe bei Parey, Niegripp und Hohenwarthe an den Mittellandkanal
Mittellandkanal	von Haldensleben zum Wasserstraßenkreuz; Anbindung an Elbe und Elbe-Havel- Kanal
Milde/ Biese/ Aland	sind die wechselnden Namen eines linken Nebenflusses der Elbe Verlauf im Plangebiet über Osterburg, Seehausen; Mündung in die Elbe bei Schnackenburg (Niedersachsen)

Gewässer	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Uchte	entspringt am Rande der Colbitz Letzlinger Heide, verläuft über Stendal und mündet bei Osterburg in die Biese
Zehrengaben	südlich von Wittenberge; fließt in die Seege, die wenige Kilometer weiter in die Elbe mündet
Tauber Aland	von Werben bis Seehausen; mündet in die Biese
Lüderitzer Tang/ Tanger	von Wittenmoor über Groß Schwarzloosen nach Tangermünde; mündet in Tangermünde in die Elbe
Stremme	die Stremme ist ein kleines Gewässer, das die Elbe über den Roßdorfer Altkanal und Mittellandkanal mit der Havel verbindet
Ohre	von Haldensleben kommend verläuft die Ohre parallel zum Mittellandkanal; mündete bei Rogätz in die Elbe
Ehle	Verlauf von Ost nach West (Höhe Magdeburg); mündet in die Umflutehle auf der Höhe des Ortes Lostau
Parchener Bach	Verlauf südlich von Genthin; Mündung in den Elbe-Havel-Kanal
Ihle	Verlauf östlich von Burg; Mündung in den Elbe-Havel-Kanal bei Burg

Quelle: Landkreis Lüneburg, Fortschreibung Regionales Raumordnungsprogramm 2003 (Umweltbericht), Entwurf Fortschreibung 2009, S. 26; Landkreis-Lüchow-Dannenberg, Regionales Raumordnungsprogramm 2004, S. 62; Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern: Gutachtlicher Landschaftsrahmenplan für die Region Westmecklenburg

Zum Schutz des Grundwassers sind für alle Grundwassereinzugsgebiete des Betrachtungsraumes entsprechende Schutzgebiete festgesetzt. In diesen unterliegen die Nutzungen vielfältigen Beschränkungen und Verboten. Im Betrachtungsgebiet sind 53 Trinkwasserschutzgebiete festgesetzt (siehe Anhang: Tabelle Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsraum).

Systematisches Flächenmanagement schafft die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Hochwasservorsorge. Das Flächenmanagement zum Hochwasserschutz wurde in den Ländern mit der Charakterisierung von Eigenschaften, der Ermittlung bestehender Risiken und einer genauen fachtechnischen Abgrenzung der Flächen vorgenommen. Dies führte zu für den Hochwasserschutz bedeutsamen flächigen Abgrenzungen in denen sich Nutzungen dem Hochwasserschutz unterordnen müssen. Diese Flächen sind raumordnerisch festgelegt. Unterschieden wird hierbei nach Überschwemmungsgebieten und hochwassergefährdeten Bereichen.

Überschwemmungsgebiete sind die bei Hochwasser regelmäßig überschwemmten Flächen. In der Regel sind das die Gebiete zwischen der Uferlinie der Gewässer und dem Hauptdeich oder Hochufer sowie Flutungspolder.

Tabelle 3: Überschwemmungsgebiete im Sinne der Raumordnung im Untersuchungsraum

Überschwemmungsgebiete	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Prignitz, Ludwigslust:	
Gebiet im Bereich der Elbe zwischen den Stromkilometern 431,5 bis 502,0 (Lenzen-Wittenberge-Gnevsdorf)	Die Kulisse der Überschwemmungsgebiete wird derzeit von der Fachplanung erarbeitet und im Anschluss in die Festlegungskarte 1 des Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) eingearbeitet. Berücksichtigt werden die Elbe mit den Mündungsbereichen der Havel, Stepenitz, Löcknitz und Karthane.
Gebiet zwischen Boizenburg und Besitz im Bereich der Elbe und Sude	Flutpolder, als Vorranggebiet Küsten- und Hochwasserschutz ausgewiesen; betrifft Teilflächen der gleichzeitig als NSG ausgewiesenen Sudeniederung,
Gebiet südlich zwischen Brahlstorf und Melkof im Bereich der Elbe	Flutpolder, als Vorranggebiet Küsten- und Hochwasserschutz ausgewiesen
Lüneburg, Lüchow-Dannenberg:	
Elbe (Schnackenburg – Geest)	Entlang der Elbe durch alle anliegenden, niedersächsischen Gemeinden im Untersuchungsgebiet in einer Breite von ca. 1.000 m.
Krainke	In der Gemeinde Amt Neuhaus verläuft die Krainke ab Tripkau in einem langgestreckten Bogen in nordwestliche Richtung und verläuft dort parallel zur Elbe und der B 195. Ein ca. 150 m breiter, teils auch größerer Streifen begleitet die Krainke als Überschwemmungsgebiet.
Sude / Rögwitz	Flächiges Überschwemmungsgebiet im nördlichen Gebiet der Gemeinde Amt Neuhaus
Jeetzel	Überschwemmungsgebiet in den Gemeinde Dannenberg (Elbe) und Hitzacker (SG Elbtalaue, LK Lüchow-Dannenberg); im südlichen Bereich der Gem. Dannenberg (Elbe) in einer Breite von ca. 40 m, zur Elbe hin weitet sich das Überschwemmungsgebiet bis auf eine Breite von ca. 1.500 m auf
Seege	Lage in den Gem. Gorleben, Hölbeck, Flecken Gartow und Schnackenburg der SG Gartow, LK Lüchow-Dannenberg
Stendal, Jerichower Land, Börde:	
Elbe	beidseitige Bereiche entlang der Elbe, Aufweitungsgebiete zwischen Tangermünde und Jerichow; bei Ringfurth; Bertingen; Lostau; Pretzien
Milde/Aland/Biese	Verlauf bis Osterburg als homogener Streifen entlang des Flusses, nach Einmündung der Uchte stark aufgeweitet, sich bis Seehausen wieder verengender Bereich; vor Einmündung in Elbe verschmelzen die Überschwemmungsgebiete der Elbe mit dem des Aland in einen stark aufgeweiteten Bereich
Zehrengaben	Beginn bei Kleinau mit Aufweitungsgebiet, weiterer, enger Verlauf, dem Gewässerverlauf folgend, ab Groß Garz bis zur Landesgrenze Niedersachsen Verbreiterung des Überschwemmungsgebietes
Havel	breite Überschwemmungsflächen im gesamten Verlauf der Havel im UG, sehr starke Ausdehnung im Mündungsbereich der Elbe
Uchte	ab Landesgrenze aufgeweitete Bereiche, in Stendal schmaler, vor Osterburg und Mündung in Biese stark verbreitert
Lüderitzer Tang	großzügige Bereiche entlang des Gewässers, stark aufgeweitet im Übergang zur Tanger

Überschwemmungsgebiete	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Tanger	weite Flächen entlang der Tanger bis zur Elbemündung in Tangermünde
Stremme	zwischen Zabakuck und Wilhelmsthal unregelmäßig ausgeformte Bereiche
Ohre	aus dem Drömling kommend parallel des Gewässerufers, zwischen Haldensleben und Wolmirstedt breiter verlaufender Streifen, zwischen Wolmirstedt und Zielitz nur schmaler, sich zur Elbemündung bei Rogätz erheblich aufweitender Bereich
Ehle	bei Biederitz streifenförmig beidseitig des Gewässers
Parchener Bach	im Verlauf bis zur Mündung in den Elbe-Havel-Kanal in Genthin immer wieder große Aufweitungen
Ihle	schmaler Streifen entlang des Gewässers bis zur Mündung in den Elbe-Havel-Kanal bei Burg
Beber	schmaler Streifen entlang des Gewässers bis Althaldensleben, danach Aufweitung des Gebietes bis zur Ohremündung
Olbe	schmaler Streifen entlang des Gewässers bis zur Mündung in Beber

Quelle: http://www.nlwkn.niedersachsen.de/master/C45915652_N5737468_L20_D0_I5231158.html, Stand: 05.05.2010; ROK- Daten Sachsen – Anhalt; Regionaler Planungsverband Westmecklenburg: Entwurf Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg, 2009; Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, 2009

Da Deiche keinen absoluten Hochwasserschutz bieten können, sind auch deichgeschützte Flächen bei Überschreiten des Bemessungshochwassers oder Deichbruchs überschwemmungsgefährdet. Deshalb sind auch in diesen Bereichen von den Grundstückseigentümern entsprechende Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Zwar besteht für diese Flächen eine geringere Überschwemmungsgefahr als in natürlichen Überschwemmungsgebieten, dennoch verbleibt stets ein Restrisiko.

Tabelle 4: Hochwassergefährdete Bereiche

Hochwassergefährdete Flächen	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Prignitz, Ludwigslust:	
Gebiet im Bereich der Elbe zwischen den Stromkilometern 431,5 bis 502,0 (Lenzen-Wittenberge-Gnevsdorf)	Dieses Gebiet wird im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) als Risikobereich Hochwasser beschrieben (siehe Festsetzungskarte 1 des LEP B-B), dass sich aus hochwassergefährdeten Bereichen und Überschwemmungsgebieten zusammen soll. Bisher ist der Risikobereich Hochwasser ausgewiesen.
Gebiet zwischen Boizenburg, Vellahn und Dömitz im Bereich der Elbe	Überschwemmungsgefährdetes Gebiet im Elbetal; die Abgrenzung des Gebietes ist weitgehend mit den Grenzen des Naturparks Mecklenburgisches Elbetal identisch; als Vorbehaltsgebiet Küsten- und Hochwasserschutz ausgewiesen
Lüneburg, Lüchow-Dannenberg:	
Elbe	Gem. Artlenburg, Brietlingen, Echem, Scharnebeck (z. T.), Hittbergen, Lüdersburg, Stadt Bleckede (ca. 50%), Amt Neuhaus (ca. 50%), Hitzacker (z. T.) Dannenberg (ca. 50%), Jameln (z. T.), Damnatz, Gusborn (z. T.), Langendorf (z. T.), Gorleben (z. T.), Gartow (> 50%), Schnackenburg

Hochwassergefährdete Flächen	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Stendal, Jerichower Land, Börde:	
Aland	im Raum Wrechow
Aland/Biese	zwischen Osterburg und Mündung Untere Milde, Landesgrenze Niedersachsen
Augraben	zwischen Ortslage Bühne und Mündung in die Biese
Beber	zwischen Erxleben/Altenhausen und Mündung in die Ohre
Elbe	zwischen Werben/Quitzöbel und gesamten Untersuchungsraum
Elbe/Aland	im Raum der Garbeniederung
Havel	zwischen Landesgrenze Brandenburg und Mündung in die Elbe
Löderitzer Tang	zwischen Wittenmoor und Tanger
Ohre	zwischen Drömling und Mündung in die Elbe
Olbe	zwischen Eichenbarleben und Mündung in die Beber
Stemme	zwischen Klitsche und Landesgrenze Brandenburg
Tanger	zwischen Weißewarte und Mündung in die Elbe
Uchte	zwischen Tornau/ Döbbelin und Stendal

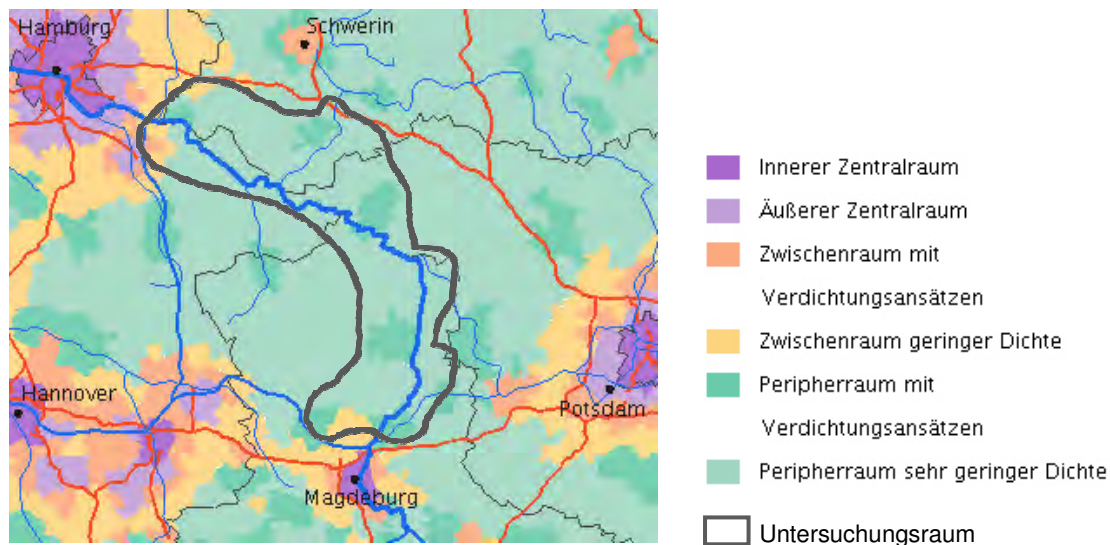
Quelle: <http://memas01.lbeg.de/lucidamap/index.asp?THEMEGROUP=GEO>, Stand: 05.05.2010; ROK- Daten Sachsen – Anhalt; Regionaler Planungsverband Westmecklenburg: Entwurf Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg, 2009; Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, 2009

5.3 Raum- und Siedlungsstruktur, Bevölkerung

5.3.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Im IREK-Gebiet überwiegt peripherer ländlicher Raum mit sehr geringen Bevölkerungsdichten und disperser Siedlungsstruktur. Dieser Raumstrukturtyp umfasst dünn besiedelte, überwiegend ländlich geprägte Gebiete mit weniger als 100 Einwohnern je km² und größeren Entfernungen zu Zentren. Diese Charakteristika bestimmen auch die Siedlungsentwicklung sowie technische und soziale Infrastruktur.

Abbildung 5: Raumstrukturtypen nach BBSR Auswertung



Quelle: Raumordnungsbericht 2010, BBSR 34/2009

Innerhalb des Betrachtungsraumes sind einige Bereiche des Peripherraumes mit Verdichtungsansätzen bei Haldensleben, Burg, Genthin, Stendal, Wittenberge und Ludwigslust zu verzeichnen. Als Übergangsbereich vom Zentralraum zum Peripherraum gibt es Zwischenräume mit geringer Dichte bei Magdeburg und Boizenburg/Elbe. Dieser Typ umfasst diejenigen Räume, die zwar keine eigenen großen Bevölkerungspotenziale aufweisen, aber trotzdem über eine gute Zugänglichkeit zu bedeutenden Zentren verfügen. Sie bilden das erweiterte Umland der Zentralräume.

Das IREK-Gebiet verfügt über kein Oberzentrum, wird insgesamt über **sieben Mittelzentren**, teilweise mit Funktionsteilung, vier Grundzentren mit Funktionsteilung sowie 21 Grundzentren strukturell versorgt. Zieht man den Vergleich zu den Siedlungsformen (Definitionsgrundlagen des BBSR) ist festzustellen, dass der Raum durch wenige Mittelstädte (analog Mittelzentren) mit mindestens 20.000 Einwohnern, einige Kleinstädte und viele Landgemeinden bzw. ländliche Orte (bis 5.000 Einwohner) geprägt wird.

Die Auswertung der speziell für die Gebietskulisse zusammengestellten statistischen Daten, spiegelt die nach Abbildung 5 getroffenen Ergebnisse wider.

Die größte Bevölkerungsdichte weist im IREK-Gebiet der Landkreis Börde auf. Das ist auf die Randlage zur Stadt Magdeburg, dem Anteil der Stadt Haldensleben und dem vergleichbar geringen Flächenanteil am IREK-Gebiet zurückzuführen. Die geringste Bevölkerungsdichte besteht im Einzugsbereich des Landkreises Lüchow-Dannenberg.

Tabelle 5: Einwohner und Bevölkerungsdichte im Untersuchungsraum (Stand 2008)

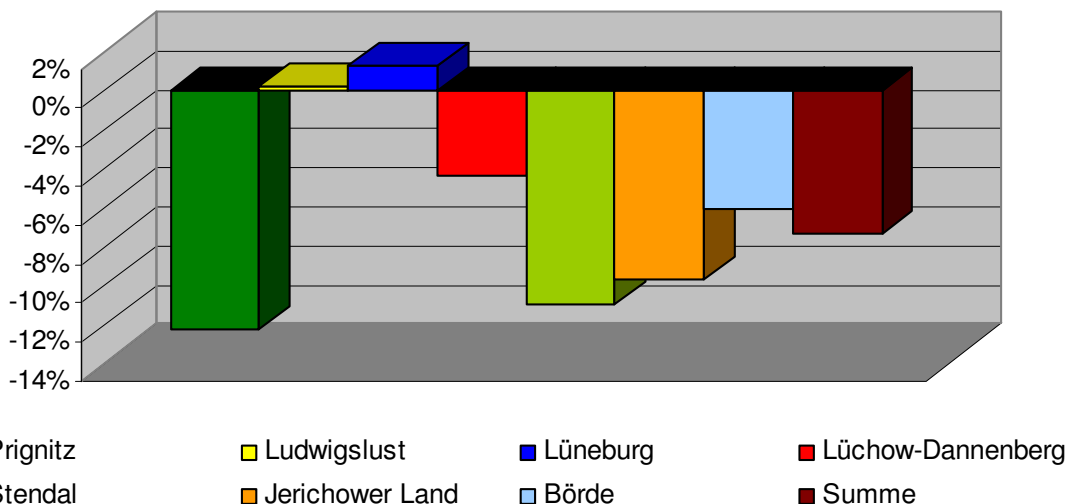
betroffener Landkreis	Fläche [km ²]	Einwohner [Anzahl]	Bev.-Dichte [EW/km ²]
Prignitz	1.049,35	53.237	50,73
Ludwigslust	1.395,19	65.784	47,15
Lüneburg	696,10	38.737	55,65
Lüchow-Dannenberg	623,18	25.996	41,71
Stendal	2.173,17	115.999	53,38
Jerichower Land	1.046,27	83.531	79,84
Börde	668,82	62.445	93,37
Summe:	7.652,08	445.729	58,25

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

5.3.2 Bevölkerung

Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb des IREK-Gebietes verlief im Vergleich zum Jahr 2000, mit durchschnittlich -7,25 % Verlust sehr negativ. Im Vergleich zu Deutschland mit insgesamt -0,3 %, ist der Bevölkerungsrückgang im IREK-Gebiet wesentlich größer.

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum (2000 zu 2008)



Quelle: eigene Darstellung

Regional gibt es dabei sehr große Unterschiede. Die größten Verluste sind im Landkreis Prignitz und im Landkreis Stendal zu verzeichnen. Stagnierend ist derzeit die Entwicklung im Landkreis Ludwigslust. Der Landkreis Lüneburg kann als Ausnahme einen leichten Bevölkerungsanstieg verzeichnen.

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum

Landkreis	2000	2004	2006	2008	2000 zu 2008	
					[absolut]	[%]
Prignitz	60.619	56.689	55.064	53.237	- 7.382	-12,18
Ludwigslust	65.604	68.963	67.357	65.784	180	0,27
Lüneburg	38.253	39.278	39.112	38.737	484	1,27
Lüchow-Dannenberg	27.179	26.827	26.431	25.996	- 1.183	- 4,35
Stendal	130.254	123.132	119.684	115.999	-14.255	- 10,94
Jerichower Land	92.429	88.185	85.911	83.531	-8.898	- 9,63
Börde	66.449	65.224	63.855	62.445	-4.004	- 6,03
Summe:	480.787	468.298	457.414	445.729	- 34.878	- 7,25

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Das Wanderungssaldo zeigt an, inwieweit eine Bevölkerung zusätzliche Dynamik aus anderen Regionen importiert oder an andere Räume abgibt. Auf Deutschland insgesamt betrachtet wird festgestellt, dass die alten Länder seit Jahren eine positive Wanderungsbilanz in allen Regionstypen aufweisen. In den neuen Ländern ist sie nur in den Agglomerationsräumen positiv.

Tabelle 7: Anzahl der Zu- und Wegzüge im Untersuchungsraum*

betroffener Landkreis	Jahr	Einwohner [gesamt]	Zuzug [absolut]	Wegzug [absolut]	Wanderungssaldo [absolut]
Prignitz	2004	56.689	2.178	2.692	- 514
	2008	53.237	2.059	2.556	- 497
Ludwigslust	2004	68.963	4.888	5.437	- 549
	2008	65.784	3.873	4.477	- 607
Lüneburg	2004	39.278	2.818	2.586	232
	2008	38.737	2.449	2.459	- 10
Lüchow-Dannenberg	2004	26.827	1.867	1.675	192
	2008	25.996	1.653	1.676	- 23
Stendal	2004	123.132	5.666	7.566	-1.900
	2008	115.999	5.246	6.642	-1.396
Jerichower Land	2004	88.185	3.760	4.434	-674
	2008	83.531	3.367	4.165	-798
Börde	2004	65.224	3.138	3.367	-229
	2008	62.445	2.577	3.055	-478
Summe:	2004	468.298	24.315	27.757	- 3.442
Summe:	2008	445.729	21.224	25.030	- 3.806

* über Gemeindegrenzen

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg;
Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de;
Statistisches Landesamt Sachsen- Anhalt

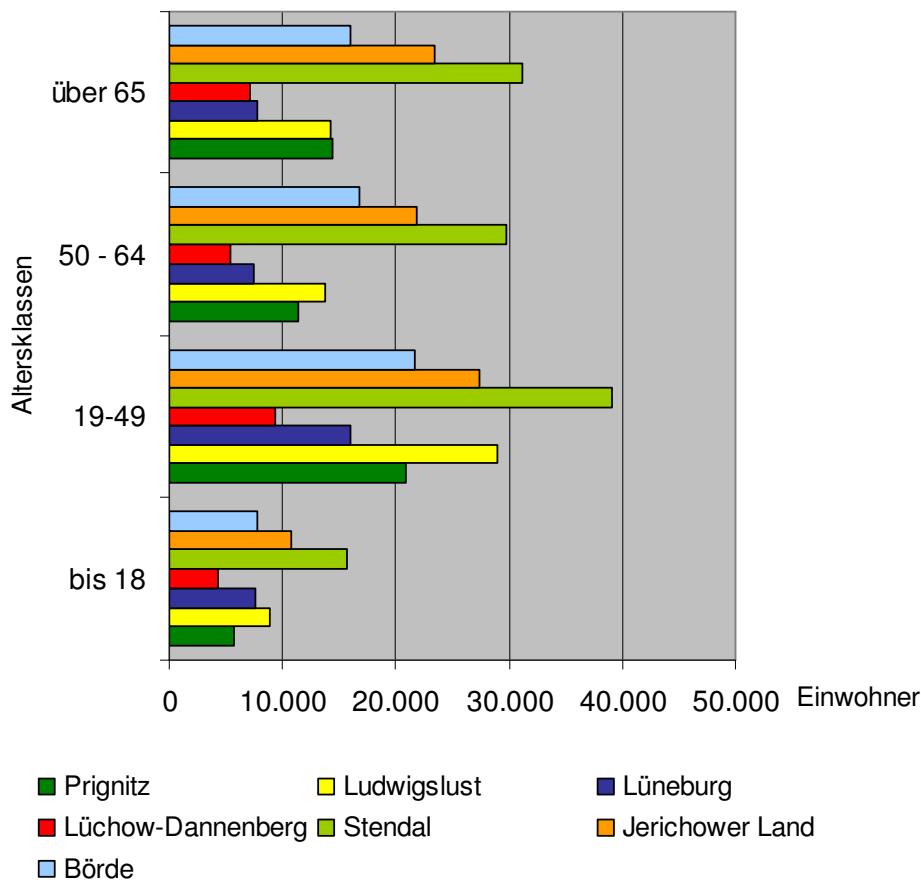
Insgesamt ist einzuschätzen, dass das Wanderungssaldo in allen Landkreisen einen aktuell negativen Entwicklungstrend aufweist. Die geringsten Salden haben die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg. Ist das Wanderungssaldo in den ostdeutschen Landkreisen über Jahre kontinuierlich negativ, so ist die Entwicklung in den Landkreisen der alten Länder erst zwischen 2004 und 2008 gekippt.

Tabelle 8: Altersstruktur im Untersuchungsraum (Stand 2008)

Landkreis	0 - 5		6-18		19 - 49		50 - 64		über 65	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Prignitz	1.079	2,06	4.644	8,87	20.898	39,91	11.342	21,66	14.399	27,50
Ludwigslust	2.912	4,43	5.999	9,12	28.924	43,97	13.696	20,82	14.253	21,67
Lüneburg	1.609	4,15	5.970	15,41	16.007	41,32	7.382	19,06	7.769	20,06
Lüchow-Dannenberg	918	3,53	3.316	12,76	9.317	35,84	5.305	20,41	7.140	27,47
	unter 18				18 - 45		45 - 60		über 60	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Stendal	15.599		13,49		39.112	33,83	29.735	25,72	31.167	26,96
Jerichower Land	10.681		12,79		27.449	32,86	21.914	26,23	23.487	28,12
Börde	7.780		12,50		21.687	34,84	16.792	26,98	15.988	25,68

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg;
Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de;
Statistisches Landesamt Sachsen- Anhalt

Abbildung 7: Altersstruktur im Untersuchungsgebiet (Stand 2008)



Quelle: eigene Darstellung

Die aus der Darstellung erkennbare Zwiebelform, die hier nur einseitig dargestellt ist, da keine Unterscheidung zwischen Männern und Frauen vorgenommen wurde, zeigt eine deutliche Altersstrukturentwicklung die sich in vielen westeuropäischen Industriestaaten so darstellt, da hier eine niedrige Geburtenrate im Übergang zu einem Überhang älterer Menschen führt. Gleichzeitig nehmen die jüngeren Jahrgänge jeweils von Jahr zu Jahr ab. Dieses Phänomen wird meist als Überalterung bezeichnet. Voraussetzungen sind die bei unter 2,1 Kindern pro Frau liegende Geburtenrate, eine hohe Lebenserwartung mit einer erst spät einsetzenden, hohen Sterberate. Die altersspezifische Mortalität bleibt allerdings gleich.

Fasst man die prozentualen Anteile in drei Gruppen zusammen so sind diese, gemessen an der Statistik zu Deutschland, bei allen Landkreisen bis auf den Landkreis Lüneburg stark abweichend. Die Altersgruppe der unter 19-jährigen ist prozentual zwischen 3-8 % geringer als im Deutschlandvergleich. Die mittlere Altersgruppe bewegt sich, wie in Deutschland, um die 61 %. Nur im Landkreis Ludwigslust ist diese Gruppe stärker vertreten (65 %). Die Altersgruppe der Rentner liegt in dem ostdeutschen Anteil des IREK-Gebietes zwischen 6-8 % höher als im Deutschlandvergleich.

Tabelle 9: Verteilung der Altersgruppen im Landkreisvergleich [%]

Landkreis	Altersgruppen		
	unter 19	19-64 (60) ¹⁴	über 64 (60)
Prignitz	11	62	27
Ludwigslust	13	65	22
Lüneburg	20	60	20
Lüchow-Dannenberg	16	56	27
Stendal	13	60	27
Jerichower Land	13	59	28
Börde	12	62	26
Deutschland	19	61	20

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg;
Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de;
Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Tabelle 10: Altersstrukturprognose im Landkreisvergleich (2006 zu 2025)

Landkreis	Altersgruppe	2006 [absolut]	2025 [absolut]	2006 zu 2025 [%]
Prignitz	0 - 5	3.357	2.027	- 39,6
	6 - 18	9.392	6.097	- 35,1
	19 - 44	27.847	15.077	- 45,9
	45 - 64	25.770	21.501	- 16,6
	über 65	20.855	24.363	+ 16,9
Ludwigslust	0 - 5	6.091	4.289	- 29,6
	6 - 18	15.477	12.248	- 20,9
	19 - 44	44.981	30.234	- 32,8
	45 - 64	36.588	37.051	+ 1,3
	über 65	24.173	35.251	+ 45,8
Lüneburg	0 - 5	9.897	9.602	- 3,0
	6 - 18	25.204	21.976	- 14,0
	19 - 44	65.633	60.145	- 8,4
	45 - 64	43.552	55.623	21,7
	über 65	31.620	43.116	+ 36,4
Lüchow-Dannenberg	0 - 5	2.528	2.050	- 18,9
	6 - 18	7.250	5.326	- 26,5
	19 - 44	14.804	11.563	- 21,9
	45 - 64	13.784	14.030	+ 1,8
	über 65	12.512	15.635	+ 25,0

¹⁴ Die Altersklassenstruktur lag für die Landkreise in Sachsen-Anhalt anders strukturiert vor, daher ist die statistische Ableitung nicht korrekt einheitlich darzustellen.

Landkreis	Altersgruppe	2006 [absolut]	2025 [absolut]	2006 zu 2025 [%]
Stendal	0 - 5	5.705	3.475	- 39,1
	6 - 18	15.450	10.279	- 33,5
	19 - 44	44.241	24.974	- 43,6
	45 - 64	37.155	31.988	-13,9
	über 65	26.929	33.428	+ 24,1
Jerichower Land	0 - 5	4.312	2.756	- 36,1
	6 - 18	11.201	7.702	- 31,2
	19 - 44	33.998	20.476	- 39,8
	45 - 64	29.652	25.694	- 13,4
	über 65	21.912	27.418	+ 25,1
Börde	0 - 5	8.231	5.417	- 34,2
	6 - 18	21.271	15.612	- 26,6
	19 - 44	66.163	40.639	- 38,6
	45 - 64	54.933	51.308	- 6,6
	über 65	37.237	50.219	+ 34,9

Quelle: <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen>

Die Entwicklung der jüngsten Generation ist in allen Landkreisen tendenziell negativ.

Am günstigsten gestaltet sich die Altersentwicklung im Landkreis Lüneburg.

Der prognostizierte Anteil der >65jährigen ist in den Landkreisen Ludwigslust mit einem Zuwachs von 45,8 % und in der Börde mit 34,9 % am stärksten. In der Prignitz ist diese mit 16,9 % am geringsten.

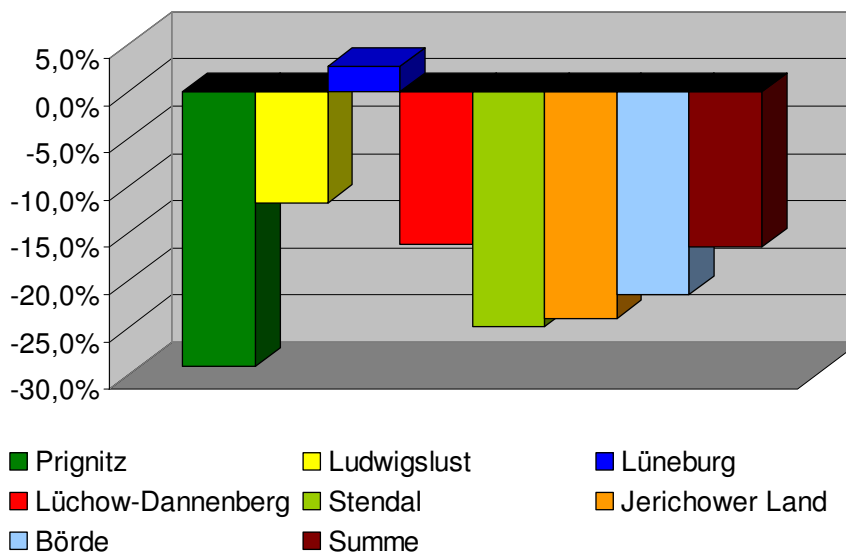
Tabelle 11: Bevölkerungsprognose im Landkreisvergleich (2006 zu 2025)

Landkreis	2006	2010	2015	2020	2025	2006 zu 2025 (2006 zu 2020)
	[absolut]					[%]
Prignitz	87.221	81.870	76.240	71.150	61.800	- 29,2
Ludwigslust	127.310	122.452	117.689	116.415	112.289	- 11,8
Lüneburg	175.906	184.009	192.287	200.020	---	(+ 12,1)
Lüchow-Dannenberg	50.878	50.357	48.772	46.984	---	(- 8,3)
Stendal	129.480	121.815	113.829	105.787	97.291	- 24,9
Jerichower Land	101.075	95.491	89.638	83.498	76.762	- 25,1
Börde	187.835	178.467	168.741	158.560	147.359	- 21,5

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Statistische Berichte – Bevölkerungsentwicklung der kreisfreien Städte und Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030, Basisjahr 2006, Grundlage ist die 4. Landesprognose; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht – Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2009 bis 2030; Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, Regionale Vorausschätzung der Bevölkerung Niedersachsens für die Jahre 2004 bis 2021
Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, 5. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Sachsen-Anhalt

Nach der, die Entwicklung der Bevölkerungszahlen ab dem Jahr 2006 bis zum Jahr 2025 abschätzenden, regionalisierten Bevölkerungsprognose, zeichnet sich in den betrachteten Landkreisen ein Bevölkerungsverlust von insgesamt -16,4 % ab. Die regionalen Unterschiede sind erheblich. Am größten sind die Verluste mit -29,2 % im Landkreis Prignitz sowie im Landkreis Stendal mit -24,9 %. Eine mit +2,6 % positive Bevölkerungsentwicklung ist im Landkreis Lüneburg zu erwarten. Das resultiert überwiegend aus der Lage südlich von Hamburg. Der Süden Hamburgs ist weiterhin auf Wachstumskurs. Mit rund 176.000 Einwohnern, weit überdurchschnittlicher Kaufkraft und mehr als 5.000 Unternehmen ist Lüneburg ein Wachstumskern im Süden der Metropolregion Hamburg. Dennoch sind Differenzierungen innerhalb des Landkreises Lüneburg erkennbar. Die Entwicklung in den elbnahen Gemeinden verläuft negativer, als in den günstig zu Hamburg gelegenen Gemeinden.

Abbildung 8: Bevölkerungsprognose 2006 bis 2025 im Landkreisvergleich [%]



Quelle: eigene Darstellung

Deutlich erkennbar sind bei der Betrachtung des gesamten Untersuchungsgebietes heterogene Raumstrukturen in der Bevölkerungsentwicklung, mit Grenzziehungen zwischen dem Einzugsbereich von Hamburg, Hannover-Braunschweig, Magdeburg und den peripheren Räumen.

5.4 Regionalwirtschaft und Beschäftigung

Im Folgenden wird die im Untersuchungsraum insgesamt sehr heterogene Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur dargestellt.

Der Vergleich der Wirtschafts- und Beschäftigungsdaten sowie der Bevölkerungsstruktur der sieben untersuchten Landkreise ergibt eine Gliederung in drei inhaltlich zusammengehörige Zonen.

Zur ersten Zone gehören der Landkreis Lüneburg sowie der nordwestliche Teil des Landkreises Ludwigslust. Dieser Bereich ist wirtschaftlich am stärksten aufgestellt und profitiert maßgeblich von der Wirtschaftskraft der Metropolregion Hamburg. An diese Zone schließt sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg, der Landkreis Prignitz sowie der östliche Teil des Landkreises Ludwigslust an. Dieser mittlere Bereich des Untersuchungsraums ist durch seine periphere Lage zu Wirtschaftszentren charakterisiert und daher insgesamt benachteiligt. Die südlich angrenzende dritte Zone wird aus den Landkreisen Stendal, Jerichower Land und Börde gebildet. Diese Zone ist wirtschaftlich stärker als die zweite Zone und profitiert von den Wirtschaftsräumen Magdeburg und Hannover¹⁵.

Tabelle 12: Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu Marktpreisen im Landkreisvergleich

Landkreis	Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen					
	[Mill. €]			Anteil am Landeswert [%]		
	2003	2005	2007	2003	2005	2007
Prignitz	1.464,0	1.549,7	1.640,2	3,1	3,2	3,1
Ludwigslust	1.866,0	2.106,0	2.439,0	6,4	6,7	7,0
Lüneburg	3.345,8	3.498,8	3.677,2	1,8	1,8	1,8
Lüchow-Dannenberg	893,3	922,5	988,8	0,5	0,5	0,5
Stendal	2.209,0	2.238,0	2.463,0	4,8	4,7	4,8
Jerichower Land	1.804,0	1.933,0	2.003,0	3,9	4,1	3,9
Börde	3.461,0	3.636,0	4.003,0	7,5	7,7	7,8
Summe:	15.043,1	15.884,0	17.214,2	---	---	---

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2005, 2007, 2009;
Statistisches Jahrbuch Brandenburg 2005, 2007, 2009;
Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen,
www.lskn.niedersachsen.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Internetveröffentlichung

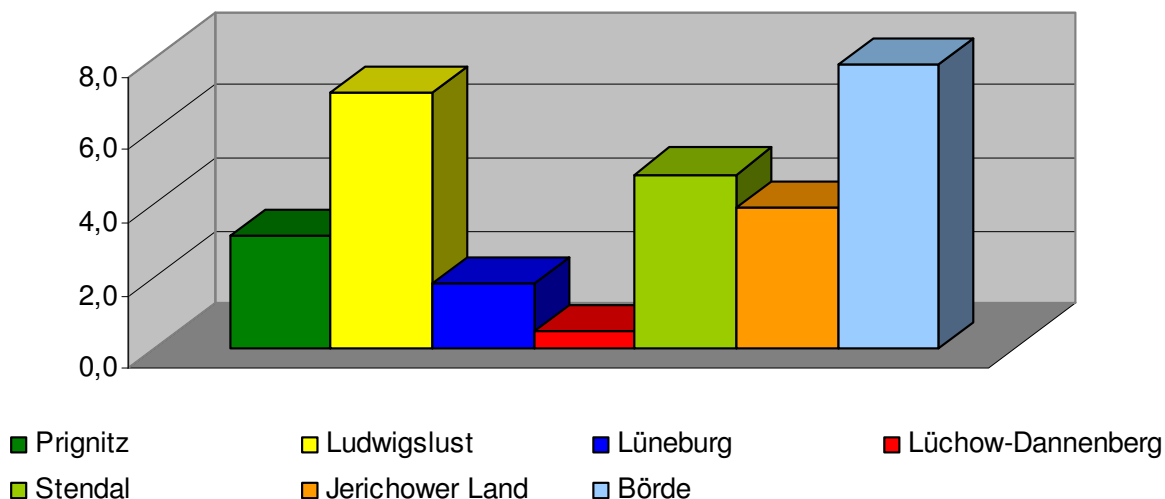
Die wirtschaftliche Bedeutung der Landkreise (Tabelle 12) ist im Ländervergleich sehr unterschiedlich. Während der Landkreis Lüneburg mit 1,8 % einen geringen Anteil am BIP von Niedersachsen hat, ist der Anteil des Landkreises Ludwigslust am BIP von Mecklenburg-Vorpommern mit 7 % hoch.

Wird dagegen das BIP zu Marktpreisen je Einwohner in Euro (Stand 2007) als Maß für den Wohlstand einer Region betrachtet, zeigt sich ein anderes Bild. Mit 20.800 Euro ist das BIP je Einwohner im Landkreis Lüneburg am höchsten im Untersuchungsraum und im

¹⁵ Berücksichtigt wurden Daten zur Bevölkerungsentwicklung, Wanderungsbewegungen, Altersstrukturprognose, Bevölkerungsprognose, BIP je Einwohner, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren, Pendlerbewegungen, Arbeitslose nach Personengruppen. Bei einer vergleichenden Betrachtung dieser Kennzahlen ergibt sich die beschriebene Zonierung des Untersuchungsgebietes als globale Aussage. Die Übergänge der Zonen sind fließend. Eine detailschärfere Beschreibung oder graphische Darstellung lassen die Daten nicht zu.

Landkreis Ludwigslust mit 19.300 Euro¹⁶ je Einwohner deutlich niedriger¹⁷. Nur der Landkreis Börde hat mit 7,8 % einen hohen Anteil am BIP seines Bundeslandes Sachsen-Anhalt und ein hohes BIP von 21.600 Euro je Einwohner.

Abbildung 9: Anteil am BIP zu Marktpreisen im Landkreisvergleich im Jahr 2007 [%]



Quelle: eigene Darstellung

Nach Tabelle 13 liegt bis auf Lüneburg (1,6 %) in allen Landkreisen der Anteil der Landwirtschaft an der Bruttowertschöpfung über 3 % und damit deutlich über dem Bundeswert von 1 %.

Tabelle 13: Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen im Landkreisvergleich (Stand 2007)

Wirtschaftsbereich	Landkreis						
	PR	LWL	LG	DAN	SDL	JL	BK
	Bruttowertschöpfung [Mill. €]						
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	68,2	86,0	54,0	49,7	85,0	65,0	113,0
Produzierendes Gewerbe	442,5	689,0	677,9	251,4	490,0	571,0	1.373,0
Dienstleistungsbereiche	959,1	1411,0	2.563,3	585,0	1.631	1.162	2.101,0
Bruttowertschöpfung insgesamt:	1469,8	2185,0	3.295,2	886,1	2.207,0	1.798,0	3.587,0
	Anteil an der Bruttowertschöpfung [%]						
	PR	LWL	LG	DAN	SDL	JL	BK
	Anteil an der Bruttowertschöpfung [%]						
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	4,6	3,9	1,6	5,6	3,9	3,6	3,2
Produzierendes Gewerbe	30,1	31,5	20,1	28,4	22,2	31,8	38,3
Dienstleistungsbereiche	65,3	64,6	77,7	66,0	73,9	64,6	58,6

PR=Prignitz, LWL=Ludwigslust, LB=Lüneburg, DAN=Lüchow-Dannenberg, SDL=Stendal, JL=Jerichower Land, BK=Börde
Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2009; Landkreis Prignitz, Statistisches Jahrbuch 2008; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, www.regionalstatistik.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Statistischer Bericht- Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen; Juni 2009

¹⁶ Laufende Raumberechnung des BBSR, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder

¹⁷ Niedrigster Wert im Landkreis Prignitz mit 19.100 Euro je Einwohner (Stand 2007)

Damit ist der Strukturwandel hin zu einer Dienstleistungswirtschaft im Landkreis Lüneburg am weitesten fortgeschritten. Hier liegt der Anteil des tertiären Sektors an der Bruttowertschöpfung bei rund 78 %. Im Bördekreis ist dieser Strukturwandel am wenigsten fortgeschritten (58,6 %). Dort ist aber der Anteil des produzierenden Gewerbes mit 38,3 % am höchsten.

Die geringe Bedeutung des primären Wirtschaftssektors für den Landkreis Lüneburg spiegelt sich auch am Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wider (Tabelle 14). Nur 1,6 % dieser Beschäftigten arbeiten im primären Sektor. Dagegen weist der Landkreis Ludwigslust in diesem Wirtschaftssektor mit 6 % den höchsten Anteil auf.

Tabelle 14: Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren am Arbeitsort im Landkreisvergleich (Stand 2008)

Landkreis	Sektor 1 (Land-, Forstwirtschaft, Fischerei)		Sektor 2 (produzierendes und verarbeitendes Gewerbe, Bergbau, Energie, Bau)		Sektor 3 (Handel, Gastgewerbe, Verkehr, Dienstleistung)		SV-Beschäftigte gesamt
	[absolut]	[%]*	[absolut]	[%]*	[absolut]	[%]*	[absolut]
Prignitz	1.569	6,05	7.991	30,79	16.395	63,17	25.955
Ludwigslust	2.100	5,91	13.811	38,86	19.631	55,23	35.542
Lüneburg	752	1,63	12.036	26,14	33.258	72,23	46.046
Lüchow-Dannenberg	490	4,16	3.962	33,62	7.333	62,22	11.785
Stendal	1.787	5,17	9.378	27,12	23.415	67,71	34.580
Jerichower Land	1.285	5,00	9.131	35,57	15.254	59,42	25.670
Börde	1.787	3,41	19.925	38,02	30.691	58,57	52.403
Summe:	9.770	4,21	76.234	32,86	145.977	62,92	231.981

* Anteil an den gesamten SV-Beschäftigten

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2009; Landkreis Prignitz, Statistisches Jahrbuch 2008; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, www.regionalstatistik.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Die Tabelle 15 veranschaulicht die strukturellen Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern nach Größenklassen landwirtschaftlicher Betriebe. Während in den ostdeutschen Landkreisen zahlreiche Betriebe mehr als 200 ha, z. T. mehr als 1.000 ha bewirtschaften, gehören in den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg Betriebe mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche von größer 100 ha zu den größten Betrieben.

Dagegen hat sich zwischen den ost- und westdeutschen Landkreisen ein Gleichgewicht bei der Zahl an Betrieben bis zu einer Größe von 50 ha herausgebildet. Der durchschnittliche Anteil dieser Betriebe an der Gesamtzahl schwankt in den betrachteten Landkreisen um einen Wert von 50 %.

Tabelle 15: Anzahl landwirt. Betriebe nach Größenklassen im Landkreisvergleich (2007)

Landkreis	Betriebe mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche von...bis					Betriebe [gesamt]
	unter 10 [ha]	10-20 [ha]	20-50 [ha]	50-200 [ha]	200 > [ha]	
Prignitz	178	65	88	115	183	629
Ludwigslust	216	88	106	156	167	733
				50-100 [ha]	100 > [ha]	
Lüneburg	208	100	109	132	198	747
Lüchow-Dannenberg	148	80	119	176	236	759
Stendal	144	74	90	71	305	684
Jerichower Land	92	30	53	33	154	362
Börde	114	53	81	68	289	605

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2009; Landkreis Prignitz, Statistisches Jahrbuch 2008; Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2010, www.regionalstatistik.de

Wie Tabelle 16 veranschaulicht, ist der Untersuchungsraum eine Region mit einem Auspendlerüberschuss. Kein Landkreis hat einen positiven Pendlersaldo, kann also jedem seiner Einwohner im arbeitsfähigen Alter einen Arbeitsplatz bieten. Die Region hat damit eine niedrige Arbeitsplatzzentralität. Die Arbeitsplatzzentralität gilt als ein Indikator für die Bedeutung von Kommunen oder Regionen als Wirtschafts- und Arbeitsstandort. Das bedeutet für den Untersuchungsraum, dass es hier besonders schwierig ist, z. B. Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu schaffen. Ist das Arbeitsplatzangebot hinsichtlich Anzahl und Vielfältigkeit gering, hat das direkte Folgen auf die Bevölkerungsentwicklung unserer Region. Daraus resultiert oft eine selektive Abwanderung von mobilen und gut ausgebildeten Einwohnern.

Tabelle 16: Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreisvergleich (2008)

Landkreis	Beschäftigte am		Auspender	Einpender	Pendlersaldo
	Arbeitsort	Wohnort			
Prignitz	25.955	28.056	7.580	5.479	- 2.101
Ludwigslust	35.553	50.216	23.378	8.702	- 14.676
Lüneburg	46.058	55.755	39.568	29.871	- 9.697
Lüchow-Dannenberg	11.787	13.135	9.264	7.916	- 1.348
Stendal	35.505	42.843	13.162	5.824	- 7.338
Jerichower Land	26.557	35.768	16.215	7.004	- 9.211
Börde	53.008	73.943	36.864	15.929	- 20.935
Summe:	234.423	299.716	146.031	80.725	- 65.306

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2009; Landkreis Prignitz, Statistisches Jahrbuch 2008; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Die größten Auspendlerüberschüsse weisen die Landkreise Ludwigslust, Lüneburg, Jerichower Land und Börde auf. Das bedeutet, diese Landkreise können ihre Bevölkerung am Wohnort halten, obwohl keine ausreichende Anzahl an Arbeitsplätzen vorhanden ist. Die hohen Auspendlerüberschüsse dieser Landkreise begründen sich durch räumliche Nähe zu den wirtschaftlich starken Regionen Hamburg sowie Magdeburg und Hannover.

Hinsichtlich der Altersstruktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Tabelle 17) zeigen sich zwischen den sieben Landkreisen im Untersuchungsgebiet keine erkennbaren Unterschiede.

Tabelle 17: Altersstruktur sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreisvergleich (Stand 2008)

Landkreis	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Alter von...				
	unter 20 Jahre	20 bis unter 30 Jahre	30 bis unter 50 Jahre	50 bis unter 65 Jahre	65 und mehr Jahren
	Anteil in Prozent				
Prignitz	3,4	16,3	50,1	---	---
Ludwigslust	4,0	18,1	50,5	27,1	0,3
Lüneburg	2,3	18,8	55,9	22,6	0,4
Lüchow-Dannenberg	2,8	17,5	53,4	25,8	0,5
Stendal	3,5	16,9	51,3	28,0	0,3
Jerichower Land	3,5	17,4	51,7	27,1	0,3
Börde	3,7	18,3	51,5	26,3	0,2

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2009; Landkreis Prignitz, Statistisches Jahrbuch 2008; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, www.regionalstatistik.de

Die Arbeitslosenquoten (siehe Tabelle 18) sind sehr unterschiedlich. Sie liegen zwischen 16,4 % im Landkreis Stendal und 7,5 % im Landkreis Lüneburg (Deutschland: 7,8 %). Auch die Statistik der Arbeitslosenquoten verdeutlicht damit, welche Landkreise sich in der Nähe zu zentralen oder peripher gelegenen Räumen befinden (Raumabgrenzung nach Raumtypen gemäß ROB 2010 des BBSR).

Tabelle 18: Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt) im Landkreisvergleich

Landkreis	Arbeitslosenquote		
	2004	2006	2008
Prignitz	21,5	19,2	15,0
Ludwigslust	14,6	14,9	11,1
Lüneburg	10,3	10,4	7,5
Lüchow-Dannenberg	14,2	14,0	12,0
Stendal	23,5	21,6	16,4
Jerichower Land	17,8	16,3	11,8
Börde/ Ohrekreis	17,9/ 14,0	16,4/ 13,0	9,5

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2009; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, www.regionalstatistik.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Internetveröffentlichung Struktur Kompass

Der Anteil der Langzeitarbeitslosen (länger als 12 Monate erwerbslos) liegt im Untersuchungsgebiet zwischen 30 %, Landkreise Lüneburg sowie Ludwigslust, und 40 %, z. B. die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Prignitz. Deutschlandweit beträgt der Durchschnitt etwa 33 % (Stand 2008, Tabelle 19). Dieser im Vergleich zu anderen Industrienationen hohe Anteil an Langzeitarbeitslosen ist für die betroffenen Regionen problematisch,

da diese nur schwer in den ersten Arbeitsmarkt integrierbar sind. Die Chance eines Kurzzeitarbeitslosen, auf dem ersten Arbeitsmarkt eine Beschäftigung zu finden, ist vier mal so hoch wie für einen Langzeitarbeitslosen. Von 1998 bis 2010 konnten jeden Monat etwa 8,5 % der Kurzzeitarbeitslosen, aber nur 1,7 % der Langzeitarbeitslosen die Arbeitslosigkeit beenden (Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, 2010).

Tabelle 19: Anzahl Arbeitslose im Jahresdurchschnitt nach ausgewählten Personengruppen im Landkreisvergleich

Landkreis	Jahr	insgesamt	unter 25 Jahre alt		55 Jahre und älter		Langzeit-arbeitslose	
		[absolut]	[absolut]	[%]*	[absolut]	[%]*	[absolut]	[%]*
Prignitz	2004	10.087	1.150	11,40	814	8,07	4.998	49,55
	2006	8.712	1.089	12,50	1.016	11,66	3.556	40,82
	2008	6.700	634	9,46	985	14,70	2.667	39,81
Ludwigslust	2004	9.349	1.226	13,11	688	7,36	3.433	36,72
	2006	9.508	1.397	14,69	1.005	10,57	3.124	32,86
	2008	7.070	932	13,18	963	13,62	2.067	29,24
Lüneburg	2004	8.954	879	9,82	844	9,43	3.480	38,86
	2006	9.086	884	9,73	893	9,83	3.746	41,23
	2008	6.610	581	8,79	615	9,30	1.990	30,10
Lüchow-Dannenberg	2004	3.366	326	9,69	297	8,82	1.526	45,34
	2006	3.356	428	12,75	310	9,24	1.602	47,74
	2008	2.604	281	10,79	284	10,90	1.059	40,67
Stendal	2004	16.206	1.677	10,35	1.508	9,31	7.695	47,48
	2006	13.436	1.547	11,51	1.464	10,90	k. A.	k. A.
	2008	10.659	1.083	10,16	1.384	12,98	k. A.	k. A.
Jerichower Land	2004	8.947	968	10,82	807	9,02	3.992	44,62
	2006	7.273	626	8,61	921	12,66	k. A.	k. A.
	2008	4.883	461	9,44	768	15,73	k. A.	k. A.
Börde	2004	16.179	2.723	16,83	1.571	9,71	6.734	41,62
	2006	11.859	1.471	12,40	1.552	13,10	k. A.	k. A.
	2008	9.023	1.123	12,45	1.404	15,56	k. A.	k. A.

* Anteil an den Arbeitslosen insgesamt

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2005, 2007, 2009; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, www.regionalstatistik.de

5.5 Tourismus, Freizeit und Erholung

Der Tourismus- und Erholungssektor im Untersuchungsraum wird im Wesentlichen durch die Flusslandschaft Elbe und die naturräumlichen Gegebenheiten bestimmt. Die naturnahe Tourismusentwicklung wird dabei auch von den Biosphärenreservatsverwaltungen unterstützt, deren Zielsetzung es ist, Natur erlebbar zu machen ohne sie zu beeinträchtigen. Aus diesem Grund wird im Untersuchungsraum ein besonderes Augenmerk auf naturnahe Freizeitmöglichkeiten, wie z. B. Wandern, Radfahren und Reiten gelegt. Aber auch das Potential der Elbe, mit der einzigartigen Flusslandschaft, und der damit verbundene Wassertourismus stehen im Fokus der Tourismuskonzepte.

Besonders hervorzuheben im Tourismussektor ist der 340 km lange Elberadweg Nord¹⁸, der durch den gesamten Untersuchungsraum führt und im Jahr 2010 zum sechsten Mal in Folge zum beliebtesten inländischen Radfernweg gewählt wurde¹⁹. Besonders geschätzt werden an diesem Radweg die abwechslungsreiche Kulturlandschaft sowie die fahrradfreundliche Infrastruktur entlang des Radweges.

Der Naturtourismus wird im Untersuchungsraum ergänzt durch den Kultur- und Städtetourismus. So gibt es im gesamten Untersuchungsraum historisch wertvolle Städte mit einer Vielzahl von denkmalgeschützten Gebäuden und ursprünglich geprägten Ortskernen.

Des Weiteren stellt auch der Wassertourismus einen wichtigen Aspekt der touristischen Entwicklung entlang der Elbe dar. Zum Wassertourismus zählen die Schifffahrt, Flöße, Angeln und Sportboote sowie wasserbezogener Tagestourismus. Bereits heute sind eine Vielzahl von Anlegestellen für Sportboote, Kanus und Ruderboote im Untersuchungsraum vorhanden. Die Entwicklung dieser Anlegestellen und damit des wasser gebundenen Tourismus wird jedoch in allen Landkreisen angestrebt²⁰. Die wassertouristischen Angebote der Elbe werden im Untersuchungsgebiet ergänzt durch Angebote an der Müritz-Elde-Wasserstraße, der Havel, dem Mittellandkanal und dem Elbe-Havel-Kanal.

Die touristischen Angebote in der Region werden in der Regel von einzelnen Tourismusverbänden koordiniert, vermarktet und weiterentwickelt. Die Schnittstelle zwischen Besuchern und touristischen Angeboten bilden dabei Informationszentren, die als erste Anlaufstelle für Besucher dienen. Zur Sicherung der Qualität besteht die Möglichkeit, diese Informationszentren durch den Deutschen Tourismusverband zertifizieren zu lassen. Außer in den Landkreisen Börde und Lüneburg existieren in allen Landkreisen des Untersuchungsraumes solche zertifizierten Informationszentren²¹. Die Arbeiten der Tourismusverbände beschränken sich allerdings weitgehend auf Landkreisebene.

Auf Grundlage der SWOT-Analyse des Masterplanes (2007), der Marketing-Chancen für die Lüneburger Heide und das niedersächsische Elbetal ausgelotet hat, wurde jedoch aufgezeigt, dass die Elbe als eigene touristische Zielregion vermarktet und überregional in einer ersten Stufe bis Magdeburg entwickelt werden soll. Aus diesem Grund wurde durch die KAG – federführend hier der Landkreis Lüneburg – im Jahr 2009 das Projekt „Aufbau eines Dachmarketings für die Elbe“ initiiert. Ziele dieses Projektes sind u. a. die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, die Generierung neuer touristischer Konzepte und die Entwicklung der touristischen Kernsegmente Wasser-, Natur- und Radtourismus²². Die

¹⁸ Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue (2008): Flusslandschaft mit (Modell)Charakter

¹⁹ Koordinierungsstelle Elberadweg (11.03.2010): Elberadweg zum 6. Mal in Folge beliebtester Radfernweg; <http://www.elberadweg.de/start/aktuelles/browse/2/article/elberadweg-zum-6-mal-in-folge-beliebtester-radfernweg/46.html>

²⁰ vgl. auch Kap. 5.7: Verkehr

²¹ siehe Anhang, Tab. 30: Tourismusverbände und Touristinforma-tionsstellen im Untersuchungsraum

²² Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbetal (KAG): Projektkennblatt „Aufbau eines Dachmarketings für die Elbe“; <http://www.elbetal.de/projekte/default.htm>

Ergebnisse des Projektes sind u. a. in den Aufbau der Internetseite www.tourismusbandelbe.de eingeflossen, die die touristischen Regionen des Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe länderübergreifend darstellt.

Der Erfolg dieser Zusammenarbeit kann aufgrund der erst kurzen Projektlaufzeit noch nicht mit Zahlen belegt werden. Dass das Interesse an der Tourismusregion Flusslandschaft Elbe jedoch grundsätzlich ansteigt, lässt sich anhand der Entwicklung der Gästeankünfte, Übernachtungen und der Aufenthaltsdauer im Vergleich der Jahre 2000 zu 2008 für die Landkreise Prignitz, Ludwigslust, Lüneburg und Lüchow-Dannenberg ablesen. Für die Landkreise Stendal, Jerichower Land und Börde ist ein solcher Vergleich nicht möglich, da hier keine Zahlen aus dem Jahr 2000 vorliegen und für die Landkreise Jerichower Land und Börde auch erst seit dem Jahr 2009 aufbereitet werden.

Tabelle 20: Bettenangebot, Übernachtungen, Aufenthaltsdauer im Landkreisvergleich (bezogen auf Betriebe mit ≥ 9 Betten)

Landkreis	Gästeankünfte [Anzahl]		Angebotene Gästebetten [Anzahl]		Übernachtungen [Anzahl]		Ø Aufenthaltsdauer [Übernachtungen / Gästeankünfte]	
	2000	2008	2000	2008	2000	2008	2000	2008
Prignitz	69.774	90.022	1.921	2.248	246.777	227.015	3,5	2,5
Ludwigslust	69.520	102.975	1.677	2.314	135.239	202.226	2,0	2,0
Lüneburg	171.897	218.594	2.919	3.577	372.992	478.422	2,2	2,2
Lüchow-Dannenberg	98.843	81.556	3.236	2.847	328.782	254.497	3,3	3,1
Stendal	k. A.	109.413	k. A.	1.680	k. A.	210.345	k. A.	1,9
Jerichower Land	k. A.	65.901	k. A.	1.172	k. A.	132.491	k. A.	2,0
Börde	k. A.	168.935	k. A.	3.079	k. A.	418.386	k. A.	2,5

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2001, 2009; Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2010

Wie in der Tabelle dargestellt, ist in allen Landkreisen für die Vergleichszahlen vorliegen, ein Anstieg der Gästeankünfte und angebotenen Gästebetten zu verzeichnen. Lediglich im Landkreis Lüneburg haben diese Zahlen im Betrachtungszeitraum abgenommen. Die deutlich meisten Gästeankünfte hat der Landkreis Lüneburg, der durch die Stadt Lüneburg und die Lüneburger Heide zwei besonders starke und überregional bekannte touristische Anziehungspunkte besitzt.

Obwohl der Landkreis Lüneburg einen Rückgang der Gästeankünfte, Gästebetten und der Übernachtungen zu verzeichnen hat, kann er seine Spitzenposition bei der Anzahl der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer behaupten. Ein Erklärungsansatz hierfür könnte im touristischen Angebot des Landkreises liegen. Lüneburg setzt stark auf den individuellen Wander-, Rad- und Reittourismus. Im Vergleich zu Städtereisen sprechen diese Angebote eher für einen längeren Aufenthalt.

Die touristischen Besonderheiten der einzelnen Landkreise werden im Folgenden kurz dargestellt.

Landkreis Lüneburg:

Der Tourismus im Landkreis Lüneburg wird maßgeblich durch die zwei Faktoren Städte-tourismus und Natur- und Kulturtourismus bestimmt. Die Stadt Lüneburg spielt für den Städtetourismus der Region die herausragende Rolle. Im Naturtourismus ist die Lüneburger Heide für den Landkreis besonders prägend.

Der im Konzeptgebiet liegende, östliche Teil des Landkreises Lüneburgs ist insbesondere durch den Natur- und Kulturtourismus geprägt. Durch die Lage direkt an der Elbe bietet die Region zusätzlich ein großes Potential für den Wasser- und Radtourismus.

Touristischer Schwerpunkt ist das Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue mit den naturbelassenen und unverbauten Flussläufen und Auenlandschaften. Zahlreiche geführte Wanderungen ermöglichen den Besuchern Einblicke in die Flora und Fauna der Region. Das Zentrum für Besucher des Biosphärenreservats liegt in der Stadt Bleckede, wo sich ein Informationszentrum im Elbschloss Bleckede befindet. Zudem ist das Schloss mit zahlreichen Kulturveranstaltungen ein beliebtes Ausflugsziel. Zu einem besonderen Ausflugsziel gehört auch die Stadt Scharnebeck mit einem der weltgrößten Schiffshebewerke. Mit ihren historischen Altstädten gehören auch die Städte Neuhaus und Dahlenburg zu den touristischen Ausflugszielen.

Der Rad-, Wander- und Wassertourismus hat eine besondere Bedeutung für die Region. Vor allem die zahlreich vorhandenen Radwege erfreuen sich größter Beliebtheit. In der Region befinden sich u. a. ein großer Abschnitt des überregionalen Elberadwegs und ein Zubringerweg zum Wendlandrundweg. Besonders wichtig dabei ist, dass die vielen Radwege durch das Biosphärenreservat führen und den Nutzern somit eine individuelle Erkundung des Naturraumes ermöglichen.

Landkreis Lüchow-Dannenberg:

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg hat der Naturtourismus einen besonders hohen Stellenwert. Der Naturpark Elbtalufer-Wendland und das Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue bietet auch hier eine Vielzahl von Urlaubsangeboten. Vor allem die gut ausgebauten Rad-, Wander- und Reitwegenetze stellen einen wichtigen Anziehungspunkt für Touristen in der Region dar. Auch hier führt der bekannte Elberadweg durch die Region.

Daneben gibt es auch zahlreiche kulturelle Sehenswürdigkeiten. So befinden sich im Gebiet beispielsweise die bekannten Rundlingsdörfer, die wie in Lübeln teilweise als Museumsdorf restauriert und gut erhalten sind. Die Rundlingsdörfer bilden zusammen mit den denkmalgeschützten historischen Innenstädten von Hitzacker (Elbe), Dannenberg und Lüchow einen Teil der Regionalstrecke „von der Elbtalaue zum Harz“ der deutschen Fachwerkstraße.

Auch der Wassertourismus spielt in der Region eine wichtige Rolle. Von Hitzacker starten viele geführte Bootstouren und Ausflugsschiffe. Auch individuelle Kanutouren werden dort angeboten. Im Sommer kann man zusätzlich eine Vielzahl von Badeseen nutzen. Eine Besonderheit in der Region ist auch die 18-Loch Golfanlage in der Gemeinde Zernien.

Landkreis Stendal:

Im Landkreis Stendal spielt vor allem der Naturtourismus eine besondere Rolle. Der überwiegende Teil des Landkreises ist die Altmark. Die historische Kulturlandschaft bietet Potentiale für den Reit-, Wander- und Radtourismus. Zudem gibt es eine Vielzahl an historischen Pfaden, an denen Fachwerkhäuser, Kirchen, Mühlen und historische Denkmale zu begutachten sind.

Ein weiteres Potential birgt der Städtetourismus, durch die zahlreichen Hansestädte in der Region. Vor allem die Stadt Stendal bietet, als größte Stadt der Altmark und des Konzeptgebietes, vielfältige Möglichkeiten für Stadttouristen. Stadtführungen geben einen Einblick in die über 800 jährige Geschichte und führen an zahlreichen Sehenswürdigkeiten vorbei. Dazu zählen z. B. der Marktplatz, das Rathaus mit Renaissancegiebeln und die Ratskirche St. Marien sowie der Dom St. Nikolaus. Daneben gibt es zahlreiche Museen und regelmäßig stattfindende Kulturveranstaltungen. Stendal eignet sich aber auch als Startpunkt für ausgedehnte Radtouren.

Landkreis Börde:

Der Anteil des IREK-Gebietes im Landkreis Börde ist geprägt durch zahlreiche architektonisch wertvolle Gebäude u.a. in den Städten Haldensleben und Wolmirstedt. Besonders erwähnenswert ist die Stadt Haldensleben mit Marktplatz und spätgotischer Marienkirche sowie klassizistischem Rathaus aus dem 18. Jahrhundert und weiteren historischen Denkmälern und Sehenswürdigkeiten. Nähere Informationen über die wechselvolle Geschichte des Kreises erhält man im Haldenslebener Kreismuseum.

In Hundisburg befindet sich das ländliche Barockschloss, dessen Anfänge bis in das 12. Jahrhundert zurückführen. Heute ist das Schloss mit dem dazugehörigen Barockgarten ein kulturelles Zentrum der Region. Dort finden zahlreiche Musik- und Kulturveranstaltungen statt.

Eine Besonderheit im Landkreis ist eine „Bergtour“ in Zielitz. Auf einer Kalihalde erreicht man die höchste Erhebung zwischen Magdeburg und der Ostsee. Der Salzberg des Werkes Zielitz der K+S KALI GmbH ermöglicht einen imposanten Blick auf die umliegenden Ortschaften, auf Europas größtes Wasserstraßenkreuz und größten geschlossenen Lindwald und teilweise sogar bis zum Brocken (Harz).

In der Ortsrandlage von Colbitz ist auch einer der modernsten Campingplätze Deutschlands, das Heide-Camp, gelegen.

Landkreis Jerichower Land:

Das Jerichower Land ist genau wie alle anderen Teilgebiete besonders durch die natürlichen Gegebenheiten geprägt. Die Biosphärenregion lockt vor allem Erholungssuchende in das Konzeptgebiet. Auch die Teile des Fläming verknüpfen die Erholungspotenziale im Landkreis. Ein gut ausgebautes Rad- und Wanderwegenetz ermöglicht eine individuelle und aktive Erkundung des Jerichower Lands. Auch hier verläuft der Elberadweg auf einer Länge von 80 km durch das Gebiet. An der Elbe entlang befinden sich zahlreiche Campingplätze und Badeseen. Hervorzuhebende Sehenswürdigkeiten im Teilgebiet sind die Klosterkirche in Jerichow, die Burger Altstadt mit der Geschichte der Türme, das Kreismuseum in Genthin sowie der 48 Meter hohe Wasserturm mit acht 3,20 Meter großen Skulpturen, der Wasserburgkomplex in Gommern sowie das Zerbener Schloss von Plotho. Zahlreiche weitere Kirchen und Mühlen prägen die Ortsbilder im Jerichower Land.

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg ist die weltgrößte Trogbrücke neben gigantischen Hebewerks- und Schleusen-Konstruktionen, welches als touristische Attraktion eine Besonderheit im Landkreis darstellt.

An der „Straße der Romantik“, deren Nordroute von Magdeburg aus durch das Gebiet verläuft, sind weitere Denkmale aus dem Mittelalter zu erleben. Sie führt in Teilrouten durch das Konzeptgebiet und bietet Entdeckungsmöglichkeiten mittelalterlicher sowie weiterer historischer Bauten und Denkmale. Wichtige kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten sind im Gebiet u. a. die Klosterkirche in Jerichow, die Pfarrkirche St. Petri sowie das spätbronzenzeitliche Hügelgräberfeld in Großwulkow.

Ein weiteres Highlight ist die „Straße der Technik“, die ähnlich wie die „Straße der Romanik“ besondere Sehenswürdigkeiten erklärt und vernetzt. Im Konzeptgebiet gehört auf der Route „Straße der Technik“ die historische Gerberei in Burg, das Schiffshebewerk sowie die alte Ziegelei in Hundisburg zu den Attraktionen. Daneben gibt es zahlreiche Museen und Veranstaltungen die besucht werden können.

Tabelle 21: Touristische Routen im IREK-Bereich von Sachsen-Anhalt

Benennung	Verlauf	Stationen im Untersuchungsgebiet
Jakobsweg	Stendal- Tangermünde- Magdeburg; Jerichow- Stendal	---
Straße der Romanik Nordroute	Burg- Havelberg Magdeburg- Haldensleben	Burg- Oberkirche; Unterkirche Genthin- Grabstein d. Herrn von Plotho Redekin- Dorfkirche Jerichow- Stadtkirche, Prämonstratenserstift Melkow/Wust- Dorfkirchen Schönhausen- Dorfkirche, Willibrord Sandau- Pfarrkirchen Havelberg- Dom St. Marien Groß Ammensleben- Benediktinerkloster St. Peter und Paul Hillersleben- Benediktinerkloster St. Laurentius Hundisburg- Ruine Nordhusen
Gartenträume	Tangerhütte Hundisburg Krumke Ortsteil von Osterburg	Stadtpark Schloss und Schlossgarten, Landschaftspark Schloss und Schlosspark, Landschaftspark
Altmarkrundkurs- Radrundkurs	Altmark	Landkreis Stendal, Jerichower Land
Elberadweg	entlang der Elbe	verläuft durch das gesamte Projektgebiet
Blaues Band	auf der Elbe und angrenzenden Kanälen	Werben, Havelberg, Arneburg, Tangermünde, Ferchland, Bittkau, Rogätz, Genthin, Parey, Burg, Hohenwarthe, Niegripp Haldensleben

Quelle: eigene Darstellung

Landkreis Ludwigslust:

Der im Konzeptgebiet liegende Teil des Landkreises Ludwigslust ist geprägt durch den Rad- und Wassertourismus sowie den Natur-, Kultur- und Städtetourismus.

Für den Radtourismus sind die Radfernwege Elberadweg und der Mecklenburgische Seen-Radweg zentrale Anziehungspunkte im Elbetal. Daneben gibt es auf der Basis des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg zahlreiche ausgeschilderte Regionale Radwanderwege sowie Regionale Bedeutsame Radtouren. Außerhalb des Elbetals ergänzen Themenradwege, wie der Raseneisenstein-Radweg und der Sakralbauten-Radweg das touristische Angebot. Attraktiv für den Fahrradtourismus ist die Grieseggend zwischen den Flüssen Elde und Sude. Hierbei handelt sich um eine flache Heidesandlandschaft, die durch Kiefernwälder, Wiesen, Feldern sowie durch kleine moorige Niederungen geprägt ist.

Für den Wassertourismus sind die Reviere Elbe und Müritz-Elde-Wasserstraße bedeutsam. Besonders herauszuheben sind die Marina Dömitz, der Boothafen Eldena und der Wasserwanderrastplatz Hechtforthschleuse bei Grabow, die jeweils über 30 Liegeplätze verfügen. Wichtige Infrastruktur, wie Tankstelle, Fäkalienentsorgung oder Einkaufsmöglichkeiten sind überwiegend vorhanden. Im Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe sind

zwei Aussichtstürme vorhanden, die die Beobachtung besonderer Naturereignisse, wie den Vogelzug ermöglichen.

Eine herausragende Rolle für den Städte- und Kulturtourismus nimmt die Stadt Ludwigslust ein. Die spätbarocke Stadtanlage mit Park, Schloss und Stadtkirche, ist die wertvollste und am besten erhaltene Anlage dieser Art in Norddeutschland. Attraktiver Anziehungspunkt in Dömitz ist die einzige vollständig erhaltene Flachlandfestung Norddeutschlands.

Herausragende Bedeutung für den Reittourismus hat der 160 km lange „Gestütsweg“ zwischen dem Mecklenburgischen Landgestüt Redefin und dem Brandenburgischen Haupt- und Landgestüt Neustadt (Dosse). Der Reitweg eignet sich besonders zum Wanderreiten. Jeweils am Ende einer Tagesetappe sind Gastronomie- und Beherbergungsmöglichkeiten für Reiter und Pferd vorhanden. Der Gestütsweg verbindet zwischen Dömitz und Lenzen die Landkreise Ludwigslust und Prignitz.

Landkreis Prignitz:

Im Landkreis Prignitz stehen neben dem Reiten der Radtourismus, Naturtourismus sowie der Stadt- und Kulturtourismus im Vordergrund. Auch hier ist der Elberadweg ein wesentlicher Anziehungspunkt für Radtouristen. Darüber hinaus hat der Elbe-Müritz-Radweg eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen dem Elbe- und Müritzraum. Daneben gibt es spezielle Themenradwege wie die „Gänsetour“ sowie das radtouristische Radfahrevent „Tour de Prignitz“.

Für den Städte- und Kulturtourismus im IREK-Gebiet sind die Städte Lenzen und Perleberg durch die historischen Stadtkerne attraktiv für den Kulturtouristen. Darüber hinaus sind zahlreiche Herrenhäuser, Burgen und Kirchen vorhanden. Unter den Burgen zählt die Plattenburg zu den imposantesten Bauwerken. Sie ist die größte Wasserburg in Norddeutschland. Das jährlich stattfindende Mittelalterliche Spektakel auf der Plattenburg zieht zahlreiche Besucher an.

Der Naturtourismus entfaltet seine Wirkung insbesondere durch die Kombination Biosphärenreservat und Elberadweg. Dabei werden durch eine immer bessere Vernetzung von Gastronomen, Beherbergungsanbietern sowie Natur- und Landschaftsführern, die Naturschönheiten für den Touristen immer besser erschlossen. Für den Wassersportler ist Wittenberge ein wichtiger Anlaufpunkt. Mit 40 Liegeplätzen verfügt die Stadt über einen bedeutenden Sportboothafen zwischen Hamburg und Magdeburg.

5.6 Soziale Infrastruktur

Die Thematik der sozialen Infrastruktur rückt aufgrund der demografischen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen immer stärker in den öffentlichen Fokus. In einigen sozialen Einrichtungen steigt die Zahl der Nutzer deutlich an, während andere Einrichtungen einen Rückgang der Nutzerzahlen zu verzeichnen haben. Typische Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind u. a. Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenfreizeitstätten sowie Alten- und Pflegeheime. Die Betrachtung der sozialen Infrastruktureinrichtungen soll aufzeigen, inwieweit bereits heute ein Bedarf an einer Umstrukturierung in den einzelnen Landkreisen gegeben ist.

Insbesondere für Familien kann das Angebot an sozialer Infrastruktur unmittelbar mit der Entscheidung für einen Wohnort zusammenhängen. Die Einrichtungen der Daseinsvorsorge von Kommunen und Gemeinden sollen den Betreuungsbedürfnissen der verschiedenen Altersstufen in den Familien nachkommen - dazu gehört auch die Versorgung der älteren Menschen. Nicht zuletzt bestimmen die Qualität und Quantität des Angebotes sozialer Infrastruktureinrichtungen über die Lebensqualität der Region.

Nachfolgend werden primäre Kennzahlen der sozialen Infrastruktureinrichtungen des Untersuchungsraumes dargestellt. Die Zahlen und Angaben für den Landkreis Lüneburg berücksichtigen dabei nicht die Stadt Lüneburg, da deren Daten aufgrund der Funktion Lüneburgs als Oberzentrum separat betrachtet werden müssen.

Die Zahl der Kindertagesstätten variiert je Landkreis nach Bevölkerungszahl und/oder Anzahl der Kinder. Der Landkreis Börde besitzt insgesamt 174 Kindertagesstätten und hat damit die meisten derartigen Einrichtungen im Untersuchungsraum. Die Landkreise Stendal und Lüneburg verfügen über je 100 Kindertagesstätten. Im Landkreis Ludwigslust befinden sich derzeit 94 und in der Prignitz sowie dem Jerichower Land jeweils 77 bzw. 78 Kindertagesstätten. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg verfügt dagegen lediglich über 34 Kindertagesstätten, was allerdings auch durch die geringe Bevölkerungszahl und -dichte zu erklären ist.

Tabelle 22: Kindertagesstätten im Landkreisvergleich (Stand 2008)

Landkreis	Kindertagesstätten [Anzahl]
Prignitz	77
Ludwigslust	94
Lüneburg	100
Lüchow-Dannenberg	34
Stendal	100
Jerichower Land	78
Börde	174

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder; www.statistik-portal.de; <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=>

Neben dem Angebot von Betreuungseinrichtungen für Kleinkinder ist das Angebot von Schulen von großer Bedeutung für die allgemeine Entwicklung in den Landkreisen. Alle Landkreise des Untersuchungsraumes weisen ein flächendeckendes Angebot allgemeinbildender Schulen auf. Je nach Landkreis sind dies zwischen 35 und 94 Schulen. Der Landkreis Börde mit 56 Grundschulen und 38 weiterführenden Schulen verfügt über die größte Anzahl, obwohl er bei der Altersstruktur der unter 18-Jährigen nur an vierter Stelle

steht²³. Dagegen befinden sich im Landkreis Lüchow-Dannenberg beispielsweise nur 18 Grundschulen und 17 weiterführende Schulen. Die weiterführenden Schulen unterteilen sich in Haupt-, Real- und Gesamtschulen sowie Gymnasien, Förder-, Privat- und berufs-bildende Schulen.

Tabelle 23: Anzahl von Schultypen im Landkreisvergleich (Stand 2009)

Land-kreis	Ins-gesamt	Grund-schulen	Haupt-schulen	Real-schulen	Gesamt-schulen	Gym-nasien	Förder-schulen	Berufs-bild. Schulen	Privat-schu-len ³
PR	33	19	4 ¹		0	3 ²	4	1	3
LWL	46	18	13 ⁴		2 ⁵	4	5	2	2
LG	72	36	15 ⁶		1 ⁷	6	4	3	7 ⁸
DAN	35	18	8 ⁹		1	2	4	1	1
SDL	62	35	11 ¹⁰		0	6	8	2	0
JL	37	19	9 ¹⁰		0	3	5	1	0
BK	94	56	19 ¹⁰		0	7	9	3	0

¹ Oberschule (Gesamtschule ohne gymnasiale Oberstufe)

² inklusive gymnasialer Oberstufe des Oberstufenzentrums (OSZ)

³ Allgemeinbildende Schulen in Freier Trägerschaft

⁴ Regionale Schulen: Kombination aus Haupt- und Realschule, darunter 6 Regionale Schulen mit Grundschule

⁵ Kooperative Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe

⁶ Haupt- und Realschulen: darunter 3 mit jeweils Haupt- und Realschulzweigen

⁷ Integrierte Gesamtschule IGS

⁸ Privatschulen: darunter 5 berufsbildende und 2 allgemeinbildende Schulen

⁹ Haupt- und Realschulen: darunter 3 mit jeweils Haupt- und Realschulzweigen (Hitzacker, Dannenberg und Gartow) sowie 1 separate Hauptschule und 1 separate Realschule (Lüchow)

¹⁰ in Sachsen-Anhalt wird nur in Sekundarschule unterteilt, in denen der Haupt- oder Realschulabschluss erworben werden kann

Quelle: Landkreis Ludwigslust 2009, Schulentwicklungsplanung; LK Lüneburg 2010, Fachamt Schule und Kultur; Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de; Landkreis Jerichower Land 2009, Schulentwicklungsplanung; LK Prignitz 2010, Sachbereich Planung/Unternehmensbetreuung

Die Schülerzahlen haben im Zeitraum von 2000 – 2008 in fast allen Landkreisen abgenommen. Lediglich Lüneburg konnte sich diesem Trend entziehen. Dort haben die Schülerzahlen im o. g. Zeitraum um 9,2 % zugenommen. Auch absolut betrachtet hat der Landkreis Lüneburg mit 21.900 die höchste Zahl an Schülern der Landkreise im Untersuchungsraum.

Tabelle 24: Entwicklung der Schülerzahlen¹ im Landkreisvergleich

Landkreis	2000	2002	2004	2006	2008	2000 zu 2008 [absolut]	[%]
Prignitz	12.158	10.194	8.546	7.366	6.488	- 5.670	- 46,6
Ludwigslust	17.845	15.822	13.857	11.838	10.221	- 7.624	- 42,7
Lüneburg	20.051	20.645	21.366	21.925	21.900	1.849	9,2
Lüchow-Dannenberg	6.441	6.376	6.246	6.047	5.794	- 647	- 10,0
Stendal	18.920	16.616	14.234	12.372	10.566	-8.354	- 44,2
Jerichower Land	12.690	11.058	9.171	7.883	6.984	-10.071	- 45,0
Börde	24.197	21.322	18.142	16.170	14.126	-5.706	- 41,6

¹ Allgemeinbildende Schulen inklusive Abendschulen, Kollegs, ohne Berufliche Schulen

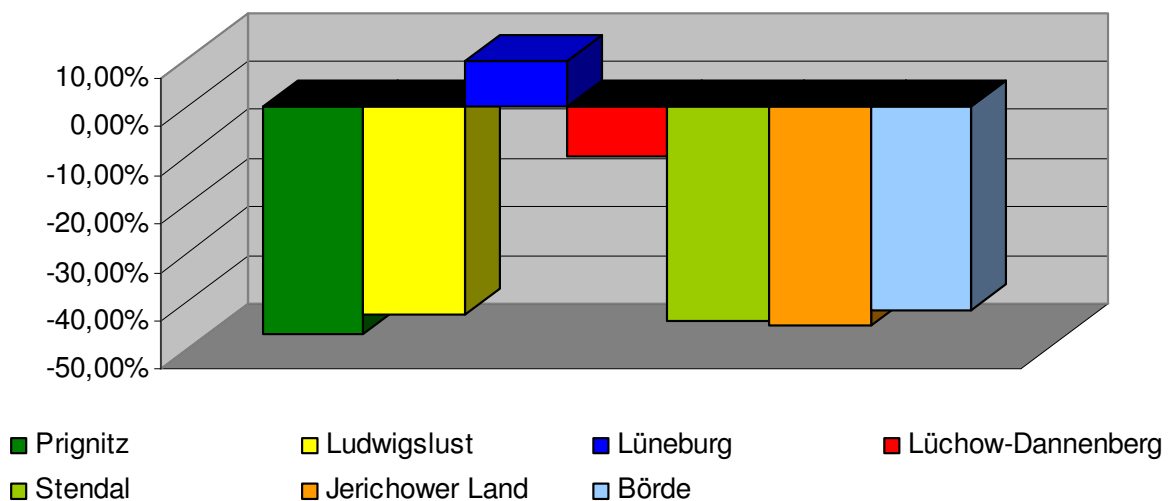
Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, www.lskn.niedersachsen.de; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

²³ vgl. Tabelle 8: Alterstruktur im Untersuchungsraum (Stand 2008)

Auffällig ist die teils drastische Abnahme der Schülerzahlen. In den Landkreisen Prignitz, Ludwigslust, Stendal, Börde und Jerichower Land sind die Schülerzahlen zwischen 2000 und 2008 um mehr als 40 % zurückgegangen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hat zwar mit 5.794 die wenigsten Schüler, verzeichnete aber auch nur einen Rückgang um 10 %. Der Rückgang der Schülerzahlen in den ostdeutschen Bundesländern ist vor allem durch den massiven Geburteneinbruch nach dem Jahr 1990 zu erklären. Die noch starken Geburtenjahrgänge vor 1990 haben die Schule mittlerweile verlassen. Der Landkreis Lüneburg profitiert auch bei den Schülerzahlen von dem Zuzug vieler Familien. Allerdings kommt der Zuzug vorrangig der Stadt Lüneburg sowie ihren direkten Nachbargemeinden zugute. Die östlichen Gemeinden im Landkreis, beidseits der Elbe, profitieren hiervon leider nicht.

Auf Grundlage der sich bereits abzeichnenden Entwicklung der Schülerzahlen in Verbindung mit der Altersstrukturprognose²⁴ ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Schulen zukünftig nicht mehr ausgelastet sein werden. Die Schulentwicklungsplanung der einzelnen Landkreise muss somit auf die entsprechende Entwicklung reagieren. Die Schließung einzelner Schulstandorte wird jedoch auch zu einer Verschiebung von attraktiven Wohnstandorten, insbesondere für Familien führen.

Abbildung 10: Entwicklung der Schülerzahlen von 2000 bis 2008 [%]



Quelle: eigene Darstellung

Zu den sozialen Einrichtungen der Region gehören weiterhin eine Vielzahl an Alten- und Pflegeheimen.

²⁴ vgl. Tabelle 10: Altersstrukturprognose im Landkreisvergleich (2006 zu 2025)

Tabelle 25: Alten- und Pflegeheime im Landkreisvergleich (Stand 2007)

Landkreis	Alten- und Pflegeheime [Anzahl]	Pflegeplätze [Anzahl]
Prignitz	11	816
Ludwigslust	23	1.257
Lüneburg	39	2.542
Lüchow-Dannenberg	9	511
Stendal	16	1.107
Jerichower Land	19	1.292
Börde	31	1.940

Quelle: Statistisches Jahrbuch Landkreis Prignitz 2008; Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; www.lueneburg.de; www.pflegelotse.de; Statistisches Landesamt Sachsen- Anhalt

Die Anzahl der Alten- und Pflegeheime variiert zwischen 9 und 39 Einrichtungen. Die Anzahl der Pflegeplätze ist somit ebenfalls recht unterschiedlich und differenziert zwischen 511 Plätzen im Landkreis Lüchow-Dannenberg und 2.542 Plätzen im Landkreis Lüneburg. Aufgrund des demografischen Wandels und der vorliegenden Altersstrukturprognose für die sieben Landkreise²⁵ ist damit zu rechnen, dass die derzeit bestehenden Pflegeplätze zukünftig nicht mehr ausreichend sind. Auf diese Entwicklung muss somit rechtzeitig reagiert werden.

In diesem Kontext ist auch das Angebot an Gesundheitseinrichtungen zu benennen. Hier sind die Anzahl der Krankenhäuser und niedergelassenen Ärzte aufzuführen.

Tabelle 26: Medizinische Grundversorgung im Landkreisvergleich (Stand 2008)

Landkreis	Krankenhäuser [Anzahl]	Niedergelassene Ärzte [Anzahl]
Prignitz	3	116
Ludwigslust	3	143
Lüneburg	5	75 ¹
Lüchow-Dannenberg	1	67
Stendal	5	163
Jerichower Land	3	100
Börde	3	209

¹ ausgenommen die Stadt Lüneburg

Quelle: Statistisches Jahrbuch Landkreis Prignitz 2008; Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen, KVN; Internetrecherche

Hinsichtlich der Verteilung der Krankenhäuser bestehen relativ geringe Unterschiede. In allen Landkreisen befindet sich mindestens ein Krankenhaus. Bei der Anzahl der niedergelassenen Ärzte weisen die Landkreise größere Unterschiede auf. So befinden sich im Landkreis Lüchow-Dannenberg nur 67 Ärzte, während die größte Anzahl im Landkreis Börde zu finden ist, der jedoch auch die größte Bevölkerungsdichte aufzuweisen hat²⁶. Die geringe Anzahl von nur 75 niedergelassene Ärzte im Landkreis Lüneburg ist dadurch zu erklären, dass die Stadt Lüneburg aufgrund ihrer zentralen Funktion nicht mitgerechnet wird – jedoch konzentrieren sich die niedergelassenen Ärzte gerade in der Kreisstadt Lüneburg.

²⁵ vgl. ebd.

²⁶ vgl. Tabelle 6: Einwohner und Bevölkerungsdichte im Untersuchungsraum (Stand 2008)

Beachtet werden muss, dass die Entwicklung von niedergelassenen Ärzten sich zukünftig rückläufig entwickeln wird. Dies liegt zum einen im fehlenden Nachwuchs begründet, zum anderen in der Überalterung der Ärzte. Die kassenärztliche Bundesvereinigung (KBV) prognostizierte 2008, dass bis 2012 rund 34.000 niedergelassene Ärzte altersbedingt ihre Praxistätigkeit aufgeben werden²⁷. Hinsichtlich der prognostizierten Altersentwicklung ist somit zukünftig mit einem Defizit in diesem sozialen Bereich zu rechnen. Für die peripheren Räume des Untersuchungsraumes kommt hinzu, dass die dortigen Arztpraxen häufig keine Nachfolger finden. Die Politik reagierte 2010 mit dem Vorschlag einer „Landarztquote“ auf die aktuellen Entwicklungen²⁸. Dabei ist vorgesehen, dass Medizinstudenten, die bereit sind, sich für einige Jahre als Landarzt zu verpflichten, künftig bevorzugt einen Studienplatz erhalten sollen.

Tabelle 27: Anzahl von Jugend- und Freizeiteinrichtungen im Landkreisvergleich (Stand 2008)

Landkreis	Jugendfreizeiteinrichtungen ¹	Sportvereine ²	Jugendfeuerwehren
Prignitz	87	120	82
Ludwigslust	40	144	93
Lüneburg	84	44	72
Lüchow-Dannenberg	21	13	34
Stendal	42	145	70 ³
Jerichower Land	52	95	71 ³
Börde	116	210	147 ³

¹ haupt- und ehrenamtlich betreut; Nennung von Jugendclubs und Freizeitzentren ohne Schwimmbäder, Skaterparks, Spielplätze und Sportanlagen; ² mit Kinder- und Jugendarbeit; ³ einschließlich Kinderfeuerwehren
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Brandschutzstatistik im Landkreis Prignitz 2008; Kreisfeuerwehrverband Ludwigslust; Landkreis Prignitz; www.statistik-portal.de, www.kreisfeuerwehr-lueneburg.de, www.kjv-dan.de; Sozialbericht des Landes Sachsen-Anhalt 2005 – 2009; Bildungszentrum der Jugendfeuerwehr Sachsen-Anhalt, Jugendhilfeplaner Jerichower Land 2009, Jugendamt Landkreis Börde

Angebote für Jugendliche in der Region sind flächendeckend gegeben. Das Angebot in den einzelnen Planungsräumen wurde dabei untergliedert in Jugendfreizeiteinrichtungen, Sportvereine und Jugendfeuerwehren.

²⁷ Welt Online: Überalterung – Ärzte warnen vor Medizinemangel;
http://www.welt.de/politik/article1833950/Ueberalterung_Aerzte_warnen_vor_Medizinemangel.html

²⁸ FAZ.net: Rösler plant „Landarztquote“ für Medizinstudenten;
<http://www.faz.net/s/Rub0E9EEF84AC1E4A389A8DC6C23161FE44/Doc~E0424AFB17CC74927BCBB6206A9F7CCEF~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

Die einzelnen Landkreise werden durch verschiedene Bundesstraßen erschlossen. Unter anderem verläuft die B 195 in Ost-West-Richtung durch den Landkreis Prignitz. Diese Bundesstraße mündet im Osten von der Prignitz in die B 189, welche von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge führt. Weitere Bundesstraßen im Landkreis Prignitz sind die B 5 und die B 107. Die B 5 und die B 195 durchqueren ebenfalls den Landkreis Ludwigslust. Ergänzt wird das bundesweite Straßennetz hier durch die in Nordost-Südwest-Richtung verlaufende B 191 und die B 106 im östlichen Teil des Landkreises. In den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg verlaufen die Bundesstraßen B 191 (Uelzen – Dannenberg – Dömitz), B 195 (parallel zur Elbe nach Dömitz), B 209 (Lüneburg – Artlenburg), B 216 (Lüneburg – Dannenberg) und die B 248 (Lüchow – Dannenberg). Der Landkreis Stendal wird u.a. durch die in West-Ost-Richtung verlaufende B 188 und die von Norden nach Süden verlaufende B 107 erschlossen. Des Weiteren durchläuft den Landkreis Stendal die Bundesstraße B 189, welche von Magdeburg über Stendal und Wittenberge bis nach Wittstock verläuft und eine Anbindung zum Autobahndreieck A 19 / A 24 herstellt. In den Landkreisen Jerichower Land und Börde ist die Bundesstraße B 1 als wichtigste überregionale Straßenverkehrsanbindung zu nennen. Die B 1 verläuft vom äußersten Westen Deutschlands bei Aachen bis zur polnischen Grenze. Ergänzt wird das Verkehrsnetz durch eine Vielzahl von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen.

Die Elbquerung für den Verkehr ermöglichen Fähren oder Brücken. Aufgrund von Hochwasser oder Winterereignissen, wie z. B. Eisschollen, ist die Querung mit Fähren jedoch nicht ganzjährig gesichert. Folgende Elbquerungen existieren im Untersuchungsraum:

Tabelle 28: Elbquerungen im Untersuchungsraum

Fährverbindung	Brücke
Bleckede (LG) – Neu Bleckede (LG)	Kaltenhof (DAN) - Dömitz (LWL)
Neu Darchau (DAN) – Darchau (LG)	Geestgottberg (SDL) – Wittenberge (PR)
Hitzacker (DAN) – Herrenhof (DAN)*	Stendal (SDL) – Fischbeck (Elbe) (SDL)
Höhbeck (DAN) – Lenzen (Elbe) (PR)	Tangermünde (SDL) – Fischbeck (Elbe) (SDL)
Schnackenburg (DAN) – Lütkenwisch (PR)	Barleben (BK) – Lostau (JL)
Räbel (SDL) – Havelberg (SDL)	
Büttnerhof (SDL) – Sandau (SDL)	
Arneburg (SDL) – Neuermark-Lübars (SDL)	
Grieben (SDL) – Ferchland (JL)	
Rogätz (BK) – Schartau (JL)	

* Personen- und Fahrradfähre
Quelle: eigene Erhebung

Neben der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) existieren in den einzelnen Landkreisen auch Anbindungen an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), vorrangig Busverkehr und des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV). Der ÖPNV in den überwiegend ländlichen Bereichen des Untersuchungsgebietes ist jedoch vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Die Angebotsqualität außerhalb der Schulzeiten ist in der Regel nur genügend bis ungenügend. Positiv ist anzumerken, dass in den einzelnen Landkreisen teilweise übergeordnete Verkehrsverbünde bestehen, die den ÖPNV attraktivieren. So ist der Landkreis Lüneburg Mitglied des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). Im Landkreis Ludwigslust gilt der Westmecklenburgtarif und im Landkreis Börde existiert der Magdeburg-Umland-Tarif, der auch die Magdeburger Verkehrsbetriebe mit einschließt. Der Landkreis Prignitz ist dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg angeschlossen.

Durch den gesamten Untersuchungsraum verlaufen Schienenstrecken, die durch die Deutsche Bahn (DB) oder regionale Anbieter bedient werden. Wichtige Knotenpunkte für den SPNV im Untersuchungsraum sind die ICE-Haltepunkte Stendal, Wittenberge und Ludwigslust, die die Region überregional an das Schienenverkehrsnetz anschließen.

Des Weiteren verlaufen u.a. die Nebenstrecken von Lüneburg nach Dannenberg Ost (Wendlandbahn) und von Wittenberge über Perleberg und weiter in Richtung Pritzwalk im Untersuchungsraum, die mit der Regionalbahn (RB) bzw. dem Regional-Express (RE) bedient werden. Von Stendal nach Uelzen verkehrt ebenfalls ein Regional-Express (RE).

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Biosphärenreservates wird auf der Homepage der Deutschen Bahn auf die Bahnhöfe Wittenberge, Boizenburg und Hitzacker verwiesen³⁰. Nicht ausdrücklich genannt ist dort der Biosphärenbahnhof Brahlstorf, der an Strecke Hamburg-Ludwigslust liegt, und wichtiger Zubringer für Besucher der Region aus Hamburg und Schwerin ist. Dieser Bahnhof soll in den kommenden Jahren weiter attraktiviert werden³¹.

Eine generelle Attraktivierung des SPNV wird von allen Landkreisen – insbesondere auch hinsichtlich der Erreichbarkeit des Biosphärenreservates – angestrebt. So hat beispielsweise der Landkreis Lüchow-Dannenberg in seinem Nahverkehrsplan dargelegt, dass der Landkreis alle Maßnahmen unterstützt, um ein attraktives und wirtschaftliches SPNV-Angebot anzubieten³².

Wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum sind auch die Bundeswasserstraßen. Die Elbe ist als Bundeswasserstraße der Klasse VI b von internationaler Bedeutung. Eine weitere Bundeswasserstraße im Untersuchungsgebiet ist die Müritz-Elde-Wasserstraße (MEW), die eine Verbindung zwischen der Elbe und der Mecklenburgischen Seenplatte darstellt. Die Havel, ebenfalls Bundeswasserstraße, liegt nur zu einem geringen Teil im Untersuchungsraum und mündet bei Havelberg in die Elbe. Im südlichen Bereich des Untersuchungsraumes befinden sich die als Bundeswasserstraße eingestuften Kanäle Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal. Im äußersten Nord-Westen des Untersuchungsraumes liegt der Elbe-Seitenkanal zu einem geringen Teil im Untersuchungsraum.

Insbesondere für den Tourismus stellt die Elbe ein großes Potenzial im Bereich des Wassertourismus dar. Die Bedeutung für den Tourismus lässt sich an der Vielzahl von Sporthäfen ablesen, die entlang der Elbe im Untersuchungsraum zu finden sind. In den einzelnen Planungskonzepten wurde die Bedeutung und das Potenzial der vorhandenen Häfen bereits erkannt und deren Weiterentwicklung in den Planungen berücksichtigt. So wird beispielsweise im Regionalen Raumordnungsprogramm Westmecklenburg (Entwurf 2010) darauf hingewiesen, dass die vorhandenen Häfen in Dömitz und Boizenburg/Elbe insbesondere für die touristische Nutzung weiterentwickelt werden sollen. Auch das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg sagt aus, dass die wassertouristische Infrastruktur durch weitere Planungen und Maßnahmen zu sichern und zu entwickeln ist. Für diesen Landkreis sind insbesondere die Häfen Alt-Garge und Bleckede mit einem hohen Entwicklungspotenzial zu nennen. Auch die weiteren Landkreise besitzen eine Vielzahl von Sporthäfen mit Potenzial für Weiterentwicklungen, so z.B. der Sportboothafen Lenzen (Landkreis Prignitz) oder der Sportboothafen Arneburg (Landkreis

³⁰ vgl. Deutsche Bahn: Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe – Anreise und Mobilität vor Ort; http://www.bahn.de/regional/view/fzn/bio_elbe/anreise.shtml

³¹ Der Landkreisbote: „Das hört sich gut an!“ – Informationsveranstaltung zum Biosphären-Bahnhof Brahlstorf; http://www.kreis-lwl.de/cms2/LWL_prod/LWL/Ludwigslust/Aktuelles/Landkreisbote/2010/_Dokumente/Landkreisbote_Oktober_2010_2.pdf

³² Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) (2007): Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg für den Zeitraum 2007 – 2012

Stendal). In den Landkreisen Börde und Jerichower Land befinden sich neben Sportboothäfen an der Elbe auch Häfen entlang des Elbe-Havel-Kanals und des Mittellandkanals.

Für den Güterverkehr bedeutsame Häfen sind entlang der Elbe derzeit kaum zu finden. Der einzige hier zu nennende Hafen ist der Hafen Wittenberge. Im Jahr 2010 wurde mit dem weiteren Ausbau des Hafens begonnen. Die Fertigstellung von zwei neuen Hafenanlegern ist für das Frühjahr 2011 geplant³³.

Hinsichtlich der technischen Infrastruktur sind in allen Landkreisen die notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen vorhanden. Allerdings ist davon auszugehen, dass aufgrund der prognostizierten sinkenden Einwohnerentwicklung in einem Großteil des Untersuchungsraumes die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur zukünftig überdimensioniert sein wird. So kann es z. B. insbesondere in Wohngemeinden mit wenigen Gewerbebetrieben zu einer Überdimensionierung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen für Frisch- und Abwasser führen. Dennoch sind die Investitionen zur Instandhaltung der Abwässerkanäle aufzubringen – trotz sinkender Einwohnerzahlen.

Die einzelnen Landkreise haben diese Problematik bereits erkannt und in ihren Regionalen Entwicklungsplänen Stellung dazu genommen. So wird im Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Altmark als Grundsatz aufgeführt, dass die Siedlungsstruktur und die Entwicklung der infrastrukturellen Verhältnisse den Bedürfnissen einer schrumpfenden Bevölkerung angepasst werden³⁴. Auch das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg stellt fest, dass es insbesondere Ziel der Kommunen sein muss, dass die notwendigen Anpassungen der räumlichen Strukturen, insbesondere der öffentlichen Infrastruktur, an den demografischen Wandel gelingen³⁵. Im aktuellen Entwurf des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Westmecklenburg wird zudem ausgeführt, dass zur langfristigen Sicherung der Grundversorgung auch in den bevölkerungsarmen ländlichen Räumen entsprechende Anpassungsstrategien zu entwickeln sind. Dies können z. B. in alternativen Angebotsformen, einem verstärkten Zusammenwirken von öffentlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren, einer verstärkten interkommunalen Kooperation und mehr bürgerschaftlichem Engagement ihren Ausdruck finden³⁶.

³³ dvz.de: „Hafen Wittenberge wird weiter ausgebaut“, <http://www.dvz.de/news/politik/artikel/id/hafen-wittenberge-wird-weiter-ausgebaut.html>

³⁴ Regionale Planungsgemeinschaft Altmark, 2004: Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Altmark, S. 7

³⁵ Landkreis Lüneburg, 2010: Regionales Raumordnungsprogramm 2003 (Begründung), Fortschreibung/Änderung 2010, S. 10

³⁶ Regionaler Planungsverband Westmecklenburg, 2010: Regionalen Raumentwicklungsprogramms Westmecklenburg, Entwurf zum 3. Beteiligungsverfahren, S. 99

6 SWOT-Analyse

Die Grundlagen der nachfolgenden SWOT-Analyse bilden die bereits für den Untersuchungsraum vorhandenen Planungen und Analysen, die hinsichtlich der Schwerpunkte des Regionskonzeptes untersucht werden. Ziel ist es, eine SWOT-Analyse für den Untersuchungsraum zu erstellen und diesen abzubilden, wobei sich jedoch regionale Schwerpunkte und Differenzierungen des Gebietes widerspiegeln müssen.

Die Ergebnisse der Strukturanalyse des Regionskonzeptes sind in die Darstellung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken eingearbeitet. Thematisch ist die SWOT-Analyse analog der Gliederung des Kapitels fünf, Bestandsaufnahme und Strukturanalyse, aufgebaut.

Lage und Größe	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - Raum ragt nordwestlich in Metropolregion Hamburg sowie südlich in Regiopole Magdeburg hinein - Lage am Flussabschnitt „Untere Mittelbe“, einem international bedeutsamen Flussgebiet - Elbe als „Bindeglied“ der unterschiedlichen (Verwaltungs-) Strukturen 	<ul style="list-style-type: none"> - Großteil des UR in entfernter Lage zu Wirtschaftsschwerpunkten - Großteil des UR besteht aus ländlichen Raum - kaum wirtschaftliche und sozioökonomische Anbindung bzw. Vernetzung zu den starken Wirtschaftsräumen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - wirtschaftliche Zusammenarbeit mit den Verdichtungsregionen in der „Nachbarschaft“ - Erlangung eines neuen Zusammengehörigkeitsgefühls - Identität für den Elberaum beleben 	<ul style="list-style-type: none"> - große Standortunterschiede durch unterschiedliche Entwicklungsfortschritte in den Teilräumen des UR
Natur und Landschaft	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - Lage entlang des naturnahen Elbestroms mit internationaler Wertschätzung (UNESCO) - Elbaue als Alleinstellungsmerkmal - abwechslungsreiche Natur- und Kulturlandschaft - Naturerhalt durch Schutzgebietsausweisungen gesichert - 52,3 % des UR liegen innerhalb von ausgewiesenen Schutzgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> - schadstoffbelastete Flächen in den Überschwemmungsbereichen der Elbe - Rückgang von Charakterarten der Elbaue - mangelnde Besucherlenkung innerhalb von Schutzgebieten - intensive landwirtschaftliche Nutzung - schleppende Umsetzung der Entwicklungsziele innerhalb der Schutzgebiete
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - nachhaltige Landnutzung gemäß Orientierung am UNESCO-Grundgedanken - man and biosphere - Positive Außendarstellung der Region als gesunder Lebens- und Erholungsraum - Nutzung der Naturpotenziale für Touristik-Sektor (sanfter Tourismus) und Vermarktung regionaler Produkte - Landwirtschaft als Partner für den Naturschutz - Leben im Einklang mit der Natur 	<ul style="list-style-type: none"> - weitere Intensivierung unterschiedlicher Nutzungsformen z. B. Tourismus oder Landwirtschaft (Bioenergie) - Klimawandel birgt Probleme für den Hochwasserschutz und Bewirtschaftung des Grundwassers - Veränderungen bestimmter Lebensraumtypen und Lebensgemeinschaften u. a. durch Klimawandel - nachhaltige Beeinträchtigungen durch menschliches Handeln (Kaliabbau, Windkraft, Infrastrukturmaßnahmen etc.)

Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - historisch gewachsene gut erhaltenen Strukturen - mehrheitlich keine Zersiedelung – Kontrast zwischen Landschaft und Siedlung gegeben - relativ leistungsstarke zentrale Orte - großes Bürgerengagement innerhalb der kulturellen, politischen u. gesellschaftlichen Initiativen besonders im Wendland und der Altmark - bewusster Umgang mit Tradition und Brauchtum - gut ausgebaute soziale Netzwerke 	<ul style="list-style-type: none"> - Beeinträchtigung von Einzelorten/Teilregionen z.B. durch Kalihalde in Zielitz, Windparks - große Teile des UR sind dünn besiedelter ländlichen Raum – Bevölkerungsdichte UR nur 58,25 EW/km² - Überalterung der Bevölkerung - größte Zunahme der Altersgruppe der über 65jährigen im UR - stetige Bevölkerungsverluste (außer LK Lüneburg) im UR ca. 7,3 % - Verschärfung der Disparitäten städtischer Zentren und ländlichem Raum
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Bewahrung ländlicher Strukturen als Ausdruck von Lebensqualität - neue Innenentwicklungspotenziale und Gestaltungsräume für Stadt- und Dorfentwicklung (Grünzonen, Neustrukturierungen von Siedlungsteilen, Modelle) - Initiativen-Milieu: aktive Bürgermitarbeit als Teil der gesellschaftlichen Verantwortung kann dazu beitragen, künftige gesellschaftlich-politische Entwicklungen positiv zu beeinflussen - veränderte Altersstruktur Anpassung für Stärkung in ausgewählten Bereichen nutzen 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtbilder und Siedlungsstrukturen können sich negativ verändern (Verfall, Leerstand) - Funktionsverluste in den Siedlungsbereichen Risiken einer Abwärtsspirale - keine Anpassung der Gesetzgebung an die sich ändernden demografischen und energiepolitischen Veränderungen - Gefahr der Abschwächung sozialer Netzwerke durch Segregationsprozesse - Gefahr des Wüstfallens einzelner Dörfer
Regionalwirtschaft und Beschäftigung	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - weiche Standortvorteile: Kultur, Schule, Wohngebiete - leistungsfähige Unternehmen der Ernährungs-wirtschaft - Wachstumskern Perleberg-Wittenberge-Karstädt generiert Wachstumsimpulse für angrenzende Gebiete - Schwerpunkt der Holzverarbeitenden Industrie im Landkreis Stendal - große bestehende Industriebetriebe im Wendland sowie wachsende Anzahl neu angesiedelter zukunftsträchtiger Unternehmen im UR - vielseitig vorhandene Wirtschaftsstruktur im produzierenden Gewerbe, Handel und Dienstleistungen - gut erschlossenes Flächenpotenzial zur weiteren gewerblichen Ansiedlung in den zentralen Orten - Bundeswehrstandorte mit positiven Folgewirkungen für den Arbeitsmarkt - große Pendlerbereitschaft der Bevölkerung über mittlere Entfernungen - Wendland und Landkreis Stendal Kompetenzregion im Energiesektor - Potenzial nachwachsender Rohstoffe für energetische Nutzung im UR vorhanden - Wendland Konzentration ökologisch wirtschaftender Betriebe (Erzeugergemeinschaften) - Vermarktung hochwertiger regionaler Produkte z. B. Elbelamm, Spargel 	<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitslosenstrukturen im Gebiet heterogen - Abwanderung jüngerer, erwerbsfähiger Personen - gewerblicher Schiffsverkehr auf Elbe bislang kaum Bedeutung - flussaffine Wirtschaft basiert hauptsächlich auf einer touristischen Nutzung der Elbe und Kanäle - geringe Anzahl von Industriehäfen und Werftstandorten vorhanden - Anteil gering qualifizierter Arbeitsplätze überwiegt - geringes unternehmensspezifisches Bildungs- und Qualifizierungsangebot - fehlendes Innovations- und Wachstumsimage - Verlust regionaltypischer und historischer Handwerksverfahren - Anstieg der Pachtpreise durch Flächenkonkurrenz zwischen Energiepflanzen- und Nahrungsmittelanbau

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - wettbewerbsfähige Betriebe in der Landwirtschaft besitzen flexible Marktanpassung und steigern die Wertschöpfung in der Ernährungswirtschaft - sichern und erhalten Arbeitsplätze (vorrangig Sachsen-Anhalt) - wirtschaftliche Impulse durch Inbetriebnahme Industriehafen Wittenberge - großes Arbeitskräftepotenzial wirkt in Verbindung mit preiswerten Gewerbeflächen positiv auf Ansiedlung zusätzlicher Wirtschaftskraft im UR - weiterführender Transfer der Innovationen im Bereich Energiewirtschaft - Schaffung neuer Arbeitsplätze in innovativen Wirtschaftsbereichen; demografischer Wandel als Chance - Profilierung zur kinder- und familienfreundlichen Region - Verknüpfung lokaler Ökonomien der Städte und Dörfer zu regionalen Wirtschaftskreisläufen - hoher Wohn- und Freizeitwert wirkt der potenziellen Gefahr weiterer Abwanderung entgegen - wachsende Nachfrage an altersgerechten Leistungen und Produkten, Ausbildungs- und Arbeitsplätzen - langfristige Bindung der Bundeswehr im UR - durch landwirtschaftlichen Prägung des UR Potenzial der Stabilisierung der Wirtschaftsfaktoren Energie- und Ernährungswirtschaft - Vorhandene Erfahrungen und Kompetenzen des LK Lüchow-Dannenberg können für die Elberegion genutzt werden (Vision autarke Elbanlieger) - verstärkte Nutzung der Geothermalwasservorkommen z. B. in Boizenburg und Ludwigslust - Wissenstransfer im Bereich Ökolandbau und Energiewirtschaft in den gesamten UR 	<ul style="list-style-type: none"> - Eigenkapitalschwäche gewerblicher und landwirtschaftlicher Betriebe sowie Kommunen hemmen Investitionen - Wettbewerbsnachteil durch Fehlen schneller Internetzugänge im ländlichen Raum - durch Restriktionen aus den Schutzgebietsausweisungen im UR Entwicklungen eingeschränkt - Fachkräftemangel durch Abwanderung; dadurch Verlagerung von Produktionsstätten sowie Standortentscheidungen - fehlende Alternativen für Arbeitsplatzwechsel - Lohndumping - Abwanderung junger Frauen - Ausbildungsreife der Schulabgänger - Förderpolitik und sich ständig ändernde Rahmenbedingungen (Einspeisevergütung) - höhere Preise für Bio- und Direktvermarktungsprodukte benötigen entsprechendes Kundenpotenzial (Demografie) - Unsicherheiten in der klimatischen Entwicklung der Region (Klimawandel) - Globalisierung der landwirtschaftlichen Produkte und der Nahrungsmittelindustrie
Tourismus, Freizeit und Erholung	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - attraktive Landschaft mit großem Naturreichtum - umfangreiches Angebot wassergebundener Infrastruktur - Wasserstraßen binden an die Wassersportreviere Nord(ost)deutschlands an - Kulturlandschaft mit Zeugnissen des kulturellen Erbes - breit gefächertes Angebot an touristischen Infrastrukturen (Rad-, Reit- und Wanderwege, Informationsstellen) - Elberadweg als touristisches Bindeglied - Stationen der touristischen Markensäulen wie Gartenträume, Straße der Romanik, Blaues Band - herausragende touristische Einzelstandorte - zahlreiche bemerkenswerte Sehenswürdigkeiten - Potenziale im klassischen Kulturbereich (Kunsthandwerk, Ausstellungen, Theater etc.); - Regionsspezifische Angebote, z. B. „Kulturelle Landpartie“ im Wendland und Elbtalaue, „Theater der Altmark“, „Kalimandscharo“ in Zielitz - vielfältiges kulturelles Angebot und hohes Künstlerpotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> - Saisonalität touristischer Angebote - unzureichende Vernetzung von Anbietern untereinander - mangelnde überregionale Wahrnehmung der kulturellen Angebote - fehlende kulturelle Angebote von längerer Dauer - uneinheitliche und unkoordinierte touristische und kulturelle Angebotsstruktur - fehlende interdisziplinäre Koordination zwischen den Themenfeldern Tourismus, Kultur und Landschaft - kein abgestimmtes regionales Tourismusprofil für den Elberaum - Potenziale des Wassertourismus nicht ausreichend erschlossen - mangelhafte Erreichbarkeit und Vernetzung des UR durch ÖPNV - Lücken im Ausbau der regionalen Radwanderwege - mangelhafte Beschilderung touristischer Angebote - zu geringe Vernetzung von Tourismus und Direktvermarktung

	<ul style="list-style-type: none"> - fehlende Barrierefreiheit bei Vielzahl touristischer Angebote - Tourismus im UR oftmals auf Einzelstandorte („Inseln“) beschränkt
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Potenziale im natur- und wassergebundenen Tourismus - überregionale Anbindungen an Metropolregionen Hamburg und Berlin generiert Zielgruppen - gemeinsames Marketing steigert Übernachtungszahlen - zielgruppenorientierte Vermarktung des UR, dadurch Erhöhung des überregionalen Bekanntheitsgrades - Region als touristische Destination etablieren - länderübergreifende Kooperation stärken und die Erfolge des Elbradweges auf andere Nischen des Tourismus übertragen - Elbe als Bindeglied, das die Angebote in der Flussregion verknüpft - Ausbau von zielgruppenspezifischen Angeboten - barrierefreie Angebote entwickeln und vermarkten - Aufwertung touristischer Produkte durch Vernetzung mit überregionalen Routen (z. B. europäischer Pilgerweg St. Jacobus, Straße der Romanik, Radfernwege) - Etablierung neuer regionaler touristischer Routen - Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen unter einem Dach 	<ul style="list-style-type: none"> - unzureichende Vermarktung verringert wirtschaftliches Potenzial des kulturellen touristischen Sektors - negative Auswirkungen von Konkurrenzsituation durch mangelnde Abstimmung der Angebote - touristische Überformung mit Verlust individueller Erlebbarkeit des Elberaumes verbunden - keine ausreichende Berücksichtigung regionaler Besonderheiten - fehlende Nutzung von Synergien (Wirtschaft) - rückläufige Gästezahlen im Landtourismus durch allgemeinen Bevölkerungsrückgang - kein naturverträglicher Ausbau der Elbe
Soziale Infrastruktur	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - zentrale Orte sichern die Grundversorgung in der Fläche - Kooperationsnetzwerke mit vielen Bildungseinrichtungen und der Biosphärenreservatsverwaltung - wissenschaftliche Standorte innerhalb und angrenzend an UR (z. B. Universitätsstandort Magdeburg mit Universität und Hochschulen, Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und –automatisierung IFF, Leibniz-Institut für Neurobiologie, Max-Planck-Institut für Dynamik, FH- Standort in Stendal, Universität Lüneburg, Institut für Umweltkommunikation) 	<ul style="list-style-type: none"> - wenige Transfereinrichtungen für gegenwärtige Problemlagen im UR (demografischer Wandel, Integration von Migranten) - starke Verringerung der Schülerzahlen zwischen den Jahren 2000 und 2008 in der Elbregion der neuen Bundesländer - vielfältiges (Berufs-)Schulsystem bereits in der Fläche ausgedünnt - Medizinische Grundversorgung in den ländlichen Gebieten stark rückläufig; Gefährdung der ärztlichen Versorgung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe als Modellregion für nachhaltige Entwicklung - Arbeit der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Elbetal als Koordinator der Initiativen zur nachhaltigen Entwicklung der Region - Ausbildung von an den Bedarf der wirtschaftlichen Entwicklung angepassten Fachkräfte; Sicherung des Fachkräftebedarfs für die Zukunft - Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft - Etablierung neuer Schulkonzepte, z. B. Zwergenschule - Werbekampagnen zur Gewinnung und Bindung 	<ul style="list-style-type: none"> - durch Vielzahl von Akteuren Gefahr eines Übersichtsverlustes - wissenschaftliche Erkenntnisse werden nicht in die Elbregion getragen und dort umgesetzt - der Abbau von Einrichtungen zur öffentlichen Daseinsvorsorge (KITA's, Schulen, Geschäften, Arztpraxen); weicher Standortfaktor schwindet - geringe finanzielle Spielräume der kommunalen Haushalte - alleinige Förderung zentraler Orte; Entwicklungsdefizite in den ländlichen Gebieten werden ausgeweitet

<p>von Fachkräften u. a. für spezifische infrastrukturelle Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablierung von Modellvorhaben zur ärztlichen Versorgung im ländlichen Bereich - bürgernahe Verwaltungsleistungen aufbauen - Raum mit besonderen Entwicklungsaufgaben im Landkreis Stendal (Festlegung LEP- ST) 	
Verkehr und Technische Infrastruktur	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - überregionale Verkehrsanbindung durch Autobahnen in den peripheren Lagen von Hamburg und Magdeburg gegeben - leistungsfähiges Wasserstraßennetz - gute regionale Verkehrserschließung durch ein Netz an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie durch Ortsverbindungswege - in Teilbereichen gute Anbindung an das Nah- und Fernverkehrsnetz der Bahn: Ludwigslust, Wittenberge, Stendal, Magdeburg (Eisenbahnknotenpunkte) - gesicherte Versorgungsstruktur in den Grundzentren 	<ul style="list-style-type: none"> - mangelnde Vernetzung nach Norden durch fehlende Autobahnverbindung (Autobahnloch) - Elbquerungen mit geringer Brückendichte- Fährverbindungen Entwicklungshindernis - in Teilbereichen Defizite in der DSL- und Breitbandversorgung - fehlender Verkehrsverbund landkreis- und länderübergreifend - ausgedünntes ÖPNV Angebot, insbesondere an den Wochenenden
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - regionsübergreifender Ausbau des ÖPNV in alternativen Mobilitätskonzepten (Anrufbusse, Radbusse) - Ausbau der Nordautobahn als „Hosenträgervariante“, Verkürzung der Anbindung zu den Ballungsräumen (touristische und wirtschaftliche Wirkungen) - Verbesserung der Vernetzung verschiedener Verkehrssysteme zwischen städtischen und ländlichen Räumen (landkreis- und länderübergreifend) 	<ul style="list-style-type: none"> - verzögerte Umsetzung des Autobahnbaus - weiterer Rückzug der Bahn aus der Fläche - Probleme bei der Auslastung von Infrastruktur infolge der Auswirkungen des demografischen Wandels (niedrige Geburtenrate, Abwanderung, Überalterung) - hohe Kosten wegen dünner werdender Besiedlungsdichte

Fazit:

Die Stärken und Schwächen des Untersuchungsraums unterscheiden sich nicht wesentlich von denen anderer ländlich geprägter Regionen, in dem sich das Gebiet zum Großteil befindet. Besonders problematisch erweist sich im überwiegenden Teil des Gebietes die drastische Verschärfung der demografischen Entwicklung mit einer Überalterung. Diese Entwicklung geht mit Problemen bei der Sicherstellung der technischen und sozialen Infrastrukturen einher.

Die **Elbe** als **verbindendes Element** bietet gute Chancen zur Zusammenarbeit. Im IREK-Gebiet existiert diese maximal im touristischen Bereich. Entwicklungsperspektivisch können sich die vielgestaltigen Potenziale die im Untersuchungsraum vorhandenen sind, u. a. im Bereich Bioenergie und ökologischer Landwirtschaft erschließen, wenn die Gemeinsamkeiten im Elberaum erkannt werden. Mit koordiniertem Handeln innerhalb des Untersuchungsraums können sich bessere Steuerungsmöglichkeiten ergeben, bereits regional gewonnene Erfahrungen auf den Elberaum zu übertragen. Die Vernetzung der bestehenden Initiativen und Strukturen ist von großer Bedeutung, um zu einem Entwicklungsfortschritt im Gesamttraum zu gelangen. Dabei bieten die Schwerpunkte Hochwasserschutz, flussaffine Wirtschaft, Klimawandel und demografischer Wandel **vier Schwerpunkte** unter denen die **Netzwerke** zusammengeführt werden können und einen fachlich orientierten Austausch im Gesamttraum ermöglichen.

7 Leitbild und strategische Handlungsempfehlungen

7.1 Leitbild

Einleitung

Das entwickelte Leitbild basiert im Wesentlichen auf dem Leitbild für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) im Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“. Aufgrund der Bestandsanalyse, dem Stärke-Schwächen-Profil, den Ergebnissen der durchgeführten Workshops zu den Querschnittsthemen flussaffine Wirtschaft bzw. Siedlungsentwicklung/Demografie sowie den erarbeiteten Grundlagen zu den Themen Hochwasser und Klimaschutz wurde das Leitbild angepasst bzw. ergänzt.

Globales Leitbild für die Region der Unteren Mittelbe

Das Leitbild des Untersuchungsraumes steht unter dem Titel „Region Untere Mittelbe: Zukunft erkennen – grenzenlos Handeln“. Der Untersuchungsraum bildet eine Region mit gemeinsamen ökonomische, ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungszielen, deren Regionalentwicklung eng mit der Elbe und dem Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ verbunden ist.

Der Untersuchungsraum wird als „Modellraum für eine nachhaltige und umweltgerechte Entwicklung“ verstanden werden, in dem die wirtschaftliche, ökologische und soziale Entwicklung gleichberechtigt nebeneinander stehen. Generelle Anforderungen an Biosphärenreservate, wie generelle Kriterien und Leitziele der Entwicklung, sind bei der Entwicklung des Leitbildes dennoch zwingend zu berücksichtigen. Das Biosphärenreservat wird als Impulsgeber für den gesamten Untersuchungsraum verstanden.³⁷

Die Besonderheit des Untersuchungsraumes und des Biosphärenreservates ist die Elbe mit ihren Nebenflüssen, Altarmen und Nebengewässern. Dieses Gewässerökosystem ist für mitteleuropäische Flüsse einmalig und ein hervorzuhebendes Unterscheidungsmerkmal zu anderen Regionen und Biosphärenreservaten. Diese Besonderheit erfordert ein gemeinsames Handeln in den Bereichen der wassertouristischen Erschließung der Elbe, wirtschaftlichen Aktivitäten, Regionalentwicklung, Erhaltung der bäuerlichen Kultur- und Siedlungslandschaft und anderen Themenbereichen.

Im Vordergrund der Entwicklung stehen die gemeinsamen Anstrengungen der Landkreise und Gemeinden zur Entwicklung des Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe“, auch wenn den regionalen Differenzierungen sowohl hinsichtlich der Naturräume (Auenlandschaften, daneben Geest-, Wald- und parkartige Gebiete) als auch im wirtschaftlichen und sozialen Bereich (strukturschwache, dünn besiedelte und peripher gelegene Räume neben Umlandregionen der Städte Magdeburg und Hamburg) Rechnung getragen werden muss.³⁸

Insofern ist das gemeinsame Handeln der im Untersuchungsraum liegenden Landkreise und Gemeinden getragen von dem Gedanken, einerseits von den angrenzenden Metropolen und städtischen Verdichtungsräumen um Hamburg, Magdeburg und Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter zu profitieren und in eine Zusammenarbeit und Arbeitsteilung mit diesen Räumen einzutreten. Andererseits soll der eigenständige, ländlich geprägte Charakter der Landschaft erhalten bleiben.

³⁷ vgl. isw (2001): Leitbild für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) im Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“, S. 4

³⁸ vgl. ebd., S. 4

Umgesetzt wird das gemeinsame Handeln durch die Initiierung und Planung gemeinsamer Projekte unter Berücksichtigung der Ziele des Biosphärenreservates. Im Rahmen einer überregionalen Öffentlichkeitsarbeit wird dies auch entsprechend gemeinsam kommuniziert. Insbesondere Projekte mit regionsweiter Wirkung in den verbindenden Querschnittsthemen flussaffine Wirtschaft, Demografie und Siedlungsentwicklung, Klimaschutz sowie Hochwassermanagement sind anzustreben.

Leitbild strukturiert nach Querschnittsthemen

Die flussaffine Wirtschaft nutzt die Elbe als naturnahes Gewässer und unterstützt deren Erhalt als solches. In einem umweltverträglichen und konsensfähigen Rahmen werden die Schiffbarkeit sowohl durch den Gütertransport, als auch durch die touristische Schifffahrt vorangetrieben und die begleitenden Rahmenbedingungen verbessert. Der im Leitbild der KAG genannten wesentlichen Aufgabe, die Konfliktpotenziale zu minimieren, die aus der Nutzung als Bundeswasserstraße und der Ausweisung als Biosphärenreservat resultieren, wird damit gefolgt.

Die nachhaltige Siedlungsentwicklung der Region Untere Mittelbe wird an die Entwicklungen des demografischen Wandels angepasst. Die Region wird als Wohn- und Wirtschaftsstandort gestärkt. Bei der Siedlungsentwicklung werden die regionalen Spezifika berücksichtigt, da die regionale Identität stark durch das Stadt- und Dorfbild geprägt wird. Die Steigerung der wirtschaftlichen Aktivitäten zielt daraufhin ab, den Produktionsstandort Dorf zu erhalten und die endogenen Potenziale zu stärken. Produktionsformen, erzeugte Produkte und Dienstleistungen sollen dem Charakter des Biosphärenreservats angemessen sein.³⁹

Insbesondere die vom Klimawandel betroffenen Bereiche Landwirtschaft, Wasserwirtschaft, Binnenschifffahrt und Tourismus werden durch Ansätze zur Abmilderung der Folgen der Klimaänderung und Maßnahmen zur Anpassung auf die Zukunft vorbereitet, um die vorhandenen Potenziale in der Elberegion effizient zu nutzen.

Hochwasserrückhalteräume werden für die gesamte Region bundesländerübergreifend dargestellt und hinsichtlich ihrer Funktion und Entwicklung überprüft. Raum- und Nutzungsansätze berücksichtigen diese Erkenntnisse und mindern hochwasserbedingte Nutzungsrisiken. Die Hochwasserschutzgebiete entlang der Elbe sind in ihrer bedeutenden Funktion für Natur und Landschaft und als Teil des ökologischen Verbundsystems zu erhalten. Sie sind zum Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung von Neubebauung freizuhalten.⁴⁰

Fazit

Zur Entwicklung der Region werden für die einzelnen Querschnittsthemen strategische Handlungsempfehlungen betrachtet, die das zugrunde liegende Leitbild beachten. Aufgrund der vielfältigen thematischen Überschneidungen der Querschnittsthemen ist eine klare Abgrenzung nicht immer möglich, aber auch nicht zwingend erforderlich, da die Überschneidungen häufig Synergieeffekte beinhalten. Diese Synergieeffekte sollen genutzt werden, um den größtmöglichen Nutzen für die Region Untere Mittelbe zu erreichen.

Zur Herausstellung der gemeinsamen Identität der Region werden Zielstellungen und Projekte von den Landkreisen und Gemeinden im Untersuchungsraum grundsätzlich gemeinsam verfolgt. Die gemeinsame Identität basiert auf dem Biosphärenreservat als „Modellraum für eine nachhaltige und umweltgerechte Entwicklung“. Der ländliche Raum wird in

³⁹ vgl. ebd., S. 10

⁴⁰ vgl. ebd., S. 8

Kooperation mit den Metropolregionen gemeinsam zukunftsfähig gestaltet. Dies schließt nicht aus, dass auch Teilstrategien und Einzelprojekte verfolgt werden können und zur Identitätsstiftung beitragen.

Die Einbindung in überregionale Prozesse stützt dabei den gemeinsamen Willen der im Untersuchungsraum liegenden Landkreise und Gemeinden, die Region gemeinsam zu entwickeln. Die Zusammenarbeit der Landkreise ist dabei zu vertiefen und auszubauen. Einer gemeinsamen, überregionalen Öffentlichkeitsarbeit – nicht nur auf den touristischen Bereich beschränkt – wird eine hohe Bedeutung zur Schaffung einer gemeinsamen Identität im Biosphärenreservat und Untersuchungsraum zugemessen.⁴¹

7.2 Strategische Handlungsempfehlungen nach Querschnittsthemen

In der Bestandsanalyse für den Untersuchungsraum wurde aufgezeigt, dass das vorliegende IREK ein teilweise recht heterogenes Gebiet umfasst. Während die Gebietsteile im Norden und Süden des Untersuchungsraumes wirtschaftlich von der Nähe zu den Metropolregionen Hamburg/Hannover bzw. Magdeburg/Berlin profitieren können, ist der dazwischen liegende periphere Raum wirtschaftlich schlechter gestellt. Auch hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung ist diese Unterscheidung bemerkbar.

Die Bestandsanalyse zeigt des Weiteren aber auch das große Potenzial des Untersuchungsraumes durch die Lage an der Elbe und im Biosphärenreservat auf. Der damit verbundene vielseitige und erlebnisreiche Naturraum ist insbesondere im Tourismusbereich als Chance zu sehen. Die steigenden Zahlen auf dem Elberadweg zeigen auf, dass das Interesse an naturnahem Urlaub vorhanden und ausbaufähig ist.

Die hier dargelegten Probleme und Chancen sind den einzelnen Landkreisen und Gemeinden im Untersuchungsraum bekannt und es wurden zum Teil bereits eine Reihe von Regionalinitiativen, Netzwerken und Entwicklungskonzepten entwickelt, um darauf zu reagieren. Allerdings beschränken sich die Initiativen oder Konzepte zumeist nur auf einen räumlich eingeschränkten Bereich, dem häufig administrative Grenzen zugrunde gelegt sind.

Im Folgenden sollen Handlungsempfehlungen dargestellt werden, die unabhängig von administrativen Grenzen Möglichkeiten aufzeigen, den Negativentwicklungen, wie z.B. dem demografischen Wandel, zu begegnen. Die bereits vorliegenden Erfahrungen einzelner Gemeinden oder Landkreise können dabei anderen Gemeinden und Landkreisen zugute kommen, die sich mit einigen Themenbereichen noch nicht bzw. nicht vertieft beschäftigt haben. Dabei soll das vorliegende IREK einen identitätsstiftenden Grundstein für den Untersuchungsraum bilden, um die Gemeinsamkeiten der Region verstärkt in das Bewusstsein aller Verantwortlichen zu bringen.

Es werden Handlungsempfehlungen entwickelt, die mit einem gemeinsamen Bewusstsein für die Schwächen, aber insbesondere auch die Stärken des Untersuchungsraumes, effektiver umgesetzt werden können. Ziel der Landkreise und Gemeinden soll es sein, durch gemeinsames Handeln die Region Untere Mittelbe zukunftsfähig zu machen, die Schwächen zu minimieren und die Stärken zu nutzen. Die größten Potenziale zur Entwicklung der Region der Unteren Mittelbe sehen wir in den Querschnittsthemen Hochwasserschutz, Klimaschutz, flussaffine Wirtschaft und Siedlungsentwicklung/ demografischer Wandel.

⁴¹ vgl. ebd., S. 19

Die strategischen Handlungsempfehlungen im Rahmen der vier Querschnittsthemen setzen sich aus klassischen Instrumenten – Anpassen und Gegensteuern – und innovativen Instrumenten – Modernisierung – zusammen.

Anpassen bedeutet, Planungen dem veränderten Bedarf anzupassen. Es handelt sich um eine reaktive Strategie, die aufgrund von bestehenden Mängeln erforderlich ist. Die Umsetzung einer solchen Anpassungsstrategie birgt allerdings die Gefahr, bereits unattraktive Räume noch unattraktiver zu gestalten.

Gegensteuern geht davon aus, dass man die Ursachen für negative Entwicklungen beeinflussen kann. Eine Strategie des Gegensteuerns setzt allerdings verteilbares Wachstum voraus. In schrumpfenden Räumen werden so bei großem finanziellem Aufwand nur geringe oder überhaupt keine Erfolge erzielbar sein.

Modernisierungsstrategien versuchen, durch das Verlassen alter Denkschemata neue Lösungsansätze zu finden. Nicht Normen, Richtwerte und Verfahrensvorschriften stehen im Vordergrund, sondern vorhandene Potenziale optimal ausnutzende, kreative Lösungen. Solchen Lösungen stehen allerdings oft bürokratische Hindernisse im Weg, weil ihre Umsetzbarkeit noch nicht (oder nicht mehr) als erwiesen gilt. Insbesondere bei der Entwicklung von Modernisierungsstrategien liegt jedoch die Chance der Region Untere Mittelbe, da hier ein gemeinsames Handeln eine größere Wirkung erzielen und die Überwindung bürokratischer Hindernisse vereinfachen kann.

7.2.1 Hochwasserschutz

Die Elbe und ihr Einzugsgebiet ist das zentrale naturräumliche Element im Regionskonzept Elbe. Der Fluss im Bereich der Unteren Mittelbe⁴² ist Bestandteil aller sieben Landkreise.

Das Thema Hochwasserschutz berührt vielfältige Tätigkeitsbereiche von Kommunen und privaten Akteuren. Daher ist dieses Thema Bestandteil aller vier Querschnittsthemen und wird unter den jeweiligen thematischen Fragestellungen untersucht. Auf Hochwasserschutzstrategien und Niedrigwasservorsorge wird im Querschnittsthema Klimaschutz eingegangen. Hochwasser- und Niedrigwasserereignisse haben auch im Bereich der flussaffinen Wirtschaft hinsichtlich der Schiffbarkeit der Elbe eine hohe Bedeutung. Daneben werden Aspekte des privaten und gewerblichen Bauens sowie der Daseinsvorsorge im Querschnittsthema Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel näher betrachtet.

Auf diese Themen wird an dieser Stelle nicht nochmals eingegangen. Vielmehr wird das Thema Hochwasserschutz durch weitere Aspekte und Handlungsempfehlungen ergänzt. Dabei wird auf aktuelle Veröffentlichungen zurückgegriffen. Dazu gehört auch die Studie „Überprüfung von Hochwasserrückhalteräumen sowie Beurteilung hochwasser-, insbesondere schadstoffbedingter Risiken und Empfehlungen zu angepassten Nutzungen im Rahmen des INTERREG IVB Projektes LABEL“, die von der Technischen Universität Kaiserslautern und dem Ingenieurbüro Ellmann & Schulze GbR erarbeitet wurden. Als Kernstück der Studie wurde eine Nutzungs-Hochwasser-Matrix erarbeitet. Sie dient dazu, verschiedene Nutzungsmöglichkeiten auf ihren Einfluss auf das Wasserabflussverhalten zu untersuchen. Auf der Grundlage der Matrix kann eine Nutzungsform für den Hochwasserabfluss unkritisch, problematisch oder kritisch sein. Die Autoren der Studie empfehlen bei einer problematischen und kritischen Einstufung die Sachlage im Einzelfall zu analysieren und Entscheidungen abzuleiten. Die Anwendung der Nutzungs-Hochwasser-Matrix wird an zwei Beispielen (Beispielgebiet A: Werben, Beispielgebiet B: Polder Vehlgest) verdeutlicht⁴³.

⁴² geomorphologische Klassifizierung

⁴³ Kontakt: Frau Dr.-Ing. Manuela Gretzschel, TU Kaiserslautern, E-Mail: gretzsch@rhk.uni-kl.de

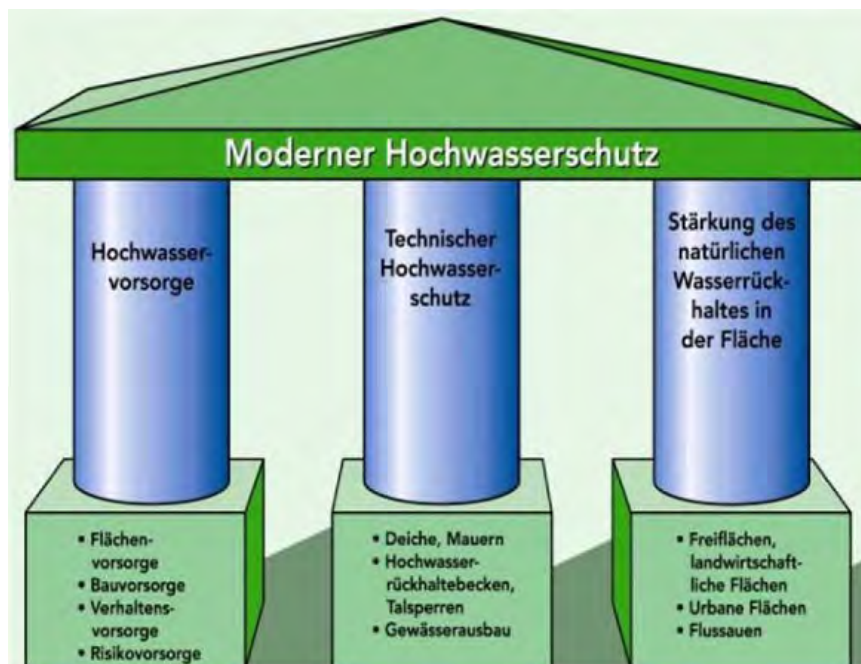
Aus einem geschichtlichen Blickwinkel hat der Schutz von Menschen und Gütern vor Hochwasserereignissen im Elberaum eine lange Tradition. Der Elberaum ist seit Jahrhunderten ein bevorzugtes Siedlungsgebiet. Fruchtbare Böden und gute Transportmöglichkeiten waren wichtige Faktoren für eine ausgedehnte Siedlungstätigkeit im unmittelbaren Umfeld des Flusses. Schon frühzeitig begannen die Bewohner Häuser und Äcker durch Ringwälle (Polder) zu schützen⁴⁴. Ab dem 15. Jahrhundert wurde die Schiffbarkeit der Elbe schrittweise durch Schleusen, Flussbegradigungen, Fahrrinnenausbau, Buhnenbauten und Uferbefestigungen erhöht. Durch Deiche und Mauern schützte man sich primär vor Hochwasserereignissen.

In der heutigen Zeit ist ein Schutz vor extremen Elbehochwässern notwendig, deren Entstehungsgebiete in Böhmen und im Erzgebirge liegen. Ziel ist, die Hochwasserwellen schadlos im Hochwasserabflussprofil der Elbe zwischen den Deichen abzuführen. Das Hochwasserabflussprofil muss daher in seiner Leistungsfähigkeit, z. B. durch Minimierung von Abflusshindernissen, erhalten bleiben⁴⁵.

Der Vollzug des Hochwasserschutzes ist Aufgabe der Länder. Dabei sind Kommunen die zentralen Akteure. Denn Städte und Gemeinden können durch eine Steuerung der Flächennutzung, der Infrastruktur- und der Siedlungsentwicklung die Rückhalteräume für das Wasser vergrößern und Schadenspotenziale vermindern. Über das Instrument der Bauleitplanung kann durch die Anwendung der §§ 30, 34 und 35 BauGB eine Ausweisung von Bauflächen in Überschwemmungsgebieten verhindert werden⁴⁶.

Welche Faktoren zu einem modernen Hochwasserschutz gehören, wird bspw. in der Hochwasserbroschüre, herausgegeben vom Landkreis Stendal⁴⁷, dargestellt.

Abbildung 12: Drei-Säulen-Modell des Hochwasserschutzes



Quelle: Hochwasserbroschüre – Hinweise und Tipps für die betroffene Bevölkerung

⁴⁴ www.urstromtalbe.de: Regionale Kooperation im Urstromtal Elbe – zwischen Dömitz und Hamburg

⁴⁵ Landkreis Ludwigslust, Fachdienst Umwelt, 23.12.2010

⁴⁶ Hrsg.: Deutscher Städt- und Gemeindebund – Vorbeugender Hochwasserschutz – eine Querschnittsaufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden; Bonn, 2010

⁴⁷ Hrsg.: Landkreis Stendal – Umweltamt: Hochwasserbroschüre – Hinweise und Tipps für die betroffene Bevölkerung, 2008

Unter Hochwasservorsorge werden Maßnahmen verstanden, die dazu dienen, sich auf Hochwasserereignisse einzustellen, um potenzielle Schäden gering zu halten. Dazu gehören:

- Flächenvorsorge, z. B. durch Festsetzung von Überschwemmungsgebieten und überschwemmungsgefährdeten Gebieten,
- Bauvorsorge durch eine angepasste Bauweise (Bodenverankerung, Fundamentabdichtungen, Stützenbauweise, bauen ohne Keller) und Gebäudenutzung und
- Verhaltens- und versicherungsgestützte Risikovorsorge.

Maßnahmen des technischen Hochwasserschutzes werden, obwohl sie am kostenintensivsten sind, immer noch vorrangig umgesetzt. Dazu gehören in erster Linie Hochwasserschutzanlagen, wie Deiche, Polder, Wehre, Schöpfwerke und Siele.

Eine Stärkung des natürlichen Wasserrückhalts gewinnt zunehmend an Bedeutung. Ziel ist es, das Wasserrückhaltevermögen (Speicherkapazität) der Landschaft im Flusseinzugsgebiet zu erhöhen. Dies wird möglich durch:

- Schaffung von Retentionsflächen, vor allem durch Rückgewinnung ehemaliger Überschwemmungsgebiete,
- Gewässerrenaturierungen,
- standortgerechte, hochwasserangepasste Land- und Forstwirtschaft und
- Entsiegelung und Niederschlagsbewirtschaftung in Siedlungsgebieten.

Allerdings ist zu beachten, dass ein höher Wasserrückhalt in der Fläche und die Reduzierung von Abflussgeschwindigkeiten, u. a. durch Flutung von Poldern, den Bemessungsabfluss nicht wesentlich mindern kann. Hochwasserschutzanlagen, wie Deiche etc., sind nach wie vor unumgänglich.

Die Richtigkeit der drei Säulen des modernen Hochwasserschutzes wird weitgehend durch den „Aktionsplan Hochwasserschutz Elbe“ und deren Berichte über die Erfüllung des Aktionsplans⁴⁸, bestätigt. Die Ziele des Aktionsplanes sind insbesondere:

- die Stärkung des Wasserrückhaltevermögens der Einzugsgebietsflächen, der Gewässer und Auen,
- der Schutz gefährdeter Gebiete durch technische Maßnahmen,
- die Verringerung des Schadenpotenzials in gefährdeten Gebieten, vor allem auf der Grundlage der Kartierung von Hochwasserrisiken,
- die Verbesserung der Hochwassermelde- und -vorhersagesysteme sowie
- die Information der Öffentlichkeit und die Verstärkung des Hochwasserbewußtseins.

Eine immer größere Bedeutung erlangt der Bereich der Hochwasservorsorge. Dieser Aspekt des Hochwasserschutzes wird im folgenden Handlungsfeld näher beschrieben.

⁴⁸ Hrsg.: Internationale Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE): Zweiter Bericht über die Erfüllung des „Aktionsplans Hochwasserschutz Elbe“ im Zeitraum 2006 bis 2008; Magdeburg, 2009

1. Handlungsfeld:

Hochwasserrisikomanagement als systemischer Ansatz des Drei-Säulen-Modells des modernen Hochwasserschutzes

Beschreibung des Handlungsfeldes

Bisher stand der rein technische Hochwasserschutz im Fokus der Tätigkeiten. Dazu gehörten, neben dem Neubau von Deichen, vor allem Deicherhöhungen, der Bau von Schutzwänden sowie die Einrichtung gesteuerter Flutpolder. Die starke Konzentration auf diese teuren wasserbaulichen Maßnahmen brachten aber noch nicht die gewünschten Erfolge⁴⁹. Die Schäden, die durch die große Elbeflut aus dem Jahr 2002 entstanden sind, haben das bewiesen. Daher setzt sich die Einsicht durch, ein Hochwasserrisikomanagement zu etablieren. Dazu gehören ein weiterer Ausbau von Hochwasserschutzanlagen sowie eine Verbesserung der Hochwasservorsorge, eine Stärkung des natürlichen Wasserrückhalts in der Fläche sowie eine intensivere Öffentlichkeitsarbeit.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

- Hochwasserschutz kann nur gemeinsam gelingen. Daher müssen Kommunen intensiver als bisher mit Wasserbauern, Landwirten, Naturschützern, Raumplanern und Anwohnern zusammenarbeiten. Dieser Denkansatz entspricht der europäischen Hochwasserrichtlinie⁵⁰ und wird auch in die Novelle des Wasserhaushaltsgesetzes einfließen.
- Schadensminimierung durch angepasste Siedlungstätigkeit: Überflutungsgebiete sollten möglichst ganz von Bebauung frei gehalten werden. Ist dies nicht gewollt, können durch eine an Hochwasserereignisse angepasste Bauweise Schäden minimiert werden.
- Stärkere Einbindung der von Hochwassergefahren betroffenen Menschen: Dazu gehören eine stärkere Aufklärung über Hochwasserrisiken und der Aufbau eines schnellen Frühwarnsystems auch bei Gewässern zweiter Ordnung. Damit werden unterschiedlich lange Vorwarnzeiten bei Hochwasser zwischen Gewässern erster und zweiter Ordnung berücksichtigt.
- Aufbau eines zentralen Hochwasserschutzkonzeptes für das gesamte Fließgewässer Elbe: Das ist nur durch eine Kooperation aller Entscheidungsträger möglich. Bisher bauen die Länder zwar Hochwasserschutzanlagen, sie basieren aber oftmals nicht auf ein untereinander abgestimmtes, einheitliches Konzept. Ziel sollte es sein, eine gemeinsame Strategie zu entwickeln, auf deren Grundlage, Hochwasserschutzmaßnahmen von Unter- und Oberliegern abgestimmt umgesetzt werden. Auch informelle, regionale Kooperationen zwischen Kommunen im Einzugsgebiet können wertvolle Ergebnisse liefern. Voraussetzung dafür ist, dass die Partner von einem Moderator (Federführung) geleitet werden und Faktoren gefunden werden, dass solche Kooperationen langfristig erfolgreich sind.

Probleme

Verschiedene Kooperationen im Elberaum hatten bisher langfristig keinen Bestand⁵¹, obwohl sie doch dringend notwendig sind. Fehlende finanzielle Mittel, unklare Zielsetzungen und kein ausreichend starker Wille aller Beteiligten für eine kommunalübergreifende Zusammenarbeit sind zu lösende Problemfaktoren.

⁴⁹ Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V.: Garten + Landschaft, Zeitschrift für Landschaftsarchitektur; Berlin, 11/2010; S. 8 ff.

⁵⁰ vom 25.04.2007 (2007/60/EC)

⁵¹ „Regionale Kooperation im Urstromtal Elbe – zwischen Dömitz und Hamburg“, „Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbetal (KAG)“

7.2.2 Klimaschutz

Basierend auf den Ergebnissen der Untersuchung des Elbraumes werden strategische Handlungsempfehlungen unter dem Aspekt des Klimaschutzes erarbeitet, die für die nachhaltige Entwicklung des Untersuchungsraumes richtungsweisend ist. Durch die Brisanz der Klimaänderung ergeben sich neue Herausforderungen für die Entwicklung der Elbregion. Neben der Vermeidung von Treibhausgasen rückt die Anpassung an die Folgen des Klimawandels, z. B. an Hitze, Überschwemmungen und Stürme, zunehmend in den Fokus der Regionalplanung.

Die Betrachtung des Untersuchungsraumes unter dem Gesichtspunkt Klimaschutz zeigt, dass die Folgen des Klimawandels mit dem Leistungsbild des ökologisch wertvollen Elbraumes in Wechselwirkung stehen. Die Elbe ist einer der wenigen verbliebenen naturnahen Flüsse Deutschlands. Zusammen mit dem Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ stellt er ein einzigartiges Ökosystem dar, das zahlreiche Tiere und Pflanzen beherbergt. Der Mensch nutzt die Elberegion in vielfältiger Weise. Die hier ausgewählten anthropogenen Nutzungen der Elberegion sind Landwirtschaft, Binnenschifffahrt, Wasserwirtschaft und Tourismus. Die Auswirkungen des Klimawandels auf die Eigendynamik der Elberegion können sehr vielseitig sein und erfordern eine fachgebiets- und nutzungsübergreifende Betrachtung. Auf diese Weise können Fehlentwicklungen künftig vermieden werden. Es gilt langfristige Anpassungsstrategien zu entwickeln, die es erlauben, auf diese Änderungen zu reagieren, Potenziale zu erkennen und für eine ausgewogene Entwicklung des Elbraumes zu nutzen.

Im Folgenden werden die Handlungsfelder Landwirtschaft, Wasserwirtschaft, Binnenschifffahrt und Tourismus, die den vier typischen Nutzungsarten des Elbraumes entsprechen sowie dazugehörige Handlungsempfehlungen dargelegt. Die strategischen Empfehlungen zielen darauf ab, insbesondere realisierbare praxisnahe Ansätze für die Abmilderung möglicher Folgen des Klimawandels zu geben bzw. eine Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen zur Anpassung an den unvermeidlichen Klimawandel zu schaffen.

1. Handlungsfeld: Landwirtschaft

Beschreibung des Handlungsfeldes

Speziell der Landwirtschaft kommt im Untersuchungsraum eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund oberflächennahen Grundwassers findet in den inaktiven Elbauen überwiegend landwirtschaftliche Nutzung statt. Diese Nutzung wird jedoch durch das Austrocknen der Auen beeinträchtigt. Generell stellt die hohe Sensitivität der Landwirtschaft gegenüber klimawandelbedingter Trockenheit das gleichwohl schwerwiegendste Problem dar. Hierdurch wird die grundlegende Abhängigkeit der Landwirtschaft von der Leistung des natürlichen Oberflächenwasser- und Grundwasserhaushaltes verdeutlicht. Denn mit klimawandelinduzierten häufigeren Niedrigwasserperioden der Elbe wird voraussichtlich ein Absinken ihres Grundwasserpegels einhergehen. Darüber hinaus wird die Landwirtschaft in der Elberegion zunehmend mit Unsicherheit behaftet, da durch Extremwetterereignisse wie z.B. Hitzewellen oder Starkniederschläge verstärkt mit Ernteverlusten zu rechnen ist.

Als großer Emittent besonders klimawirksamer Treibhausgase trägt die Landwirtschaft ihrerseits durch emissionsreiche Tierhaltung und Einsatz der Stickstoffdüngung massiv zum Klimawandel bei.

Das Handlungsfeld Landwirtschaft ist primär auf den effizienten Umgang mit dem Klimawandel ausgerichtet. Dabei liegt der Schwerpunkt insbesondere auf klimaverträglichem Wirtschaften und strukturellen Verbesserungen der landwirtschaftlichen Nutzung.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Wasser ist der limitierende Faktor in der Biomasseproduktion. Durch die Veränderungen in der Niederschlagsverteilung und die durch den Temperaturanstieg verursachte höhere Verdunstung wird sich die Betroffenheit der Landwirtschaft verschärfen. Die Weiterentwicklung wassersparender Anbauverfahren und Verbesserung der Wassereffizienz hat somit einen hohen Stellenwert. Die Bewässerungswürdigkeit der Kulturen wird zunehmen, ebenso der Bedarf an gerichteter Wasserregulierung (Einstauverfahren). Eine effiziente Berechnungsberatung gibt es erst in Ansätzen. Die fachlichen Grundlagen müssen dafür weiterentwickelt werden. Unter Einbeziehung weiterer Nutzungsansprüche sind eine regelmäßige Aktualisierung von bestehenden und die Erstellung von neuen Wassermanagementplänen erforderlich.

Eine essentielle Maßnahme des Klimaschutzes stellt die Reduktion von Treibhausgasen im primären Sektor dar. Die Landwirtschaft verfügt auf ihren Anbauflächen sowie im Bereich der Tierhaltung über vielfältige Möglichkeiten zur Bindung und Vermeidung von Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen. Mit klimafreundlichen Wirtschaftsweisen und strukturellen Verbesserungen u. a. mit den Instrumenten der Flurneuordnung, lässt sich die Energieeffizienz der landwirtschaftlichen Betriebe weiter steigern und der Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren. Mit Hilfe der Beratung werden emissionsarme Tierhaltungssysteme (z. B. optimierte emissionsarme Ställe) in der Praxis weiter vorangebracht. Durch ein besseres Fütterungs- und Wirtschaftsdüngermanagement sowie die Leistungsoptimierung in der Rinderhaltung können die Emissionen im Bereich Nutztiere langfristig gesenkt werden. Eine Optimierung und Minimierung der Stickstoffdüngung in der Landwirtschaft sowie eine Weiterentwicklung extensiver ökologischer Landbewirtschaftung tragen zu einer weiteren Senkung des Ausstoßes von Treibhausgasen bei.

Durch Forschungsbemühungen im Bereich der Energiepflanzenproduktion sind Anbauverfahren mit neuartigen Pflanzenkulturen und –sorten für die Bereitstellung von Rohstoffen aus der pflanzlichen Produktion voranzubringen. Generell schafft die Verfügbarkeit von Ressourcen zur Erzeugung regenerativer Energien in der Landwirtschaft einen starken Anreiz für landwirtschaftliche Betriebe Energie aus erneuerbaren Quellen zu erzeugen. Die Nutzung des Potenzials der Landwirtschaft kann durch Information und Beratung nachhaltig unterstützt werden. Ein wichtiges Beratungsinstrument sind z. B. Checklisten, mit denen Landwirten ein Leitfaden für die Praxis dargeboten wird.

Probleme

Für die Entwicklung und Umsetzung von treibhausgasreduzierenden Maßnahmen sind Ressourcen in den kommunalen Haushalten oder bei Landwirten nicht ausreichend vorhanden. Defizit besteht auch im Bereich der umfassenden Erfassung und Auswertung von klimatischen Auswirkungen auf die Landwirtschaft im Elbraum sowie regelmäßige Aktualisierung von Prognosen der Klimaänderung.

2. Handlungsfeld: Wasserwirtschaft

Beschreibung des Handlungsfeldes

Eine weitere Nutzung in der Elberegion, die ebenfalls von der Leistung des natürlichen Oberflächenwasser- und Grundwasserhaushaltes abhängt, ist die Wasserwirtschaft. Klimawandelinduzierte ausgeprägtere Niedrigwasserperioden der Elbe und die damit einhergehende Absenkung des Grundwasserpegels führen dazu, dass die Leistung des natürlichen Oberflächenwasser- und Grundwasserhaushaltes gefährdet ist. Folglich sind in diesem Bereich zeitlich und regional begrenzte Engpässe bei der Trinkwasserversorgung nicht auszuschließen. Zudem ist mit höheren Aufwendungen im Bereich der Wasseraufbereitung zu rechnen. Ferner werden durch klimawandelbedingte Starkniederschläge Überschwemmungen entstehen, da die Kanalisationsstruktur für solche Wassermassen

oft nicht ausgelegt ist. Daraus resultieren vermehrt Hochwasserschäden, die entsprechende wirtschaftliche Konsequenzen implizieren.

Im Fokus des Handlungsfeldes stehen der Aufbau bzw. die Entwicklung einer nachhaltigen Hochwasserschutzstrategie und Niedrigwasservorsorge sowie die Konzeption eines integrierten Wasserressourcen-Managements.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Die Wasserwirtschaft ist für die Umsetzung von Hochwasserschutz und Niedrigwasservorsorge primär zuständig. In diesem Kontext ist sie vom Einfluss des Klimawandels auf das Flusseinzugsgebiet unmittelbar betroffen. Mit der ordnungsbehördlichen Ausweisung von Überschwemmungsgebieten enthält das Wasserrecht das umsetzungstärkste Instrument zur Flächenvorsorge. Mit der Hochwasservorsorge in den Komponenten Flächen-, Bau- und Verhaltensvorsorge sowie Risikovorsorge werden Möglichkeiten zur Schadensvermeidung, -minimierung und Risikobegrenzung aufgezeigt. Folglich wird dem nachhaltigen Hochwasserschutz in der Elberegion eine hohe Priorität eingeräumt. In diesem Sinn sollen des Weiteren der natürliche Rückhalt und technische Hochwasserschutz entsprechend der Gegebenheiten der Elberegion weiterentwickelt bzw. umgesetzt werden. Mit Hochwasserrückhaltebecken und gesteuerten Flutpoldern können z. B. Einrichtungen zum Hochwasserrückhalt geschaffen werden (siehe Kap. 7.2.1).

Durch die Folgen des globalen Klimawandels scheinen lebensnotwendige Wasserressourcen im Elbraum zunehmend gefährdet. In extremen Trockenjahren erreichen die Flusspegel mittlerweile vor allem den Schiffsverkehr und das Flussökosystem beeinträchtigende Tiefstände bzw. Niedrigstände. Um dieser Entwicklung zu begegnen, sollte für das Elbeeinzugsgebiet ein integriertes Wasserressourcen-Management mit Bewirtschaftungsplänen erarbeitet werden. Dabei soll der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Abwasserentsorgung, Abschätzung der langfristigen Verfügbarkeit und Qualität des Wassers liegen. Außerdem ist die Niedrigwasservorsorge im Vergleich zum Hochwasserschutz nicht gleichwertig gesetzlich verankert. Deshalb soll ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, um die Niedrigwasserthematik in den Aufgabenkanon der Raumordnung verbindlich aufzunehmen. Denn die Niedrigwasservorsorge erfordert ein integriertes und räumliches, gemeinde- und sektorübergreifend abgestimmtes Handeln. Flexible Anpassungsmethoden sind zu entwickeln, um den Unsicherheiten der Klimaprognosen gerecht zu werden, beispielsweise um sogenannte „Win-Win“-Strategien: Maßnahmen, bei denen, auch wenn die Klimaschutzwirkung geringer sein sollte als vermutet, trotzdem für alle Beteiligten Vorteile entstehen. Auf den Elbraum bezogen sind das die Maßnahmen, welche sowohl der Niedrigwasservorsorge als auch dem Hochwasserschutz dienen. Dazu gehören u. a. folgende Maßnahmen: Verbesserung des Wasserrückhaltes in der Fläche, Entsiegelungsmaßnahmen, Renaturierungsmaßnahmen zur Verlangsamung der Abflussgeschwindigkeit, Vergrößerung von multifunktionalen Wasserspeichern zur Niedrigwasseraufhöhung und zum Hochwasserrückhalt.

Vor dem Hintergrund immer häufiger auftretenden Extremereignisse soll generell eine vorausschauende Flächennutzung hinsichtlich der vorbeugenden Hochwasser- und Niedrigwasservorsorge verfolgt werden. Angesichts dessen sollen die bestehenden wasserwirtschaftlichen Planungsgrundlagen (u. a. Überschwemmungs- und Wasserschutzgebiete) kontinuierlich aktualisiert bzw. den sich ändernden klimatischen Rahmenbedingungen angepasst werden. Des Weiteren sind Wetterszenarien für die zu erwartenden Sturmereignisse und Hitzeperioden (Häufigkeit, Dauer, Intensität) sowie der Wetterwarndienst zu optimieren und weiterzuentwickeln.

Probleme

Neben einem langwierigen Prozess der Schaffung rechtlich/ formeller Planungsgrundlagen im Bereich Niedrigwasservorsorge stellt der hohe finanzielle und zeitliche Aufwand für die Aktualisierung und Überwachung von Faktoren bzw. Einflüssen des Klimawandels ein erhebliches Problem dar.

3. Handlungsfeld: Binnenschifffahrt

Beschreibung des Handlungsfeldes

Die Nutzung der Elberegion durch die Binnenschifffahrt ist ebenfalls von der Leistung des natürlichen Oberflächenwasser- und Grundwasserhaushaltes abhängig. Hierbei ist immer auch das Wasserstraßendreieck Elbe, Elbeseitenkanal und Mittellandkanal zu betrachten und in die Überlegungen einzubeziehen. Aufgrund der häufigeren und exzessiveren Niedrigwasserperioden, die der Klimawandel bewirkt, kann das Ökosystem Elberegion diese Leistung jedoch nicht mehr erbringen. Wenn dieser Entwicklung nicht gegengesteuert wird, besteht die Gefahr, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt auf der Elbe sowie dem Elbeseitenkanal und dem Mittellandkanal in Relation zu anderen Verkehrsträgern durch klimawandelbedingte Abnahme des Oberflächenwasserdargebots und Zunahme des Hochwasserrisikos weiterhin verschlechtern wird.

Im Elbraum sind für die Wasserstrassen, aber auch für andere Fließgewässer Untersuchungen durchzuführen, um beurteilen zu können, ob künftig eine ausreichende Wasserhaltung zur Fortsetzung der Schifffahrt möglich sein wird bzw. wie diese sichergestellt werden kann.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Auf der Basis neuer globaler und regionaler Klimaszenarien einschließlich der internationalen Elbeeinzugsgebiete sind entsprechende Wasserhaushaltsszenarien zu berechnen. Für zukunftsweisende, ökologieschonende Wasserhaushaltsszenarien sind insbesondere das geringere und den größeren Schwankungen unterlegene Wasserdargebot, sinkender Grundwasserspiegel und häufigere Hoch- und Niedrigwasser zu berücksichtigen. Auf Grundlage fundierter Szenarien und ihrer Auswirkungen sollen im Auftrag von Kommunen und Landkreisen von Fachplanern im Bereich Wassermanagement Anpassungsstrategien erarbeitet werden.

Bei der Anpassungsstrategie für die Entwicklung von Schifffahrtsstraßen soll der Schwerpunkt auf einem effizienten Umgang mit folgenden negativen Auswirkungen des Klimawandels gelegt werden, wie z. B. steigende Temperaturen, abnehmende Jahressumme der Niederschläge, möglicherweise auch die zunehmenden Niederschläge im Winter (Hochwasser), die abnehmenden Sommerniederschläge sowie stärkere Schwankungen der Niederschläge und häufigere intensivere Starkniederschläge.

Ein brisantes Thema bei der Entwicklung der Binnenschifffahrt im Elbraum stellt der potentielle Ausbau der Elbe dar. Für dieses äußerst umstrittene Vorhaben spricht, dass dadurch der Aus- und Neubau der Verkehrsstruktur zu Land ersetzt werden kann. Demgegenüber stehen die Gefährdung morphologischer Strukturierung und der Wasserqualität der Elbe sowie die Erhaltung der geschützten Uferlandschaften, welche bei dem Ausbau der Elbe gefährdet sind. Mit Hilfe von Mediationsverfahren (u. a. Runder Tisch, Brainstorming) soll ein Konsens zwischen diesen zwei Entwicklungsrichtungen gebildet werden, welcher für den ökologisch bewussten, naturschonenden Ausbau des Flusses plädiert. Dabei soll der nachhaltige Ausbau zur Wirtschaftlichkeit der Elbeschifffahrt führen (siehe Kap. 7.2.3).

Probleme

Der Gütertransport basiert auf einer exakten Zeitplanung. Verzögerungen auf dem Transportweg können geschäftsschädigend sein. Darüber hinaus erhöhen sich die Unsicherheiten vor dem Hintergrund, dass das Risiko für Hochwasserperioden, bei denen Fahrverbote bestehen, zunimmt. Mit diesen Risiken sind folglich wirtschaftliche Verluste verbunden. In der Elberegion ist die Binnenschifffahrt im Hinblick auf ihre Beschäftigungswirkung eher bedeutungsarm. Das ist eines der wichtigen Argumente gegen den Ausbau der Elbe.

4. Handlungsfeld: Tourismus

Beschreibung des Handlungsfeldes

Für den Tourismus in der Elberegion entstehen durch den Klimawandel sowohl positive, als auch negative Auswirkungen. Höhere Luft- und Wassertemperaturen bewirken zwar eine Saisonverlängerung bzw. eine verstärkte Nachfrage nach den Elbenaherholungsgebieten. Die sich zunehmend verschlechternde Gewässerqualität, Überflutungen von Stränden und daraus resultierende Badeverbote wirken sich jedoch negativ aus. Im Bereich des Wassertourismus ist, abgesehen von extremen Hoch- und Niedrigwasserereignissen und Auswirkungen auf die Befahrbarkeit, kaum mit klimarelevanten Einschränkungen zu rechnen. Bedingt durch klimatische Extremereignisse sind weitere Risiken wie z.B. die Befahrbarkeit von Binnenwasserstraßen, Trinkwasserversorgung und Hochwasser relevant.

Bei dem Handlungsfeld liegt der Schwerpunkt einerseits auf der sinnvollen Nutzung von bereits bestehenden positiven Einflüssen des Klimawandels auf den Tourismus wie z.B. verlängerte Sommersaison und Vegetationsperioden, andererseits auf dem effizienten Umgang mit negativen Auswirkungen der Klimaänderung für die effektive Stärkung des Tourismus in der Elberegion.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Die klimatischen Veränderungen haben auf den Tourismus z.B. auch in der Wintersaison aufgrund der Extremwetterereignisse negative Auswirkungen. Diese Veränderungen erfordern neue Investitionen und neue Infrastrukturen, die entsprechend raumordnerisch vorbereitet werden müssen. Die Entwicklung neuer klimaangepasster Konzeptionen ist durch Modellvorhaben der Raumordnung zu unterstützen.

Das Biosphärenreservat Elbtalaue stellt für die Region ein wichtiges Thema im Bereich des naturorientierten Tourismus dar. Dabei bietet die Elbe eine Plattform für vielfältige Aktivitäten im Bereich Wassersport und Flusserlebnisse. Der naturorientierte nachhaltige Tourismus im Biosphärenreservat soll durch themenübergreifende Konzeptionen weiterentwickelt werden, indem beispielsweise der Ausbau des Wassersportangebotes in enger Abstimmung mit dem Naturschutz erfolgt, naturnahe Beherbergungsformen angeboten sowie regionaltypische und Bioprodukte im Bereich der Gastronomie konsequent eingesetzt werden.

Die Ergebnisse der Überwachung und Prognose der Entwicklung vom Trinkwasserverbrauch und der Nutzbarkeit der Strände sind zu hinterfragen und in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren. In potenziellen Überflutungsgebieten sind touristische Gebäude nach Möglichkeit zu ersetzen. Die Wassersportinfrastruktur ist baulich an die geänderten Wasserstände anzupassen.

In Bezug auf die Gewässerqualität besteht außerdem Handlungsbedarf im Bereich der Erarbeitung von Kommunikationsstrategien zur Information der Touristen über mögliche Gefährdungen und deren Folgen sowie aktive Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässerqualität, um das Bewusstsein für diese Thematik in der Öffentlichkeit zu stärken. Die Kommunikationsstrategien können im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit konzipiert und umgesetzt werden.

Probleme

Die Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser stellt künftig ein ernst zu nehmendes Problem dar. Insbesondere in der touristischen Hauptsaison ist mit einem schnellen Anstieg der Nachfrage zu rechnen.

Fazit:

Um dem Klimawandel effektiv entgegenzuwirken und somit eine langfristige, ökologieverträgliche Nutzung der Elberegion gewährleisten zu können, sollten anthropogene Nutzungen des Elbraumes stärker unter dem Aspekt der Klimaverträglichkeit betrachtet werden. Ferner sind die Wechselwirkungen zwischen diesen Nutzungen festzustellen und zu bewerten. Des Weiteren ist die Intensivierung der Klimaforschung anzuraten, um die noch bestehenden wissenschaftlich offenen Fragen zu beantworten bzw. die Unsicherheiten zu verringern. Vor allem ist die Forschung im Bereich der häufigeren und teilweise auch intensiveren Extremereignisse wie z. B. Hitze-/Trockensommer mit Niedrigwasserereignissen, winterliche/herbstliche Starkniederschläge sowie saisonal abhängigen Überschwemmungsereignisse zu intensivieren und fortzuführen. Eine entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung nachhaltiger und erfolgreicher Anpassungsstrategien für die Elberegion ist eine komplexe, sowohl nationale, als auch internationale Kooperation mit Umweltverbänden und Elbenutzern (zwischen den Akteuren).

7.2.3 Flusssaffine Wirtschaft

Die Strukturanalyse zeigt, dass die Region Untere Mittelbe in der „peripheren Mitte“ Deutschlands nur über beschränkte wirtschaftliche Potenziale verfügt (s. Kapitel fünf). Die Elbe bildet das wesentlich verbindende Element für diesen Bundesländergrenzen übergreifenden Raum. Ihre bessere Nutzung zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region würde die wirtschaftlich eher schwachen Kommunen stärken und gleichzeitig helfen, eine regionale Identität zu entwickeln. Auf die Entwicklung der flusssaffinen Wirtschaft richten sich damit viele Hoffnungen in den Städten, Gemeinden und Landkreisen entlang der Unteren Mittelbe.

Unter „flusssaffiner Wirtschaft“ wird an dieser Stelle die wirtschaftliche Tätigkeit verstanden, die auf den Fluss Elbe gerichtet ist. Dieser mit Bedacht weit gefasste Definitionsbegriff umfasst im Einzelnen

- die Binnenschifffahrt für den Gütertransport,
- damit verbundene Dienstleistungen der Hafenwirtschaft, wie Umschlagstätigkeit, Lagerwirtschaft und Logistik,
- die Industrie, die ihre Warenströme über das Binnenschiff abwickelt,
- die Landwirtschaft, deren Produkte auf diesem Weg abtransportiert werden,
- die touristische Binnenschifffahrt.

Das Thema „flusssaffine Wirtschaft“ ist eng verbunden mit der Frage der Schiffbarkeit der Elbe. Alle Themen, die hier unter dem Begriff „flusssaffine Wirtschaft“ genannt werden, setzen die Nutzung der Elbe als Wasserstraße voraus. Die Elbe ist dabei einer der wenigen auf weiten Strecken nicht regulierten Flüsse in Deutschland.

Abbildung 13: Die Elbe als nur mäßig regulierte Wasserstraße



Quelle: BUND

Die Elbe war vor 100 Jahren noch der meist befahrene Strom Europas. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat die Binnenschifffahrt auf der Elbe jedoch stark an Bedeutung verloren. Eine der Ursachen dafür wird in einigen Problemstellen gesehen, an denen die Elbe die notwendige Zuverlässigkeit für eine dauerhafte Nutzung als Wasserstraße aus heutiger Sicht nicht aufweist.

Vor diesem Hintergrund hat sich eine Fachdiskussion zum Thema Schiffbarkeit der Elbe entwickelt. Auf der einen Seite beeinträchtigen natürlich schwankende Wasserstände die Schifffahrt. Im Sinne einer Verbesserung der Schiffbarkeit müsste also ein möglichst zuverlässiger Mindestwasserstand im gesamten Elbeverlauf hergestellt werden. Auf der anderen Seite können dafür notwendige Regulierungsmaßnahmen am Wasserregime die Umwelt beeinträchtigen.

Die beiden damit verbundenen Positionen, die Befürworter der verstärkten Nutzung der Elbe als Wasserstraße einerseits (Pro-Position), die Anhänger des Erhalts des Status-Quo andererseits (Contra-Position), stehen sich kontrovers gegenüber. Auch in den Medien wird diese Diskussion bereits aufgegriffen⁵².

⁵² Aktuell in: DER SPIEGEL, Nr. 46/2010, S.48 ff.: Nasser Alptraum – Seit Jahren investiert die Bundesregierung Milliarden in die Güterschifffahrt im Osten der Republik. Bislang ohne sichtbaren Erfolg: Nur selten fahren dort Schiffe.

Hauptakteure Pro sind:

- der Verein zur Förderung des Elbstromgebiets (Verlader, Reeder, Logistiker, Geschäftsstelle bei der Handelskammer Hamburg).
- die Wasser- und Schifffahrtsämter als zuständige nachgeordnete Behörden des Bundesverkehrsministeriums.

Hauptakteure Contra sind:

- die Umweltverbände, insbesondere der BUND mit seinem Elbeprojekt.

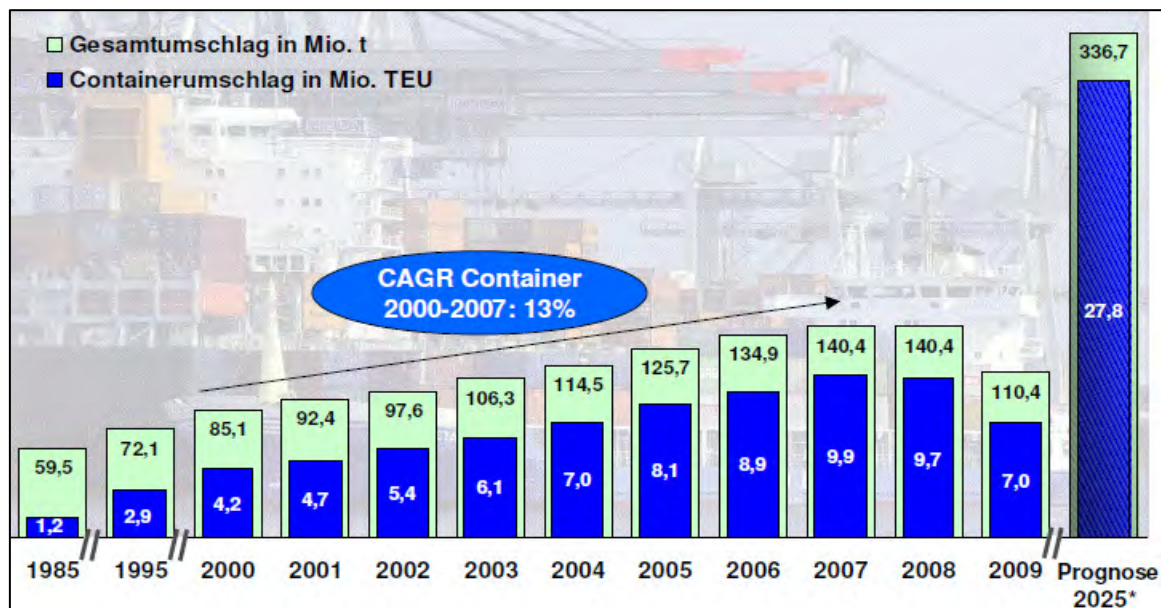
Mit Vertretern jedes dieser Lager wurde ein Expertengespräch geführt, um die Positionen deutlich herauszuarbeiten.⁵³

Im Folgenden werden die Positionen in knapper Form wieder gegeben, um einen Überblick über den Stand der Diskussion zu ermöglichen und mögliche Handlungsfelder für die Strategie daraus abzuleiten.

Position pro verstärkter Nutzung der Elbe für den Güterverkehr

Die Elbe hat Potenzial als Wasserstraße für den Transport von Containern und großvolumigen Gütern. Dabei muss die Elbe insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung des Hamburger Hafens gesehen werden.

Abbildung 14: Containerumschlag im Hamburger Hafen



Quelle: Handelskammer Hamburg nach Hafen Hamburg Marketing e.V. und PLANCO Seeverkehrsprognose (2007)

Im Hamburger Hafen fehlen die Flächen, um eine solche Steigerung des Containerumschlags zu verarbeiten. Die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens muss dafür verbessert werden. Der Anteil des Binnenschiffs an den Hinterlandverkehren sollte von derzeit nur 1,6 % auf Werte der Wettbewerber Rotterdam und Antwerpen gesteigert werden, die beide ca. 22 % ihrer Containerhinterlandverkehre über das Binnenschiff abwickeln.

⁵³ Mit Herrn Koop, Leiter WSA Magdeburg und mit Herrn Dr. Dörfler, Leiter des BUND-Elbeprojekts, beide am 13.09., beide in Magdeburg.

Die Binnenhäfen entlang der Elbe könnten für Logistikdienstleistungen im Containerumschlag, wie Entpacken und Reinigen der Container oder Sortieren, Konfektionieren, Lagern und Verteilen von Waren genutzt werden. Die Lagerung von Leercontainern im Hinterland würde zu einer erheblichen Entlastung des Hamburger Hafens führen.

Der Transport großvolumiger Güter nimmt ebenfalls zu: Rotorblätter für Windenergieanlagen, Generatoren, große Maschinen. Hochwertige und große Güter können am besten auf dem Wasser bewegt werden.

Um die Potenziale im Containerverkehr und beim Transport großvolumiger Güter voll entwickeln zu können, sollte ein Tauchtiefenziel (Wassertiefe) von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr erreicht werden. Dies reicht für 2lagigen Containerverkehr mit dem Europaschiff, bei 3 Containern nebeneinander. 3lagiger Verkehr erfordert eine Wassertiefe von 1,80 m (z. Zt. an ca. 320 Tagen im Jahr), wobei leere Container problemlos bereits jetzt 3lagig transportiert werden können.

Auf der „Reststrecke“ bei Dömitz werden 1,60 m noch nicht erreicht (2009 33 Unterschreitungstage). Hier müssen noch ca. 120 Buhnen gebaut werden, eine Maßnahme, die bereits seit den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts planfestgestellt ist.

Ein weiterer begrenzender Faktor für die Binnenschifffahrt ist die Brückenhöhe. Diese erreicht mit kleinen Einschränkungen jedoch in der Regel die erforderlichen 7 m. Der dafür zulässige Wasserstand sollte an nicht mehr als 10 Tagen im Jahr überschritten werden (aktuell in Wittenberge an Ø 12 Tagen).

Einen alternativen Wasserweg bietet theoretisch der Elbeseitenkanal, der eine durchgehend ausreichende Wassertiefe aufweist. Aufgrund der Brückenhöhen ist dort aber kein 3lagiger Containerverkehr möglich, der Ausbau der Brücken wäre zu teuer. Zudem ist der Elbeseitenkanal kostenpflichtig. Containerverkehre von Hamburg werden von daher fast immer über die Elbe abgewickelt.

Containerverkehre auf der Elbe haben sich von 2006 bis 2009 bereits verdreifacht, ein Linienverkehr durch die Deutsche Binnenreederei AG wurde eingerichtet. Dies zeigt das große Potenzial auf der Elbe. Im Hafen von Lauenburg wurde zudem ein neuer Containerterminal gebaut, um von der hier beschriebenen Entwicklung zu profitieren.

Position contra verstärkter Nutzung der Elbe für den Güterverkehr

Die Elbe ist als Wasserstraße nicht zeitgemäß. 1913 wurden auf ihr noch 18 Mio. t / Jahr transportiert, heute nur noch 5 % dieser Menge. Das Binnenschiff wurde von LKW und Bahn als Verkehrsträger verdrängt. Der Grund liegt darin, dass früher überwiegend Massengüter auf der Elbe transportiert wurden, heute müssen dagegen kleine Mengen flexibel transportiert werden, dafür ist das Binnenschiff nicht geeignet.

Die Elbe ist zudem als Wasserstraße unwirtschaftlich. Das grobe Verkehrsnetz der Elbe bedingt gebrochene Verkehre⁵⁴, die unwirtschaftlich sind. In der Folge werden im Bereich Elbe-Mulde nur 0,2 % der Verkehrsmenge über die Wasserstraße Elbe transportiert⁵⁵. Das volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis des Transports auf der Elbe ist schlecht. Jede auf der Elbe transportierte Gütertonne wird mit 50 € subventioniert. Sollten zukünftig noch Wegekosten anfallen (z. B. Nutzungsgebühren, Erhöhung der Ökosteuer), werden sich die Kosten noch weiter erhöhen.

⁵⁴ Definition „gebrochener Verkehr“ laut Wikipedia: Der Transport eines Gutes mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Binnen- und Seeschiff, Flugzeug, Pipeline).

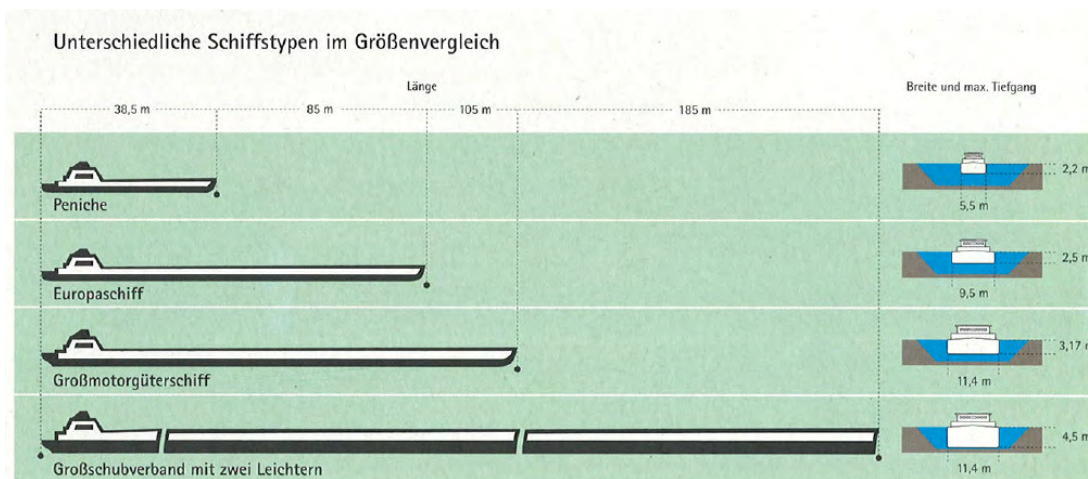
⁵⁵ Laut einer Studie des des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung Berlin (IÖW) im Auftrag des Umweltbundesamtes.

Hochwertige (=teure) Güter brauchen schnelle Transportwege, nicht die Elbe. Der Transport leerer Container auf der Elbe ist zwar technisch möglich, kann aber nicht wirtschaftlich sein.

Die Elbe ist als Wasserstraße auch technisch ungeeignet. Niedrig- und Hochwasserereignisse nehmen im Zuge des Klimawandels zu. Dies erschwert Verkehre nach Fahrplan und Containerverkehre. „Im Gegensatz zum Rhein, ist der Wasserstand in der Elbe oft zu niedrig. Logistikunternehmen meiden sie deshalb“⁵⁶.

Zudem ist der heutige Standard, mit dem eine wirtschaftliche Binnenschifffahrt betrieben werden kann, nicht mehr das Euroschiff, sondern das Großmotorgüterschiff. Es hat ein Ladungsvolumen von 100-200 Containern, kann aber auf der Elbe aufgrund der nicht ausreichenden Wassertiefe nicht fahren. Großmotorgüterschiffe können dagegen auf dem Elbeseitenkanal fahren, dort passen sie allerdings nicht durch das Schiffshebewerk in Scharnebeck.

Abbildung 15: Schiffstypen und Tiefgang



Quelle: BUND

Die Steigerungen im Containertransport der letzten Jahre gehen von einem sehr niedrigen Niveau aus. Sie sind von nur 2-3 Schiffen / Woche der neuen Linienverkehre verursacht. Dies bestätigt die geringe Bedeutung des Containerverkehrs auf der Elbe.

Auch die Hafenstandorte können nicht vom Gütertransport auf der Elbe profitieren. Ausbaumaßnahmen für die Häfen sind Fehlinvestitionen, Hafenbetreiber schreiben rote Zahlen. Attraktiv werden die Ausbaumaßnahmen nur durch die finanzielle Unterstützung des Bundes, der den Hafenausbau mit bis zu 80% der Investitionssumme fördert. Magdeburg ist der einzige Standort mit Potenzial, da die Stadt an einem Wasserstraßenkreuz liegt. Der Umschlag erreicht dort aktuell immerhin rund 3 Mio. t / Jahr). Alle anderen Elbehäfen kommen zusammen nur auf 0,2 – 0,3 Mio. t / Jahr.

Der Hauptgrund für die Ablehnung der Elbe als Wasserstraße für den Gütertransport liegt darin, dass die für die Schifffahrt notwendigen Ausbaumaßnahmen an der Elbe ökologisch äußerst bedenklich wären. Aufstauen des Flusses, das notwendig ist, um eine zuverlässige Wassertiefe zu erreichen, würde zwar die wirtschaftlichen Probleme lösen, sie

⁵⁶ s. DER SPIEGEL Nr.46/2010, S.50.

wäre aber bei 30 notwendigen Staustufen nicht nur extrem teuer. Der damit verbundene Verlust von Lebens- und Retentionsräumen wäre irreparabel.

Auch die Herstellung des planfestgestellten Zustands der 30er Jahre (Ausbau der Buhnen bei Dömitz) entspricht nicht den heutigen Anforderungen der Wirtschaft. Die Wirkung der Maßnahmen besteht außerdem in einem Eingraben des Flusses in das sandige Flussbett, die Elbe vertieft sich damit. Diese Solerosion führt zu einem Trockenfallen der Auen. Damit wird die Fischerei geschädigt, Laichplätze fallen trocken und die Existenz ganzer Auenlandschaften ist bedroht.

Die Potenziale der Elbe liegen im Tourismus, nicht im Güterverkehr. Regionalwirtschaftliche Effekte des Tourismus sind um den Faktor 100 größer als beim Güterverkehr. Die Entwicklung von Kreuzfahrttourismus und Wassersport mit flankierenden Angeboten ist elbeverträglich, da der Tiefgang der dafür benutzten Schiffe nur bis 1,00 m beträgt. Man muss die Destination Elbe als Marke mit seinen Alleinstellungsmerkmalen (frei fließender Fluss, Natur- und Kulturerbe, durchgehendes Schutzgebietssystem) entwickeln. Dabei gilt es, ein entsprechendes Image aufzubauen, Orte mit Blick auf den Fluss zu entwickeln sowie den Fahrrad- und Kanutourismus zu unterstützen.

Fazit aus der Gegenüberstellung der beiden Positionen

Trotz der hier dargestellten Unterschiede in den Positionen gibt es Konsenspunkte, in denen die Vertreter beider Parteien übereinstimmen:

- Erhalt der Elbe als frei fließendes Gewässer, kein Aufstauen.
- Elbe ist nicht oder nur eingeschränkt für Massengütertransporte geeignet.
- Der Transport von Leercontainern auf dem Fluss ist grundsätzlich möglich.
- Die touristische Schifffahrt kann stärker entwickelt werden.

Diese Positionen dienen als Grundlage für die folgende Ableitung strategischer Handlungsfelder und Handlungsempfehlungen.

1. Handlungsfeld: Elbe als Schifffahrtsweg für den Güterverkehr

Beschreibung des Handlungsfeldes

Obwohl die Elbe als Schifffahrtsweg für den Gütertransport umstritten ist, können doch Ansatzpunkte für eine Entwicklung definiert werden, ohne die Risiken außer Acht zu lassen. Keiner der an der gegenwärtigen Diskussion Beteiligten möchte die Elbe aufstauen oder kanalisieren. Ausbaumaßnahmen sollen sich in erster Linie auf die Reststrecke bei Dömitz beschränken. Die Möglichkeit des Transports von Containern auf der Elbe wird ebenfalls nicht bestritten, schon gar nicht in Bezug auf Leercontainer. Die Nicht-Eignung der Elbe für Massenguttransporte wird vom Verkehrsministerium des Landes Sachsen-Anhalt für den Fall als überholt angesehen, dass der Elbe-Saale-Kanal fertig gestellt wird. Für diesen Fall sei mit einem erhöhten Transportanfall von z. B. Kalisalz auch auf der Elbe zu rechnen⁵⁷.

Das Handlungsfeld bezieht sich auf Maßnahmen, die geeignet sind, die Schiffbarkeit der Elbe für Güterschiffe zu verbessern, ohne ihren Charakter als frei fließenden Fluss einzuschränken.

⁵⁷ Aussage eines Vertreters des MLV auf dem Regionalen Beteiligungsworkshop in Dömitz am 08.11.2010.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Um die tatsächliche Machbarkeit der Verlagerung von Containerverkehren aus dem Hamburger Hafen auf die Elbe und die Lagerung von Leercontainern im Hinterland bewerten zu können, sind mehr Informationen notwendig. Reedereien, Verlader, Kammern und Kommunen müssen sich länderübergreifend austauschen, Bedarfe und Potenziale analysieren, gemeinsame Aktivitäten entwickeln, konkrete Entscheidungen vorbereiten usw. Die Entwicklung der Elbe kann nur in Form von strategischen Allianzen erfolgen, für die zunächst eine Plattform geschaffen werden muss. Als eine mögliche Plattform wären z. B. die bestehenden Logistikinitiativen in Hamburg und den Bundesländern zu prüfen.

Die Landesregierungen sollten über Moderation ihrer Fachministerien für Verkehr und Umwelt versuchen, die Schärfe aus der gegenwärtigen Diskussion um die Schiffbarkeit der Elbe zu nehmen und einen entsprechenden Dialog initiieren. Bei objektiver Betrachtung ergeben sich ggf. mehr Gemeinsamkeiten zwischen den Positionen, als der Verlauf der bisherigen Diskussionen vermuten lässt.

Die Aussage, dass die Elbe für Massenguttransporte nicht geeignet ist, sollte vor dem Hintergrund des Ausbaus des Elbe-Saale-Kanals überprüft werden. Das allerdings nur dann, wenn dieses Thema nicht grundsätzlich den o. a. notwendigen Dialog zwischen den Konfliktparteien noch zusätzlich belasten würde.

In alle Überlegungen zur Nutzung der Elbe als Wasserstraße ist immer auch der Elbeseitenkanal mit einzubinden. Die Betrachtungsebene muss das Wasserstraßendreieck aus Elbe, Elbeseitenkanal und Mittellandkanal sein. Es ist eine Arbeitsteilung anzustreben, die einen optimalen Transportweg für die jeweilige Güterart sicherstellt. Als Kriterien für die Bewertung können z. B. die Wirtschaftlichkeit, die Zuverlässigkeit des Transportweges und die ökologische Verträglichkeit herangezogen werden.

Neutrale Prüfung aller technischen Voraussetzungen zur Inwertsetzung der Elbe als Wasserstraße: Wassertiefen, Brückenhöhen, Kapazitäten Schiffshebewerke, Bau elbeträglicher Schiffe usw.

Probleme

Die zu erwartenden Probleme bei der weiteren Vertiefung des Themas der Nutzung der Elbe für den Gütertransport liegen in den verfahrenen Fronten und Positionen der beteiligten Personen und Institutionen. Damit verbunden ist das Risiko, dass vorhandene Potenziale, die sich grundsätzlich umweltverträglich entwickeln ließen, tatsächlich doch nicht entwickelt werden können.

2. Handlungsfeld: Entwicklung von Hafenstandorten

Beschreibung des Handlungsfeldes

Die Erhöhung der Transportmengen, die auf der Elbe mit Binnengüterschiffen bewegt werden, bringt der Region Untere Mittelelbe zunächst keinen Zugewinn, wenn die Schiffe nur im Transit die Region passieren. Vielmehr muss der Gütertransport gekoppelt werden mit der Entwicklung der flussaffinen Wirtschaft in den Hafenstandorten entlang des Wasserstraßendreiecks. Arbeitsplätze und Wertschöpfung können nur geschaffen werden, wenn Umschlagseinrichtungen, Containerlager und auf den Binnenschifftransport bezogene Dienstleistungen an den Hafenstandorten etabliert werden können. Als lohnenswerte Städte für eine Entwicklung als Hafenstandort für den Güterumschlag wurden auf dem regionalen Beteiligungsworkshop Boizenburg, Wittenberge und Arneburg genannt. Grundsätzlich kommen aber alle an der Elbe liegenden Hafenstandorte in Betracht.

In den Städten und Gemeinden entlang der Elbe müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um ggf. von den Potenzialen des Gütertransports auf dem Binnenschiff zu profitieren.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Gemeinsames Agieren der Kommunen entlang der Unteren Mittelbe und des Wasserstraßendreiecks, Schaffung einer gemeinsamen Handlungsplattform, Formulierung einer klaren Strategie, Festlegung einer Arbeitsteilung zwischen den Kommunen.

Erarbeitung von Bedarfsanalysen: Welche Umschlags- und Serviceeinrichtungen werden an welchem Standort in welcher Größenordnung benötigt?

Erarbeitung von Standortanalysen: Wie viel Fläche wird an welchem Standort für die flussaffine Wirtschaft benötigt, welche Flächenpotenziale sind vorhanden, wie ist die bauplanungsrechtlichen Situation, was muss getan werden, um diese Flächenpotenziale auch tatsächlich zu entwickeln, welche Kosten entstehen, wie kann eine Finanzierung aussehen, welche Unterstützung gibt es von Seiten der Länder und des Bundes?

Probleme

Es gibt bisher keine Plattform auf Ebene der Städte und Gemeinden, die ein gemeinsames Agieren ermöglichen würde. Wie schwierig es ist, eine solche Abstimmung umzusetzen, haben die Erfahrungen der KAG Elbetal auf Landkreisebene gezeigt.

3. Handlungsfeld: Touristische Schifffahrt

Beschreibung des Handlungsfeldes

Zwischen allen an der Diskussion des Themas flussaffine Wirtschaft Beteiligten besteht Übereinstimmung darin, dass im flussbezogenen Tourismus noch große Entwicklungspotenziale liegen. Das hat auch der bereits etablierte Elberadweg gezeigt, der wo möglich mit Elbblick geführt wird und als Erfolgsmodell anzusehen ist. In Bezug auf die touristische Schifffahrt ist die Region Untere Mittelbe sehr interessant, weil sie die Wassersportreviere Westdeutschlands über die Müritz-Elde-Wasserstraße mit der Mecklenburgischen Seenplatte und über den Elbe-Havel-Kanal mit dem Brandenburgischen und dem Berliner Wassersportrevier verbindet. Dem individuellen Wassersporttourismus wird dabei ein größeres Potenzial zugeschrieben, als dem Flusskreuzfahrttourismus. Kreuzfahrttouristen werden auf dem Schiff rundum versorgt, sie geben weniger Geld in der Region aus⁵⁸.

Dem Tourismus wird in der Region Untere Mittelbe auch zukünftig Wachstumspotenzial zugeschrieben⁵⁹. Eine herausgehobene Rolle spielt dabei die touristische Schifffahrt, die die Elbe als Wasserweg nutzt. Um möglichst hohe regionalwirtschaftliche Effekte über die touristische Schifffahrt zu erhalten, müssen die passenden Rahmenbedingungen dafür hergestellt werden.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Kommunen, Tourismusverbände und private Anbieter entlang der Elbe müssen zusammenarbeiten, und zwar über Länder- und Landkreisgrenzen hinweg.

Die Elbe muss zu einer eigenen touristischen Marke entwickelt werden, mit einem damit verbundenen Image als (Wasser-) Tourismusregion.

In den Hafenstandorten entlang der Elbe muss die Voraussetzung dafür geschaffen werden, dass Wassersportler alle für sie notwendigen Infrastruktureinrichtungen in hervorragender Qualität vorfinden. Aber auch die städtebauliche Anbindung der Häfen an die Stadt- und Ortskerne, ein gutes gastronomisches Angebot und attraktive Ortsbilder sind wichtig.

⁵⁸ Diese Meinung wurde von Tourismusexperten auf dem regionalen Beteiligungsworkshop in Dömitz vertreten.

⁵⁹ Quelle: Project M GmbH, Vortrag zur „Destinationsmanagement-Agentur Elbe“ bei der Sitzung des Koordinierungstabs der KAG Elbetal am 18.12.2007

Mobilitätsangebote, die die Hafenstandorte mit dem Hinterland verbinden und dort gelegene Sehenswürdigkeiten und Landschaften für den Wassertouristen erlebbar machen, sind zu entwickeln. Hierzu gehören Fahrradverleihe ebenso wie z. B. Minibusse, Ruftaxis oder auch Draisinen auf alten Bahnstrecken.

Probleme

Es existiert noch keine touristische „Destination Elbe“. Die Zuständigkeiten für die touristische Vermarktung der Region Untere Mittelbe sind zersplittert auf die regionalen Tourismusverbände der Landkreise verteilt. Erste Ansätze einer Kooperation unter dem Dach der KAG Elbetal bestanden zwar, ihre Fortführung ist aber ungewiss. Eine touristische Vermarktung unabhängig von den administrativen Grenzen der Landkreise und Bundesländer ist schwer zu initiieren.

7.2.4 Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel

Der **demografische Wandel** stellt eine der größten Herausforderungen für die künftige wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung nicht nur der neuen Bundesländer dar. Seine wesentlichen Aspekte Abnahme der Einwohnerzahl, Veränderungen in der altersstrukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung, selektiv wirkende Wanderungsprozesse beeinflussen die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Landes, seiner Kommunen und der Unternehmen ganz wesentlich.

Je mehr infolge demografischen Wandels die Einwohnerzahl schrumpft, umso stärker treibt es besonders junge und gut qualifizierte Menschen in die Zentren, wo sie eine angemessene Infrastruktur und eine wirtschaftliche Perspektive für sich und ihre Kinder sehen und auch wesentlich eher finden. Zwangsläufig verschärft sich dadurch der Wettbewerb der Kommunen um Bürger, um Steuerzahler und insbesondere um junge Familien, zum Vorteil der Agglomerationsräume und Zentren. Denn sie ziehen kontinuierlich Menschen aus peripheren, ländlich geprägten Gebieten ab. Für den ländlichen Raum verschlechtern sich die Aussichten auf eine dauerhafte, nachhaltige Entwicklung immer mehr.

Die hier skizzierte Entwicklung trifft die sehr peripheren ländlichen Räume des Untersuchungsraumes, das sind ca. 90 % des Gesamtgebietes, besonders stark. Dieser ländliche Raum kann nicht von Wachstumseffekten der beiden Metropolen Hamburg und Berlin profitieren. Zu den generellen Problemen dieser ländlichen Räume kommen die speziellen, sich aus Transformationsprozessen im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands resultierenden Problemlagen der neuen Bundesländer (Flächenanteil am Untersuchungsraum 83 %) hinzu.

Die Verringerung der Geburtenanzahl unter das Erhaltungsniveau bedingt in ganz Deutschland, wie auch im Untersuchungsraum, eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung. In Wachstumsregionen können diese Verluste durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden. Es entsteht ein Nebeneinander an Wachstums- und Schrumpfungsregionen. Der Untersuchungsraum zählt zu den Schrumpfungsregionen, geprägt durch einen Bevölkerungsrückgang von -7,3 % im Zeitraum von 2000 zu 2008, im Vergleich zu Deutschland insgesamt von -0,3 %. Hinzu kommt noch ein negatives Wanderungssaldo, von z. B. 1 % im Jahr 2008. Die Bevölkerungsprognose 2006 zu 2025 zeichnet für die Ebene der Landkreise⁶⁰ mit -15,6 % einen deutlich negativen Trend auf. Wie im Kapitel 5.3 „Raum- und Siedlungsstruktur, Bevölkerung“ dargestellt, stellt sich das Gebiet z. T. sehr different dar.

In den alten Bundesländern ist gerade in Wachstumsregionen die Zahl der Älteren besonders zunehmend, während in Schrumpfungsregionen insbesondere eine Abnahme der schulpflichtigen Jahrgänge zu verzeichnen ist. Im ländlichen Raum Ostdeutschlands kommt es zu einer doppelten altersstrukturellen Verwerfung, einer Abnahme der schulpflichtigen Jahrgänge bei gleichzeitiger Zunahme der Alten. Ausnahmen mit Bevölkerungswachstum bzw. -stagnation bilden größere Städte und/oder deren suburbanes Umland. Durch die Kumulation von Problemlagen müssen in den ländlichen Regionen Ostdeutschlands die umfangreichsten Anpassungsleistungen an die Rahmenbedingungen des demografischen Wandels jetzt erbracht werden. Betrachten wir den Untersuchungsraum, treffen diese Aussagen so zu. Mit Blick auf die Prognose wird der gesamte Untersuchungsraum mehr oder weniger stark davon betroffen sein.

⁶⁰ Die Bevölkerungsprognose auf Landkreisebene führt zwangsläufig zu nicht eindeutigen Aussagen für den Untersuchungsraum, stellt aber dennoch eine wichtige Vergleichsgröße zur Abschätzung des notwendigen Handelns dar.

Für Schrumpfungs- bzw. Abwanderungsregionen ergibt sich somit der Konflikt, entweder die Infrastruktur zur Grundversorgung auch jenseits ökonomischer Vernunft aufrecht zu erhalten oder weitere Abstriche in der Standortqualität und damit weitere Bevölkerungsverluste sowie negative wirtschaftliche Entwicklung hinzunehmen. Die Entscheidung zwischen Gegensteuerung und Anpassung ist insbesondere für Kommunen und Regionen mit bereits lang andauernder selektiver Abwanderung keine alleinige Option mehr.

Mit zunehmender Schrumpfung der Einwohnerzahl ist die Aufrechterhaltung einer flächendeckend infrastrukturellen Versorgung nach bislang üblichen Standards immer weniger möglich. Eine Anpassung an den demografischen Wandel durch entsprechenden Rückbau bzw. Minderung von Infrastruktur sind somit unvermeidlich. In peripher ländlichen Regionen mit lang andauernder Betroffenheit von Abwanderung und Schrumpfung sind die „klassischen“ Möglichkeiten der Anpassung jedoch bereits weitgehend ausgereizt. Eine weitere Reduzierung der Infrastruktur zur Grundversorgung würde die funktionale Eignung dieser Räume als Wohn- und Lebensstandort massiv in Frage stellen. Hinzu kommt, dass selbst bei Rückbau und Schließung von Strukturen die öffentlichen Haushalte durch Remanenzkosten, z. B. Instandhaltungsarbeiten, Personalverträge, weiter belastet werden.

Somit ergibt sich für die von Schrumpfung und selektiver Abwanderung am stärksten betroffenen Regionen die Notwendigkeit neuer und innovativer Ansätze als Reaktion auf die Herausforderungen des demografischen Wandels. Eine mögliche Handlungsoption ergäbe sich beispielsweise aus der infrastrukturellen Konzentration auf Mittel- und Grundzentren im Rahmen der Landes- und Regionalplanung. Zudem bedarf es einer Anpassung der Inhalte, Strukturen und Prozesse der Raum- und Fachplanungen an den demografischen Wandel, wie flexible Normen, um auf sich schnell vollziehende demografische Veränderungen reagieren zu können, ex-ante Prüfung der Demografiefestigkeit bei Infrastrukturinvestitionen, Ausrichtung der sektoralen Planungen an demografie-sensiblen Kriterien u. ä.

Nachfolgend werden mögliche Handlungsstrategien zur Begegnung des demografischen Wandels dargestellt:

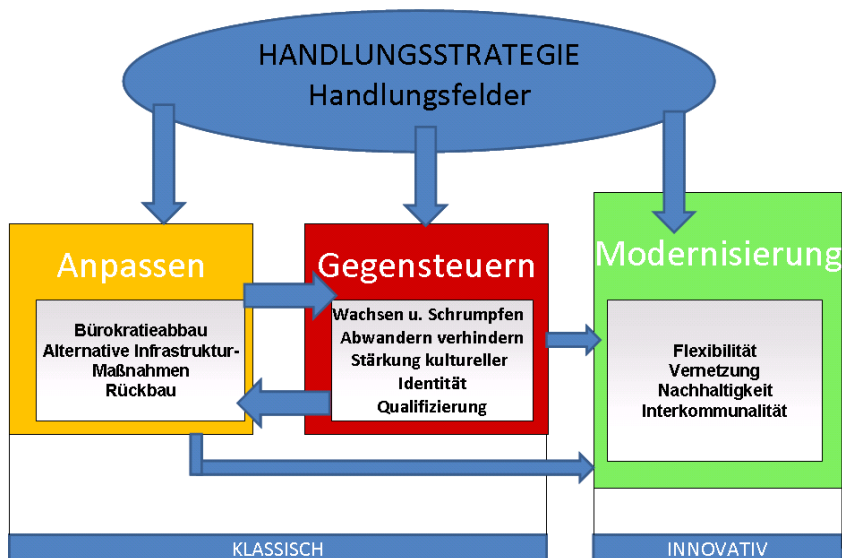
Anpassen bedeutet, Infrastruktureinrichtungen und landesplanerische Vorgaben an die veränderten Bedarfe anzupassen also zu verkleinern. Das kann z. B. die Ausdünnung des Zentrale-Orte-Systems, der Rückbau der Leitungsnetze oder die Schließung und Konzentration von Schulstandorten bedeuten. Es handelt sich um eine reaktive Strategie, die hilft, Infrastrukturkosten mittelfristig der durch die Bevölkerungszahl vorgegebenen Tragfähigkeit eines Raumes anzupassen. Die Umsetzung einer solchen Anpassungsstrategie birgt allerdings die Gefahr, bereits unattraktive Räume noch unattraktiver zu machen und so den demografischen Wandel zusätzlich zu beschleunigen.

Gegensteuern geht davon aus, dass man die Ursachen für den demografischen Wandel beeinflussen kann. Wandern Menschen aus einer Region ab, weil sie unattraktiv ist und weil Arbeitsplätze fehlen, dann müssen Arbeitsplätze geschaffen und die Region attraktiver gemacht werden, um Menschen zu halten und neue anzusiedeln. Instrumente sind dabei u.a. Wirtschaftsförderung und Standortmarketing. Eine Strategie des Gegensteuerns setzt allerdings verteilbares Wachstum voraus. In schrumpfenden Räumen werden so bei großem finanziellem Aufwand nur geringe oder überhaupt keine Erfolge erzielbar sein.

Ein weiterer Weg liegt in der **Modernisierung**. Modernisierungsstrategien versuchen, durch Verlassen alter Denkschemata neue Lösungsansätze zu finden. Nicht Normen, Richtwerte und Verfahrensvorschriften stehen im Vordergrund, sondern vorhandene Potenziale optimal ausnutzende, kreative Lösungen, die auf diese Weise helfen, Infrastruktur bei vertretbaren Kosten aufrecht zu erhalten. Beispiele sind, jahrgangsübergreifende Unterrichtsformen, die Nutzung von e-Services bei der Dienstleistungsversorgung, dezentra-

le, ökologische Abwasserentsorgungssysteme usw. Diesen Lösungen stehen allerdings oft bürokratische Hindernisse im Weg, weil ihre Umsetzbarkeit noch nicht (oder nicht mehr) als erwiesen gilt.

Abbildung 16: Handlungsstrategie



Quelle: eigene Darstellung LGSA mbH

Auf Grundlage der analysierten und skizzierten Herausforderungen des demografischen Wandels werden im Folgenden Handlungsfelder hergeleitet, die Lösungsansätze zur Minderung der Betroffenheit, Abfederung und Gestaltung des demografischen Wandels in Bezug auf siedlungsstrukturelle Aspekte bieten sollen.

1. Handlungsfeld: Regional- und Kommunalplanung

Beschreibung des Handlungsfeldes

In der Regional- und Kommunalplanung wird die Erstellung räumlicher integraler Konzepte zur Entwicklung der Regionen, die Perspektiven und Standortqualitäten vor dem Hintergrund tief greifender Veränderungen aufzeigt, notwendig. Gleichzeitig können mit diesen Planungen Voraussetzungen geschaffen werden, um mögliche Folgen durch den demografischen Wandel, aber auch durch Klimawandel und Hochwasserereignissen bedingten Auswirkungen bei der räumlichen Entwicklung von Siedlungs- und Infrastruktur berücksichtigen zu können. Hierbei wird zwischen formeller Planung (Regionalpläne, Flächennutzungspläne) und informeller Planung (Stadt- und Dorfentwicklungskonzepte, Regionale Entwicklungsstrategien usw.) unterschieden. Im Modellprojekt des Bundes (BMVBS) „Masterplan Daseinsvorsorge - Regionale Anpassungsstrategien“ wurde eine diskursiv, analytisch gestützte Anpassungsstrategie der Daseinsvorsorge entwickelt, die dem Bevölkerungsrückgang in den Modellregionen Rechnung trägt. Hier hat sich gezeigt, dass der Masterplan Daseinsvorsorge durch die regionale Sicht und Zusammenarbeit besonders effektiv sein kann.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

- Die Folgen des demografischen Wandels sowie der prognostizierten Naturereignisse machen nicht vor „Verwaltungsgrenzen“ halt und stellen sich somit eher räumlich als verwaltungsstrukturell dar. Somit müssen in der Landes- und Regionalplanung verstärkt Abstimmungen in der Aufstellung/Änderung von benachbarten Regionalplänen in vergleichbarer Darstellung erfolgen. Planungsparameter sowie Darstellungen sind in jedem Bundesland anders ausgelegt, wie dies die Analyse in der Bearbeitung dieses IREK deutlich gezeigt hat.
- In der Regionalplanung werden i.d.R. Grundzentren ausgewiesen. Neben den Grundzentren mit bestimmter Funktionszuweisung sollte den Möglichkeiten der Kommunen zur eigenen Gestaltung (Flexibilität), zum Beispiel im Rahmen der Aufgabenteilungen der öffentlichen Infrastruktur und der öffentlichen Daseinsvorsorge, verstärkt Rechnung getragen werden. Hierzu sollte die Regionalplanung wenige, jedoch klare Vorgaben setzen.
- In die Bauleitplanung der Kommunen sollten verstärkt die Belange des demografischen Wandels einfließen, gegebenenfalls müssen Fachplanungen vorgeschaltet werden. Auch in schrumpfenden Regionen sollten (qualitative) Entwicklungen zulässig sein.
- Verstärkt zu empfehlen ist die Initiierung und Umsetzung informeller Planungsprozesse zur Gestaltung des demografischen Wandels. Instrumente wären hier auf allen Planungsebenen u. a. der Demografie- / Nachhaltigkeitscheck sowie der Masterplan Daseinsvorsorge.
- Zukünftige Aufgaben der komplexen räumlichen Entwicklung werden nicht mehr von jedem Einzelnen gelöst werden können. Vorhandene Kooperationen und Partnerschaften sind auszubauen bzw. neue zu schaffen. Für den Kooperationsraum zwischen den Metropolen/Zentren können länderübergreifende Kooperationen sowie die Städtepartnerschaften starke Gesprächspartner nach außen (Hamburg, Berlin, Magdeburg...) und nach innen sein. Gute Ansätze gibt es im Aufbau der Destination Elbe (Elberadweg) und zum Thema Hochwasserschutz.
- Kooperation und Kommunikation kann unter anderem mit einer Veranstaltungsreihe zum Thema „Siedlungsentwicklung und Demografischer Wandel“ organisiert werden. Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist der Raum differenziert zu betrachten. In der Veranstaltungsreihe können zu unterschiedlichsten Themen good practise Beispiele aus dem Untersuchungsraum, als auch anderen Regionen Möglichkeiten zur Entwicklung aufzeigen. Zum anderen sind Informationen der zuständigen Fachressorts für eigenes Handeln regionaler Akteure wichtig.

Probleme

Um die finanzielle Situation aller öffentlichen Haushalte ist es mit geringfügigen Unterschieden in Deutschland schlecht bestellt; Stichwort - kommunale Finanzkrise. Die Sicherstellung finanzpolitischer Handlungsspielräume - gerade künftiger Generationen - ist zunehmend gefährdet. Es sind in den kommunalen Haushalten wenige bis keine finanziellen Ressourcen für wichtige Regionalplanungen, vor allem informelle Planungsprozesse, vorhanden.

Es stehen kaum flankierende Förderinstrumente zur Verfügung. Notwendige Eigenmittel können den Zugang ebenso behindern.

Kleinere Verwaltungsstrukturen sind in ihrer personell, fachlichen Besetzung mit diesen komplexen Aufgaben oft überfordert.

2. Handlungsfeld: Wohnen und Siedlung (Rückbau sowie Stadt- / Dorfumbau)

Beschreibung des Handlungsfeldes

Wohnen zählt zu den essentiellen Grundbedürfnissen der Menschen. Auf Grund sinkender Einwohnerzahlen in Folge demografischer Schrumpfung sowie verstärkt durch Nettowanderungsverluste ergibt sich zur Vermeidung übermäßiger Leerstandsquoten die Notwendigkeit einer quantitativen Anpassung im Bereich Wohnimmobilien. Die Wohnungsentwicklung ist zentraler Bestandteil des Stadtumbauprozesses.

Zur Erneuerung und Erhaltung eines funktionierenden Wohnungsmarktes gehören die Sanierung bzw. der Umbau des Bestandes, der Abriss bzw. Rückbau sowie der Neubau.

Sanierung, Umnutzung und Rückbau von baulichen Anlagen zur Verbesserung der Attraktivität der Standorte, mit dem Ziel der Einsparung von Unterhaltungs- und Sicherungskosten, der Reduzierung von Gefährdungspotenzialen und Verringerung zusätzlicher Flächeninanspruchnahme, soweit dies

- zum Erhalt der ländlichen Infrastruktur,
- zur Erhaltung oder Schaffung von Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten sowie
- Erhaltung und Weiterentwicklung der orts- und regionaltypischen Siedlungsstruktur zur Bewahrung des kulturellen Erbes

beiträgt.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

- Vor allem in Schrumpfungsregionen sollte eine verstärkte Nutzung und Entwicklung von Steuerungselementen bzw. Instrumenten zur Innenrevitalisierung der Städte und Dörfer erfolgen; u. a. Bodenordnungsverfahren im Innenbereich, Leerstands- und Freiflächenkataster, Stadtsanierung und Dorferneuerung.
- Es sollten **funktionsfähige Plattformen** zur Entwicklung des Wohnens gestärkt bzw. geschaffen werden. Zum Beispiel können Kooperationen und Partnerschaften zwischen der öffentlichen Hand, den Wohnungsunternehmen sowie den Sozialverbänden eine gemeinsame Entwicklungsstrategie erarbeiten und umsetzen.
- Ein **geordneter Rückbau** von baulichen Anlagen ist unumgänglich, das Beispiel der Stadt Stendal zeigt hier gute Lösungsansätze „Kernige Altmark – Zurück in die Mitte!“⁶¹
- In Schrumpfungsregionen muss zunehmend **eine qualitative Gestaltung** des Gebäudebestandes und der Siedlungsstruktur erfolgen.
- Zentralisierung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, vor allem durch Umnutzung von (Wohn-) Altbauten oder durch Nachnutzung von Brachflächen.
- Vorhandene Einrichtungen sollten durch Ergänzungs- und Erschließungsbauten für neue funktionale Gebäudenutzungen am Standort erweitert werden.
- Eine Flächennachnutzung, vor allem bei Abriss, kann der attraktiveren Wohnumfeldgestaltung dienen.
- Neben Renovierung und Verbesserung des technischen Standards können auch komplexere Umbauten, wie Grundrissveränderungen und eine barrierefreie bzw. altersgerechte Ausstattung, die Attraktivität von Wohnstandorten erhöhen.
- Durch Neubau werden zusätzliche Wohnungsangebote geschaffen. Dazu gehören insbesondere Eigentumswohnformen, flexible Grundrisse und barrierefreie bzw. alten-

⁶¹ Nachzulesen im Plan 2025 Zukunftsstrategie „Zentraler Ort im ländlichen Raum“ im Rahmen der IBA 2010 Stadtumbau Ost

gerechte Wohnungen. Neubauaktivitäten im Bereich Wohnen machen nur Sinn in Gebieten mit perspektivisch ausgelasteter Nutzinfrastruktur. Der Neubau ist daher trotz Bevölkerungsrückgang und Wohnungsüberhang ein unverzichtbarer Bestandteil der Entwicklung des Wohnungsmarktes.

- Wohnprojekte für Ältere, z. B. durch Umnutzung ehemals touristisch (Hotels, Ferienheime) oder öffentlich genutzter Gebäude (Schulen/Verwaltungsgebäude) unter Nutzung neuer Finanzierungsmöglichkeiten, z. B. Finanzierung des Umbaus durch zukünftige Nutzer.
- Die Funktionen des Wohnens und Arbeitens (Tourismus, Landwirtschaft, Handwerk sowie Kleingewerbe) sollten wieder verstärkt in den Focus der Entwicklung der Dörfer und Städte gerückt werden. **Siedlungsstrukturen** müssen planungsrechtlich wieder mehr **multifunktional ausgerichtet sein**.

Probleme

Rechtliche Vorgaben und meist sehr eingeschränkt verfügbares Eigenkapital schränken die Eigeninitiative von Privaten und Kommunen ein bzw. erschweren sie. Verfügbare Instrumente der Stadtsanierung und der Dorfentwicklung können heutigen Anforderungen oft nicht gerecht werden. Die Umsetzung der Instrumente im Focus „Demografie“ wird in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich gehandhabt.

3. Handlungsfeld: Technische Infrastruktur – Trink- und Abwasserentsorgung

Beschreibung des Handlungsfeldes

Herausforderungen des demografischen Wandels bestehen insbesondere auch in den Bereichen der Wasserver- und Abwasserentsorgung. Die Versorgung mit Trinkwasser und die Entsorgung von Abwasser gehören zur Mindestausstattung der Daseinsvorsorge. Schrumpfende Einwohnerzahlen, sinkender Pro-Kopf-Verbrauch, steigendes Umweltbewusstsein und wirtschaftlicher Strukturwandel führen zu Unterauslastungen bis zur Funktionslosigkeit der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur und damit zu steigenden spezifischen Aufwendungen für die Absicherung von Gesundheits- und Umweltstandards. Auf Grund von Fehleinschätzungen Anfang der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts hinsichtlich der Bedarfsentwicklung, z. B. Trinkwasserverbrauch und Abwasseranfall, entstanden teilweise erheblich überdimensionierte Anlagen und Leitungssysteme mit entsprechenden Belastungen der kommunalen Haushalte mit langfristiger Bindung von Haushaltsmitteln. Gerade im Bereich der kommunalen Abwasserbeseitigung in Ostdeutschland ist das ein gravierendes Problem. Die in der Folge steigenden Kosten können auf Grund begrenzter privater Ressourcen kaum oder nicht vollumfänglich als Gebühren weitergereicht werden. Des Weiteren haben Rohrleitungssysteme Abschreibungszeiten von 60-70 Jahren. Da es keine so weitreichenden regionalen Bevölkerungsprognosen gibt, stellt dies Grundsätzlich ein weiteres Problem für die Betreiber dar.

Die Entwicklung der Infrastruktur sollte dennoch adäquat zur regionalen und lokalen Situation erfolgen.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Die Möglichkeiten im Umgang mit diesen Problemen sind kurzfristig äußerst begrenzt. Die Anlagen sind weitgehend komplett vorhanden, häufig nach 1990 neu errichtet oder umfassend saniert und ausgebaut und das bei sehr langen Nutzungszeiten. Die konzeptionellen Möglichkeiten beschränken sich daher auf Maßnahmen zur Bewältigung funktionaler Störungen und auf allmähliche, eher langfristig im Rahmen anfallende Instandsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen durchzuführende Veränderungen.

Dazu gehören:

- Innerörtliche Entwicklung der Siedlungsstrukturen zur Schaffung effizienter, technischer Infrastrukturen forcieren.
- Rückbau von Infrastruktur und/oder eine Anpassung des technischen Regelwerkes an die Auswirkungen des demografischen Wandels, z.B. hinsichtlich der Dimensionierung von Trinkwasseranlagen zu Brandschutzzwecken, der Anschlusspflicht an zentrale Abwasserentsorgungsanlagen oder durch das Einziehen geringer dimensionierter Leitungen in Altanlagen. Betreiber der technischen Infrastruktur bevorzugen Kompaktheit vor punktuellen, kleinteiligen und dispersen Strukturen.
- Umstellung der Trinkwasser- und Abwasseranlagen auf der Grundlage langfristiger Wasserbewirtschaftungspläne. Da die Nutzungszeiträume von Anlagen mehrere Jahrzehnte umfassen, müssen diese Pläne auf Zeiträume von mehr als 20 Jahren ausgerichtet sein.
- Unter Berücksichtigung technischer Neuerungen, sollte an Untergrenzen des technischen Regelwerkes orientiert werden, Löschwasser in gesonderten Anlagen bereitgestellt werden und Vorrichtungen zum Einleiten von Regenwasser für Spülungen von Abwassertrennsystemen geschaffen werden.
- Anlagen sollten möglichst flexibel nutzbar sowie modular aufgebaut sein.
- Nutzung von Abwasser bzw. Endprodukten zur Erzeugung erneuerbarer Energien als Beitrag zur Verbesserung der Umwelt und Senkung der Kosten zur Bewältigung des Klimawandels.

Probleme

Aus vielfältigen Gründen sind kurzfristige Lösungen kaum realisierbar. Die Kosten steigen bei schrumpfender Bevölkerung weiter. Angesichts angespannter spezifischer Problemlagen und schwierigen Haushaltssituationen sehen sich die Kommunen kaum noch in der Lage, den verpflichteten Unterhalt und Betrieb ihrer Ver- und Entsorgungsanlagen in adäquater Weise zu leisten.

4. Handlungsfeld: Erreichbarkeit und Mobilität

Beschreibung des Handlungsfeldes

Eine gute Erreichbarkeit über Straße oder Schiene vermindert die Tendenz zur Abwanderung. Räumliche Mobilität ist eine Notwendigkeit zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit. Periphere Regionen sind weit entfernt von urbanen Arbeitsmärkten, Ausbildungszentren und Agglomerationsräumen. Folglich müssen die Menschen, wollen sie am Arbeitsmarkt erfolgreich teilhaben, als Pendler mobiler sein als andernorts. Da dies in sehr abgelegenen Bereichen meist nicht gelingt, erweisen sich gerade periphere Regionen als solche mit hoher Abwanderung. Abwanderungswillige sind oft gut ausgebildete junge Menschen und vorrangig junge Frauen. Aber gerade sie würden gebraucht, wollte man diese Regionen für Investoren attraktiver machen.

"Die Qualität der verkehrlichen Infrastruktur bemisst sich u. a. an der Erreichbarkeit der Region und relevanter Punkte innerhalb einer Region" (Wirtschaftsministerium Brandenburg 2005: 50f.).

Strategisch wichtig für ländliche Regionen ist die Erreichbarkeit von urbanen Zentren und Agglomerationsräumen. Geringere Siedlungsdichte führt zu Problemen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Kleine Orte sind faktisch gänzlich ohne ÖPNV-Angebote.

In diesem Handlungsfeld geht es um die Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit über Straße oder Schiene, um Abwanderung zu vermindern, Schaffung innovativer Angebote der Personenbeförderung in Ergänzung des ÖPNV.

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze:

Die Verkehrsinfrastruktur wird zwar durch sinkende Bevölkerungszahlen weniger „genutzt“ und unterliegt dadurch einem geringerem „Verschleiß“, aber abnehmende Ressourcen für deren Erhalt erzwingen Priorisierungen oder gar die Aufgabe bspw. von Straßen. Einzig wirksames Mittel gegen gleichbleibend hohe bzw. anwachsende Kosten ist eine Reduzierung des kommunalen Straßennetzes, was vor allem für ländliche Gemeinden mit vielen Ortsteilen zutrifft. Entsprechend müssen im ländlichen Raum über die Ebene einzelner Dörfer hinaus auf regionaler Ebene und auf Landesebene Anpassungsstrategien ausgehandelt werden. Gerade im ländlichen Raum spielt der Individualverkehr eine wichtige Rolle. Fahrtzeiten zu den Ober- und Mittelzentren werden, mit notwendiger Zentralisierung der Angebote zur Daseinsvorsorge, unverhältnismäßig lang.

Mit zunehmender Zentralisierung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge wachsen auch die Anforderungen an die Zugänglichkeit dieser Einrichtungen. Einige Lösungsansätze könnten sein:

- Ergänzung des ÖPNV-Liniennverkehrs durch Ruf-Busse sowie
- Rufsammeltaxis und Taxis.
- Stärkung bzw. Schaffung von Mobilitätsservicestellen und Bürgerbuslinien.
- Potenzial Schifffahrt (z. B. Elbe/Kanal) für den ÖPNV sollte untersucht werden. Innovative Lösungen sollten modellhaft erprobt werden.
- Erprobung regionaler, integrierter Systeme mit klassischem Bahn- und Buslinienverkehr und ergänzenden, flexiblen Verkehrsangeboten, wie Ruf Bus, Event- und Shuttleverkehr, Bürgerbusse⁶²
- Maßnahmen zur Verkürzung der Fahrtzeiten durch Schaffung von Ortsumfahrten oder / und Zusatzfahrstreifen⁶³, Verbesserung der Erreichbarkeit von Autobahnen sowie Schaffung von Parkplätzen zur Nutzung durch Fahrgemeinschaften.

Probleme

Sehr unterschiedlich; rechtliche Vorgaben und Zuständigkeiten schränken Eigeninitiative von Privaten und Kommunen ein bzw. erschweren sie.

5. Handlungsfeld: Datennetze

Beschreibung des Handlungsfeldes

Viele ländliche Regionen sind nach wie vor schlecht mit schnellen Internetverbindungen ausgestattet. Unternehmen, Bildungs-, Weiterbildungseinrichtungen und Einwohner haben gegenüber anderen Regionen geringere Teilhabechancen. Dabei spielt für den ländlichen Raum die neue Funktechnologie Long Term Evolution (LTE) eine besondere Rolle (wird im Untersuchungsraum bereits in Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern angeboten). Schneller Internetzugang ist gerade in sehr peripheren Regionen von besonderer Bedeutung, weil dadurch innovative Möglichkeiten der Dezentralisierung und Flexibilisierung von Tätigkeiten (z. B. Telearbeit) und von Verwaltungs-, Bürgerbeteiligungs-, Bildungs-, Dienstleistungs- sowie Versorgungsangeboten erst ermöglicht werden. Das wiederum schafft andere, weitergehende Nutzungsmöglichkeiten in den Siedlungsstrukturen kleinerer Städte und Dörfer. Schnelle Internetzugänge sind inzwischen für Unternehmen und freiberuflich Tätige ein ebenso bedeutsames Kriterium wie Erreichbarkeit und Mobilität.

⁶² Mit wissenschaftlicher Begleitung (TU Berlin, GTZ) und unterstützt durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wurden solche regionalen Systeme bzw. einzelne Bausteine z. B. im Nordosten Brandenburgs und in den Landkreisen Elbe-Elster und Potsdam-Mittelmark erprobt

⁶³ Beispiel; Verkehrsuntersuchung zur B 216/B 248 des Landkreises Lüchow-Dannenberg

Strategische Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

- In der Vorbereitungs- und Umsetzungsphase fördern und unterstützen die Bundes- und Landesinitiativen durch Investitionen und Qualifizierung die Träger von Breitbandnetzen. Eine breite Information zu den Möglichkeiten und den Rahmenbedingungen sollte, soweit noch nicht gegeben, durch die Landkreise bzw. Verantwortliche der zuständigen Ministerien erfolgen.
- Den Elberaum (Hochwasser) betreffende Einschränkungen sollten herausgestellt und kommuniziert werden.
- Die Kommune kann durch Bereitstellung öffentlicher Einrichtungen (z.B. zur Installation von technischen Anlagen) und in Fragen der Genehmigungsverfahren Träger und Investoren unterstützen.
- Zur Erarbeitung und Umsetzung einer regionalen Breitbandversorgung sind regionale und lokale Zusammenschlüsse, einschließlich deren externen Unterstützung zu etablieren.

Probleme

Oft fehlen großräumige, technische Voraussetzungen und die für die Umsetzung erforderlichen finanziellen Eigenmittel.

Fazit:

Das Ziel *Erhalt lebendiger Räume* sowie der *Erhalt der historisch gewachsenen Kulturlandschaft im Biosphärenreservat* für nachfolgende Generationen, kann nur durch sofortiges Handeln auf regionaler / lokaler Ebene erreicht werden. Von EU und Bund wurden Handlungsstrategien – Aktionspläne aufgestellt, Instrumente in Modellregionen erprobt, neue Modellprojekte und Wettbewerbe entwickelt. Erste Instrumente zur Bewältigung der demografischen Herausforderungen werden seitens des Bundes und teils auch in den Ländern angeboten. Das weitere Auseinanderdriften der Regionen der Metropole und der sehr peripheren ländlichen Räume kann durch eine stärkere Kooperation zum beiderseitigen Mehrwert vermieden werden. Hier bilden der IBA-Prozess in Sachsen-Anhalt *Zentraler Ort im ländlichen Raum – Hansestadt Stendal* sowie die Beteiligung der Landkreise Lüneburg, Lüchow-Dannenberg und Ludwigslust am MORO Projekt *Ermittlung von Entwicklungspotenzialen in Norddeutschland und Erarbeitung eines Strategiepapiers zu deren kooperativen Stärkung im Sinne einer Partnerschaft von Stadt und Land* gute Grundlagen zur weiteren Bearbeitung des Themas. Noch deutlich stärker als bislang erfolgt, müssen die Kommunen in den informellen Prozess eingebunden und „mitgenommen“ werden. Hierzu ist es erforderlich, dass Kommunen und Bürgerschaft zum selbständigen nachhaltigen Handeln befähigt werden. Ziel muss es sein, die Funktionsfähigkeit der Städte und Dörfer in unterschiedlicher Ausprägung zu erhalten.

8 Projekte

Zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen und der Lösungsansätze werden im Folgenden Projektideen genannt, die den jeweiligen Handlungsfeldern und im IREK genannten Querschnittsthemen zugeordnet werden können. Die Projektideen wurden zum Großteil während des Regionalen Beteiligungsworkshops initiiert, der im Rahmen der Erstellung des IREK durchgeführt wurde. Eine ausführliche Ausarbeitung der Projektideen erfolgte im Workshop jedoch nicht. Ziel der vorliegenden Projektideen ist es, einen hohen Nutzen für die Weiterentwicklung und Identitätsstiftung der gesamten Region Untere Mittelelbe zu haben und die vorhandenen Potenziale durch bundesländerübergreifende Zusammenarbeit zu vermehren.

Die Reihenfolge der aufgelisteten Projekte stellt dabei keine Priorisierung dar, sondern eine Auflistung nach den Querschnittsthemen. Des Weiteren sind die aufgeführten Projektideen nicht als abschließende Aufzählung zu verstehen, sondern als Maßnahmenvorschläge und können zukünftig im Rahmen der Handlungsempfehlungen und des Leitbildes an die äußeren Gegebenheiten angepasst und ergänzt werden.

Projekte gemäß dem Querschnittsthema Klimaschutz

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitle	Klima-Forschungsprojekt
Handlungsfeld	Wasserwirtschaft/ Tourismus/ Regional- und Kommunalplanung
Beschreibung des Projektes	<p>In der Metropolregion Hamburg mit dem Stadtstaat Hamburg, acht Landkreisen in Niedersachsen (u.a. Lüneburg und Lüchow-Dannenberg) und sechs Landkreisen in Schleswig-Holstein, wird derzeit das Verbundvorhaben KLIMZUG-NORD durchgeführt.</p> <p>Das Projekt verfolgt eine Verbindung von ökonomischem, naturwissenschaftlichem und technologischem Fachwissen. Politische, administrative, wissenschaftliche und privatwirtschaftliche Akteure schließen sich zu einem Klimaverbund zusammen, um den Dialog zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik mit dem Ziel, Lösungsansätze zu finden, mit denen künftig Folgen des Klimawandels in der Metropolregion Hamburg begegnet werden können.</p> <p>Da sich bereits drei Landkreise aus der Region Untere Mittelbe an diesem Projekt beteiligen, sollte auch für die weiteren Landkreise diese Thematik in einem Forschungsprojekt aufgegriffen und in Zusammenhang mit den Ergebnissen des Projektes KLIMZUG-NORD gestellt werden.</p> <p>Das Projekt soll konkrete Beiträge zur Beantwortung vieler Fragen liefern. Besonders intensiv sollen die Auswirkungen des Klimawandels in den folgenden Themenbereichen erforscht und Anpassungsstrategien entwickelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ästuarmanagement - Integrierte Stadt- und Raumentwicklung - Zukunftsfähige Kulturlandschaften.
Ziel des Projektes	Ziel ist es, ein abgestimmtes Handlungskonzept für die Region Untere Mittelbe zu entwickeln und einen bis 2050 reichenden Masterplan (analog zu KLIMZUG-NORD) zu erstellen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Entwicklung von Techniken und Methoden zur Minderung der Klimafolgen und der Anpassung von Gesellschaft und Ökonomie an die erhöhten Risiken durch den Klimawandel.
Projektträger	Landkreise
Kooperationspartner	Hochschulen, Forschungsreinrichtungen, Behörden und behörden-nahe Einrichtungen, Unternehmen
Zeitschiene	2011 - 2015
Projektkosten	noch nicht bekannt

Projekte zum Querschnittsthema flussaffine Wirtschaft

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Strategische Allianz Binnenschifffahrt Entwicklung einer Partnerschaft im Wasserstraßendreieck
Handlungsfeld	Elbe als Schifffahrtsweg für den Güterverkehr
Beschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Reedereien, Verlader, Kammern und Kommunen müssen sich länderübergreifend austauschen, Bedarfe und Potenziale analysieren, gemeinsame Aktivitäten entwickeln, konkrete Entscheidungen vorbereiten usw. - Die Entwicklung der Elbe kann nur in Form von strategischen Allianzen erfolgen, für die zunächst eine Plattform geschaffen werden muss. Der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes kann eine Keimzelle für eine solche Plattform sein. Außerdem sind hier zwingend die Umweltverbände mit einzubeziehen. - Es sollte eine mögliche Arbeitsteilung zwischen den Schifffahrtswegen Elbe und Elbeseitenkanal diskutiert und entwickelt werden. - Das Thema der Nutzung des Wasserstraßendreiecks aus Elbe, Elbeseiten- und Mittellandkanal sollte aus der standortbezogenen Sicht herausgenommen, und im Fokus der gesamten Unteren Mittelbe diskutiert werden, um die Transportpotenziale der Wasserstraßen ausschöpfen zu können.
Ziel des Projektes	Durch Steigerung des Transportaufkommens im Wasserstraßendreieck der Elbe sollen regionale Wertschöpfung und Kaufkraft erhöht werden.
Projektträger	Verein zur Förderung des Elbstromgebietes, Logistikinitiativen (Logistik-Initiative Hamburg, Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern, Logistiknetz Berlin-Brandenburg, Logistikportal Niedersachsen)
Kooperationspartner	Reeder, Verlader, Hafenstädte, Logistiker, Landesministerien, BMVBS, IHKen, Umweltverbände
Zeitschiene	Ab 2011
Projektkosten	1. Potenzialanalyse Wasserstraßendreieck 200.000 € 2. Tagungen, Workshops, Kongresse 20.000 € / Jahr

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Entwicklung von elbegängigen Binnenschiffen Anpassung der auf der Elbe eingesetzten Schiffe an die schwankenden Wasserstände
Handlungsfeld	Elbe als Schifffahrtsweg für den Güterverkehr
Beschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Die Elbe soll als frei fließender Fluss erhalten werden. Damit sind ihrer Befahrbarkeit Grenzen gesetzt. - Um diesen Nachteil für die Binnenschifffahrt auszugleichen, sollen Schiffe entwickelt werden, die auch für niedrige Wasserstände geeignet sind, dabei aber trotzdem keine Einbußen in der Transportkapazität aufweisen. - Über die Entwicklung neuer Schiffstypen für die Elbe kann eine Wiederbelebung der Werftstandorte im Bereich der Unteren Mittelelbe erfolgen, z. B. in Boizenburg.
Ziel des Projektes	Lässt sich die Elbe nicht an die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt anpassen, passt sich die Binnenschifffahrt an die Elbe an. Über die Ermöglichung der Steigerung des Gütertransports auf der Elbe durch neue Schiffstypen profitieren die Hafen- und Werftstandorte der Region. Regionale Wertschöpfung und Kaufkraft werden erhöht.
Projektträger	Werften, Ingenieurbüros
Kooperationspartner	Reedereien, IHKen, Wirtschafts- und Verkehrsministerien der Länder und des Bundes, Hochschulen
Zeitschiene	Ab 2013
Projektkosten	Vorlauf und Umsetzung der Entwicklung neuer Schiffstypen lässt sich nicht finanziell beziffern.

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Perlenkette der Häfen Zusammenschluss der Hafenstandorte zur koordinierten Erschließung der Potenziale für den Güterumschlag
Handlungsfeld	Entwicklung von Hafenstandorten
Beschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Um zwischen den Häfen in Hamburg und Magdeburg eine Kette leistungsfähiger Hafenstandorte zu entwickeln, ist zunächst eine klare Strategie mit Festlegung einer Arbeitsteilung zwischen den Standorten zu entwerfen. - Es folgt die Erarbeitung von Bedarfsanalysen: Welche Umschlags- und Serviceeinrichtungen werden an welchem Standort in welcher Größenordnung benötigt - Standortanalysen spezifizieren die Bedarfe und die Bedingungen vor Ort: Wieviel Fläche wird an welchem Standort für die flussaffine Wirtschaft benötigt, welche Flächenpotenziale sind vorhanden, wie ist die bauplanungsrechtliche Situation, was muss getan werden, um diese Flächenpotenziale auch tatsächlich zu entwickeln, welche Kosten entstehen, wie kann

	eine Finanzierung aussehen, welche Unterstützung gibt es von Seiten der Länder und des Bundes?						
Ziel des Projektes	Über eine Erhöhung der Umschlagsmengen in den Elbehäfen sollen die regionale Wertschöpfung erhöht und Arbeitsplätze geschaffen werden.						
Projektträger	Hafenstandorte entlang der Unteren Mittelbe						
Kooperationspartner	Landesministerien						
Zeitschiene	Ab 2011						
Projektkosten	<table> <tr> <td>1. Entwicklungsstrategie Perlenkette</td><td>100.000 €</td></tr> <tr> <td>2. Bedarfsanalysen</td><td>500.000 €</td></tr> <tr> <td>2. Standortanalysen</td><td>20.000 € / Standort</td></tr> </table>	1. Entwicklungsstrategie Perlenkette	100.000 €	2. Bedarfsanalysen	500.000 €	2. Standortanalysen	20.000 € / Standort
1. Entwicklungsstrategie Perlenkette	100.000 €						
2. Bedarfsanalysen	500.000 €						
2. Standortanalysen	20.000 € / Standort						

PROJEKTSTECKBRIEF

Projekttitle	Garten der Metropolen Verbindung der Elbereion mit den Metropolen Hamburg und Berlin										
Handlungsfeld	touristische Schifffahrt										
Beschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Die Metropolen Hamburg und Berlin bilden die wirtschaftlichen Zentren und Wachstumsregionen, zwischen denen sich die Region Untere Mittelbe befindet. - Die Region Untere Mittelbe bildet das Hinterland der Metropolen, das als natürliche Naherholungsregion für die Bewohner der Metropolregionen entwickelt werden soll. - Der Begriff „Garten der Metropolen“ drückt dabei zum einen die Zusammengehörigkeit von Metropole und Hinterland aus, bezieht sich zum anderen aber auch auf Natur und Landschaft des Elbetals. - Die Verwendbarkeit des Begriffs ist zu überprüfen, denn er wurde ursprünglich von der Akademie für nachhaltige Entwicklung Mecklenburg-Vorpommern geprägt (ANE). 										
Ziel des Projektes	<p>Ziel des Projekts ist es, in den Metropolregionen Hamburg und Berlin die Untere Mittelbe als Naherholungsraum bekannt zu machen. Ein besonderer Schwerpunkt gilt dabei dem flussbezogenen Tourismus, also Wassersport und Flussschifffahrt.</p> <p>Über das Alleinstellungsmerkmal „Lage an der Elbe“ soll mit Hilfe des Tourismus Kaufkraft aus den wachsenden Metropolen in die Region gelenkt und Wertschöpfung vor Ort geschaffen werden.</p>										
Projektträger	regionale Tourismusverbände, Kommunen (insbesondere solche an der Elbe und mit Hafenanlagen), touristische Anbieter										
Kooperationspartner	Landesministerien, Landestourismusverbände										
Zeitschiene	Ab 2011										
Projektkosten	<table> <tr> <td>1. Tourismuskonzeption</td><td>50.000 €</td></tr> <tr> <td>2. Werbung in Tageszeitungen (B, HH)</td><td>30.000 €</td></tr> <tr> <td>3 Internetauftritt</td><td>5.000 €</td></tr> <tr> <td>4. Broschüre</td><td>5.000 €</td></tr> <tr> <td>Gesamt</td><td>90.000 €</td></tr> </table>	1. Tourismuskonzeption	50.000 €	2. Werbung in Tageszeitungen (B, HH)	30.000 €	3 Internetauftritt	5.000 €	4. Broschüre	5.000 €	Gesamt	90.000 €
1. Tourismuskonzeption	50.000 €										
2. Werbung in Tageszeitungen (B, HH)	30.000 €										
3 Internetauftritt	5.000 €										
4. Broschüre	5.000 €										
Gesamt	90.000 €										

PROJEKTSTECKBRIEF											
Projekttitel	Stärkung des Sportbootverkehrs Verbesserung der Infrastruktur für den Wassersporttourismus										
Handlungsfeld	touristische Schifffahrt										
Beschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Die Untere Mittelbe ist für den Wassertourismus von herausragendem Interesse, sie verbindet die Wassersportreviere Westdeutschlands mit der Mecklenburgischen Seenplatte sowie den Wassersportrevieren in Berlin und Brandenburg. - Es ist eine Gesamtstrategie zur Entwicklung und Vermarktung der Unteren Mittelbe als zusammenhängende Wassersportregion zu entwickeln. - In den Hafenstandorten entlang der Elbe muss die Voraussetzung dafür geschaffen werden, dass Wassersportler alle für sie notwendigen Infrastruktureinrichtungen in hervorragender Qualität vorfinden. Die Anbindung der Häfen an die Stadt- und Ortskerne, ein gutes gastronomisches Angebot und attraktive Ortsbilder sind wichtig. - Es hat bereits eine Reihe von Investitionen in Hafeninfrastruktur an der Elbe gegeben. Allerdings waren diese Investitionen größtenteils standortbezogen, ohne Einbeziehung des Umlandes und anderer Hafenstandorte. - Mobilitätsangebote, die die Hafenstandorte mit dem Hinterland verbinden und dort gelegene Sehenswürdigkeiten und Landschaften für den Wassertouristen erlebbar machen, sind zu entwickeln. Hierzu gehören Fahrradverleihe ebenso wie z. B. Minibusse, Anruftaxis oder auch Draisinen auf alten Bahnstrecken. 										
Ziel des Projektes	<p>Entwicklung und Vermarktung der Unteren Mittelbe als Wassersportregion an der Schnittstelle von bedeutenden deutschen und europäischen Wasserstraßen.</p> <p>Nachhaltige Inwertsetzung der bereits erfolgten Investitionen in die touristische Hafeninfrastruktur</p>										
Projektträger	regionale Tourismusverbände, Kommunen (insbesondere solche an der Elbe und mit Hafenanlagen), Verkehrsbetriebe, Taxiunternehmen										
Kooperationspartner	Landesministerien, Landestourismusverbände										
Zeitschiene	Ab 2011										
Projektkosten	<table> <tr> <td>1. Strategie Wassersportregion</td><td>50.000 €</td></tr> <tr> <td>2. Investitionen in Hafeninfrastruktur</td><td>mehrere Mio. €</td></tr> <tr> <td>3. Städtebauliche Maßnahmen</td><td>mehrere Mio. €</td></tr> <tr> <td>4. Investitionen in Mobilitätsangebote</td><td>mehrere 100.000 €</td></tr> <tr> <td>Gesamt</td><td>mehrere Mio. €</td></tr> </table>	1. Strategie Wassersportregion	50.000 €	2. Investitionen in Hafeninfrastruktur	mehrere Mio. €	3. Städtebauliche Maßnahmen	mehrere Mio. €	4. Investitionen in Mobilitätsangebote	mehrere 100.000 €	Gesamt	mehrere Mio. €
1. Strategie Wassersportregion	50.000 €										
2. Investitionen in Hafeninfrastruktur	mehrere Mio. €										
3. Städtebauliche Maßnahmen	mehrere Mio. €										
4. Investitionen in Mobilitätsangebote	mehrere 100.000 €										
Gesamt	mehrere Mio. €										

PROJEKTSTECKBRIEF							
Projekttitel	Projektkoordinator zur Förderung der touristischen Elbschiffahrt und des kreisübergreifenden Wassertourismus						
Handlungsfeld	touristische Schifffahrt						
Beschreibung des Projektes	<p>Aktuell befindet sich in Vorbereitung ein Förderfonds-Antrag Metropolregion Hamburg für einen Projektkoordinator zur Förderung der touristischen Elbschiffahrt und des kreisübergreifenden Wassertourismus und deren Vernetzung mit touristischen Angeboten in der Kulturlandschaft Elbe im Flussabschnitt Hamburg – Wittenberge.</p> <p>Das Projekt soll die Metropolregion Hamburg und damit das nördliche Niedersachsen sowie die Wahrnehmung ländlicher, niedersächsischer Teilräume in der Metropolregion Hamburg stärken. Außerdem dient das Vorhaben dazu, für das Themenfeld Elbschiffahrt ausgewählte kreisübergreifende, vermarktungsfähige Produkte zu entwickeln und so die Natur- und Kulturlandschaft Elbe als Naherholungs- und Tourismusraum innerhalb der Metropolregion Hamburg zu profilieren.</p>						
Ziel des Projektes	<p>Primäres Ziel des Projektes ist es, die Rahmenbedingungen für den Wassertourismus und die touristische Elbschiffahrt im Flussabschnitt Hamburg-Wittenberge nachhaltig zu verbessern sowie die Sichtbarkeit der vorhandenen touristischen Angebote mit Elb-Bezug vor allem für den Tages- und Kurzreiseturismus zu erhöhen.</p> <p>Im Ergebnis sollen einerseits Umsätze in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft der Region gesteigert werden, andererseits das Profil der Metropolregion Hamburg als attraktive Region am Wasser gestärkt werden.</p>						
Projektträger	Landkreis Lüneburg						
Kooperationspartner	Landkreise Lüchow-Dannenberg, Herzogtum-Lauenburg, Harburg, Ludwigslust und Prignitz sowie Bezirk Bergedorf						
Zeitschiene	03.2011-09.2013						
Projektkosten	<table> <tr> <td>1. Personalkosten</td><td>125.000 €</td></tr> <tr> <td>2. Sachkosten</td><td>89.000 €</td></tr> <tr> <td>Gesamt</td><td>214.000 €</td></tr> </table>	1. Personalkosten	125.000 €	2. Sachkosten	89.000 €	Gesamt	214.000 €
1. Personalkosten	125.000 €						
2. Sachkosten	89.000 €						
Gesamt	214.000 €						

Projekte zum Querschnittsthema Siedlungsentwicklung/demografischer Wandel

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitle	Tagungsreihe „Siedlungsentwicklung im demografischen Wandel – Chancen der elbnahen Städte und Dörfer“
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung
Beschreibung des Projektes	<p>Veranstaltungsreihe zu unterschiedlichen Themen des Handlungsschwerpunktes „Siedlungsentwicklung“; wie Revitalisierung der Ortskerne/Denkmalschutz sowie Gebäude- / Wohnungsmanagement auch energetische Betrachtungen (Klimawandel), Städtetnetze und Kooperationen Stadt-Land, Bürgerbeteiligung und Beteiligung von WISO Partnern, Gestaltung von technischen Infrastrukturen – neue innovative Modelle und weitere Themen.</p> <p>Vier thematische Veranstaltungen im Jahr, in je einem Bundesland des Untersuchungsraumes.</p> <p>Zu den Veranstaltungen sollten die EU, Bundes- und Länderebene eingebunden werden.</p>
Ziel des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Erfahrungsaustausch - Gemeinsames Handeln im Elbaum aktivieren – Bewusstseinsbildung – als starker Partner für die Metropolen wahrgenommen werden - Zu unterschiedlichen Problemlagen Lösungen erarbeiten bzw. durch good practice Beispiele Lösungen aufzeigen (z. B. Austausch konkreter Erfahrungen im Umgang mit dem demografischen Wandel in den Städten der neuen Bundesländer) - Kooperation zwischen den Ländern befördern, dies wiederum bedeutet ein verstärktes einheitliches Handeln auf Bundesebene - Alleinstellungsmerkmal „Elbe“ - Abstimmung zu den Regionalplanungen z. B. Abstimmung Hochwasser- und Klimaschutz
Projektträger	KAG – hier die Landkreise des jeweiligen Tagungsortes
Kooperationspartner	<p>Länder und Landkreise des Untersuchungsraumes</p> <p>Verwaltungen / Ämter der Biosphärenreservate</p> <p>Kommunen</p> <p>Netzwerke, Struktureinheiten der Regionalentwicklung</p> <p>Fachleute aus Forschung und Wissenschaft</p>
Zeitschiene	2011/2012
Projektkosten	10.000 bis 20.000 €

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Strategischer Masterplan 2030 für die Altmark
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung
Beschreibung des Projektes	<p>Modellprojekt für ein mögliches Bund-Länder Programm „Umbau und nachhaltige Entwicklung von peripheren Räumen“</p> <p>Infrastrukturen in schrumpfenden Regionen müssen auf den Prüfstand, disperse Siedlungsstruktur der Altmark erfordert auch Betrachtungen zur Siedlungsentwicklung. LEP 2010 LK Stendal ist ein Raum mit besonderen Entwicklungsaufgaben, so dass neue integrierte Lösungen zunehmend zur Aufgabenbewältigung gefragt sind.</p> <p>Erstellung eines Masterplanes 2030 für die Altmark – im Focus hierbei stehen Bevölkerungsentwicklung, Siedlungsstruktur, Infrastruktur und Erreichbarkeit. Der Bestand soll ortsgenau erhoben, auf Zukunftsfähigkeit geprüft und für 2030 effizient modelliert werden. Der Masterplan soll in einem integrierten, partizipativen Planungsprozess erstellt werden.</p>
Ziel des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Ergebnisse für die Regional- und die Kommunalplanung nutzen – Grundlagen für eine sachgerechte Abwägung schaffen - Grundlage für eine effiziente integrierte Förderung von Maßnahmen - Zukunftsfähige Siedlungs- und Infrastrukturen in der Altmark - Durch Beteiligung Akzeptanz für notwendige Umbaumaßnahmen schaffen - Bürgerschaftliches Engagement aktivieren - Empfehlungen an Bund und Land zu Förderungen
Projektträger	Landkreis Stendal
Kooperationspartner	<p>Altmarkkreis Salzwedel</p> <p>Regionaler Planungsverband Altmark</p> <p>Kommunen der Region Altmark</p> <p>Städte- und Gemeindebund</p> <p>Hochschule und weitere Forschungsinstitute</p> <p>WISO Partner der Region</p>
Zeitschiene	2012 bis 2014
Projektkosten	noch nicht bekannt

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Internetportal familienfreundliche Region
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung
Beschreibung des Projektes	<p>Aufbauend auf dem Internetportal des Elberaumes (Modul 2) ist eine Erweiterung zu den Angeboten speziell für Familien möglich. Auf dieser Seite sollen die Angebote der Kommunen und privaten Träger, die speziell Familien mit ihren Angeboten ansprechen, thematisch übersichtlich aufbereitet werden. Neben Angeboten für Erholung und Freizeit sollen auch Infrastrukturen, Bildungsangebote und Aktionen dargestellt werden, die für Familien interessant sind.</p> <p>Parallel dazu soll eine Stichprobenbefragung von Familien im Elberaum durchgeführt werden, deren Ergebnisse in die Gestaltung und Aufbereitung des Internetportals einfließen sollen. Die Ergebnisse werden zudem von den Kommunen und Landkreisen unter dem Aspekt, Familien eine Bleibeperspektive in der Region zu bieten, für Entscheidungen und Planungen genutzt.</p>
Ziel des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Auseinandersetzen von Kommunen mit dem demographischen Wandel - Vernetzung der vorhandenen Angebote für Familien - Vernetzung der Akteure untereinander, um Angebote zu erweitern, zeitlich aufeinander abzustimmen - Haltefaktoren für Familien in der Region zu stärken - Weiterentwicklung von Ideen zur Verbesserung der Familienfreundlichkeit im Elberaum
Projektträger	- federführend ein Landkreis
Kooperationspartner	Kommunen, Akteure
Zeitschiene	Beginn 2011 mit Modul 2 möglich
Projektkosten	noch nicht bekannt

PROJEKTSTECKBRIEF											
Projekttitel	Modellprojekt Anpassungsplanung einer Stadt/Siedlungsschwerpunkt zum Klimawandel und dem demographischen Wandel										
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung										
Beschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Bestandserfassung der demographischen, baulichen und klimatischen Strukturen im Siedlungsbereich - Aufstellen von Entwicklungsszenarien aus baulicher und demographischer Sicht im Siedlungsbereich - Beschreibung der möglichen städtebaulichen Entwicklungsansätze unter Berücksichtigung kleinklimatischer Aufwertungsmöglichkeiten der Siedlungsbereiche - Herausarbeitung von hemmenden Faktoren zur Umsetzung - Entwicklung von Förderschwerpunkten innerhalb einer Förderrichtlinie zur kommunalen und privaten Förderungen zur Umsetzung des Modellkonzeptes - Beschreibung der Langfristwirkungen der Maßnahmen unter den o.g. Schwerpunkten 										
Ziel des Projektes	<p>Klimawandel und demographische Entwicklung erfordern ein Umdenken innerhalb der städtischen Entwicklungsplanung. Anhand eines Modellprojektes soll geprüft werden, inwieweit sich gegenseitige Potenziale ergeben, um langfristig das Leben unter dem Aspekt des Klimawandels in den urbanen Gebieten positiv zu gestalten.</p> <p>Ziel ist es, anhand des konkreten Beispiels Wege der Umgestaltung aufzuzeigen, Bürger zum Handeln zu mobilisieren und bereits konkrete Umsetzungen zu begleiten.</p> <p>Dabei sollten die Ergebnisse der Konzeption in die Erarbeitung einer Förderrichtlinie münden, mit der das Land künftig Projekte fördert.</p>										
Projektträger	Planungsamt Landkreis oder Stadt										
Kooperationspartner	Wissenschaftliche Institute										
Zeitschiene	2011-2012										
Projektkosten	<table> <tr> <td>1. Entwicklungskonzeption</td><td>40.000 €</td></tr> <tr> <td>2. Bürgermobilisierung /Beratung</td><td>30.000 €</td></tr> <tr> <td>3. Entwicklung Förderrichtlinie</td><td>10.000 €</td></tr> <tr> <td>4. Umsetzungsbegleitung</td><td>20.000 €</td></tr> <tr> <td>Gesamt</td><td>80.000 €</td></tr> </table>	1. Entwicklungskonzeption	40.000 €	2. Bürgermobilisierung /Beratung	30.000 €	3. Entwicklung Förderrichtlinie	10.000 €	4. Umsetzungsbegleitung	20.000 €	Gesamt	80.000 €
1. Entwicklungskonzeption	40.000 €										
2. Bürgermobilisierung /Beratung	30.000 €										
3. Entwicklung Förderrichtlinie	10.000 €										
4. Umsetzungsbegleitung	20.000 €										
Gesamt	80.000 €										

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Karten und Infomaterial der Teilregionen
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung/ Erreichbarkeit und Mobilität
Beschreibung des Projektes	<p>Aus den Vorarbeiten des Marketingkonzeptes Tourismusband Elbe soll für die Teilregionen des Untersuchungsgebietes Kartenmaterial erstellt werden, in denen die regionsspezifischen Angebote detaillierter dargestellt und beschrieben werden. Einen Schwerpunkt soll dabei die Infrastruktur des Wassertourismus bilden, mit Darstellung der touristischen und kulturellen Nutzbarkeit der Teilregionen. Die Ergebnisse der touristischen Wegekonzeption fließen in die Teilkarten mit ein.</p> <p>Die Gestaltung soll sich am Layout zum Tourismusband Elbe orientieren, um den Wiedererkennungswert der Destination Elbe zu stärken und identitätsstiftende Wirkungen zu erzielen.</p>
Ziel des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Vernetzung des Wassertourismus mit weiteren touristischen und kulturellen Angeboten der Teilregionen - Stärkung der vorhandenen Infrastrukturen - Etablierung weiterer Angebote (Siedlungserhalt) - Erhöhung der Vermarktungschancen regionaler Produkte
Projektträger	- Kommunen, Landkreise
Kooperationspartner	Regionale Akteure, Tourismusverbände
Zeitschiene	Nach Fertigstellung Modul 1 und 4 des Projektes Destination Elbe und der touristischen Wegekonzeption
Projektkosten	noch nicht bekannt

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Konzept zu touristischen Wegen an der Entwicklung Lebendiger Beeindruckender wEge
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung/ Erreichbarkeit und Mobilität
Beschreibung des Projektes	<p>In der Elbregion existieren zahlreiche regionale und überregionale touristische Wege und Routen. Neben Wasserstraßen, können auch Rad-, Wander- und Reitwege sowie touristische Routen meist per PKW angesteuert werden. Zudem befinden sich verschiedenste Themenrouten in der Entwicklungsphase. Diese Planungen und Routen sollen erfasst und analysiert werden. Dazu sollen bereits vorhandenen Konzepte ausgewertet werden. Im Rahmen der Analyse werden die einzelne Wegesituationen (Zustand und Beschilderung) sowie deren touristisches Potenzial eingeschätzt. In Auswertung der Analyse werden Entwicklungsvorschläge zu den Wegen /Routen mit einem konkreten Kostenansatz hinterlegt und in einem Kartenteil dargestellt und kurz beschrieben.</p>

Ziel des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenfassende Darstellung der vorhandenen touristischen Wegepotenziale im Elberaum - Qualitätsverbesserung der vorhandenen Infrastrukturen - Vorbereitung zur Kartendarstellung der Teilregionen - Stärkung der regionalen Identität, Strukturen und endogenen Potenziale
Projektträger	Landkreise
Kooperationspartner	Vereine, regionale Akteure
Zeitschiene	2011-2013
Projektkosten	noch nicht bekannt

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitle	Wohnen auf dem Wasser Entwicklung von attraktiven Wohnungen in schwimmenden Häusern
Handlungsfeld	Wohnen
Beschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Die Entwicklung der Region Untere Mittelelbe ist geprägt von zurückgehenden Bevölkerungszahlen, verbunden mit Leerständen und dem Verfall von Immobilienpreisen (Beispiel Werben). - Trotzdem gibt es auch in dieser Region attraktive Standorte, die als Dauer- oder Wochenend- bzw. Ferienwohnsitz in Frage kommen bzw. bereits genutzt werden. - Diese Standorte zeichnen sich durch ihre Lage am Wasser bzw. durch Sichtbeziehungen zur Elbe aus. Elblage ist also das Alleinstellungsmerkmal, dass die Attraktivität eines Standortes bestimmt. - Dieses Kriterium gilt es zu nutzen, um neue Einwohner und Besucher in die Region zu ziehen. - Elblagen sind knapp, die Erschließung neuer Standorte scheitert in der Regel an den Hochwasserschutzbestimmungen. - Schlussfolgerung: Lage muss geschaffen werden, in dem man schwimmende Häuser auf der Elbe bzw. in den Hafenbereichen errichtet und nutzt.
Ziel des Projektes	<p>Erhöhung der Attraktivität der Region als Erst-, Zweit- oder Ferienwohnsitz für vermögende Bewohner deutscher Metropolregionen.</p> <p>Steigerung des Kaufkraftzuflusses zur Stabilisierung der einheimischen Wirtschaft.</p>
Projektträger	Wohnungsbauunternehmen, Projektentwickler, Hafenbetreiber
Kooperationspartner	Kommunen
Zeitschiene	Ab 2011
Projektkosten	Je nach Standort fallen ganz unterschiedliche Kosten für Planung und Bau der Häuser und die Schaffung von Baurecht an.

Projekte, die mehreren Querschnittsthemen zugehörig sind

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Verbesserung der touristischen Infrastruktur in der Region Untere Mittelelbe
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung/ Tourismus/ Erreichbarkeit und Mobilität
Beschreibung des Projektes	<p>Die in der Region Untere Mittelelbe vorhandene kommunale Infrastruktur für den Freizeit- und Tourismusbereich ist zu überprüfen bzw. untersuchen. Die Elberegion ist in sich sehr heterogen (touristisch, demografisch etc.) aufgebaut und zeichnet sich vor allem durch naturräumliche Qualitäten aus, welche ein hohes Tourismuspotential aufweisen. Besonders die Elbe zeigt sich als touristischer Schwerpunkt der Region, in ihrem Bereich liegen auch die meisten touristischen Zentren. Zu ermitteln sind außerdem touristische Potentiale bzw. Defizite im Hinterland der Elbe, um auch hier touristische Infrastruktur nachhaltig zu stärken.</p> <p>Angedacht ist für die Region Untere Mittelelbe eine einheitliche Gestaltung der quantitativen sowie qualitativen Infrastrukturausstattung anzustreben, denn die Landkreis- oder Gemeindegrenzen werden von den potentiellen Gästen nicht wahrgenommen. Die Region soll in ihrer Gesamtheit gesehen werden. Um dies zu ermöglichen sollen im Tourismusbereich Kriterien für die kommunale Infrastruktur geschaffen werden, welche künftig bei der Entwicklung von Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt werden sollen. Dies ergänzt das Projekt „Aufbau des Marketings – Tourismusband Elbe – Destination Elbe“.</p> <p>Die einzelnen Gemeinden und Städte können aus den Kriterien für ihren jeweiligen Standort optimale infrastrukturelle Ausstattung ableiten und umsetzen. Damit können sich die Kommunen im Wettbewerb mit anderen Destinationen besser und nachhaltig positionieren und ein positives Wachstum des Tourismusbereiches im Elbraum erreichen.</p> <p>Referenz hierfür ist das Projekt „Verbesserung der freizeit-touristischen verkehrlichen Infrastruktur in den Leader-Regionen Achtern-Elbe-Diek und Elbtalaue“ (2009).</p>
Ziel des Projektes	Ziel ist es, im Rahmen einer ganzheitlichen Untersuchung der touristischen Infrastruktur in der Region Untere Mittelelbe die Optimierung dieser Infrastruktur darzulegen und durch gezielte Maßnahmen auszuarbeiten.
Projektträger	federführend ein Landkreis
Kooperationspartner	Kommunen, Vereine, Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe
Zeitschiene	Beginn 2011
Projektkosten	noch nicht bekannt

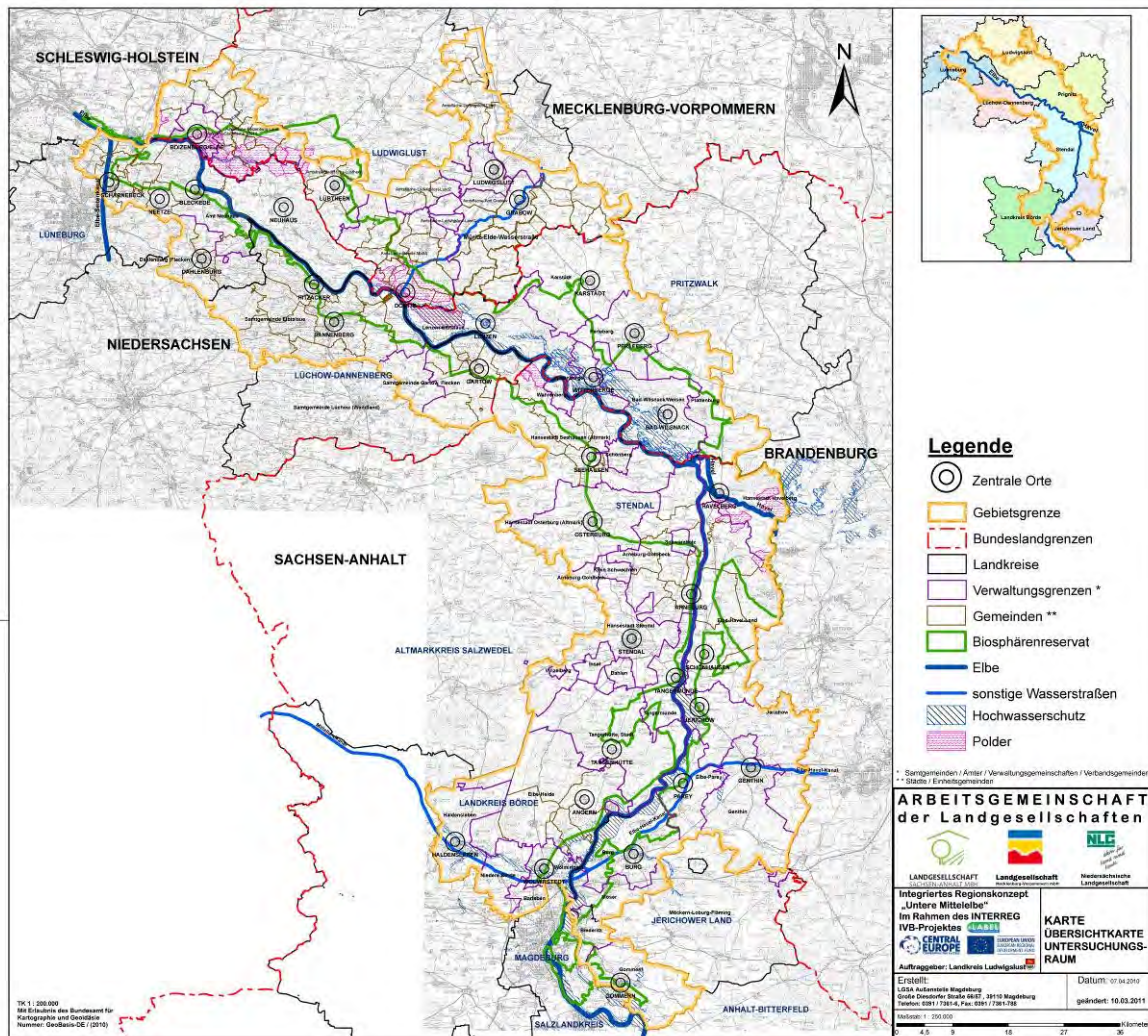
PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Regionstag Untere Mittel-elbe Steigerung der regionalen Identität
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung/ Tourismus
Beschreibung des Projektes	<p>Die Region Untere Mittel-elbe verfügt derzeit über keine formelle administrative Gebietsabgrenzung, sodass die Region räumlich nicht wahrgenommen wird. Um die Region als solche länderübergreifend zu etablieren, soll ein identitätsstiftendes Event „Regionstag Untere Mittel-elbe“ ins Leben gerufen werden.</p> <p>Angedacht ist die Konzeptionierung eines Regionstages, der einmal im Jahr abwechselnd in einem der sieben beteiligten Landkreise stattfinden wird, unter dem Leitbild „Elbraum erleben“ in Verbindung mit folgenden Themenschwerpunkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sport: Elbe als Wassersportrevier, Wander- und Radtouren entlang der Elbe - Kultur: Dialog zwischen Tradition und Moderne, auf der Suche nach historischen Relikten (Museumstouren), Feste und Bräuche - Bildung: Erlebnispädagogik, Naturbildung („Mit-Mach-Projekte“ für Schulen und Kindergärten) - Regional: Bekanntmachung von regionaltypischen und Bio-Produkten (Messe, Märkte und Feste). <p>Der Schwerpunkt des Projektes liegt auf der Stärkung der länder- und gemeindeübergreifenden Präsenz der Region Untere Mittel-elbe. Die überregionale Vermarktung und Bekanntmachung des Events kann z.B. anlehnend an das Projekt „Fahrziel Natur“ durchgeführt werden. Das Projekt „Fahrziel Natur“ ist ein länderübergreifendes Projekt im Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Für dieses Gebiet wurde ein gemeinsamer Flyer erstellt und der Vertrieb über die Deutsche Bahn realisiert. Alternativ dazu kann die Vermarktung des Regionstages mit Hilfe von geplantem Internetportal des Elberaumes (s. Projekt „Internetportal familienfreundliche Region“) umgesetzt werden.</p>
Ziel des Projektes	Der Regionstag Untere Mittel-elbe soll den Einwohnern wie auch den Gästen der Region die Qualitäten des Elberaumes nahe bringen, um die regionale Identität zu stärken. Dabei sollen die Vielfalt und die naturräumlichen Qualitäten der Region verdeutlicht werden.
Projektträger	Beteiligte Landkreise
Kooperationspartner	Kommunen, Vereine, div. Betriebe, Bildungseinrichtungen
Zeitschiene	Vorbereitung 2011; Beginn 2012
Projektkosten	noch nicht bekannt

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Naturschätze der Region Untere Mittelbe
Handlungsfeld	Regional- und Kommunalplanung/ Tourismus
Beschreibung des Projektes	<p>Um den Gästen und Einheimischen die Schönheit und Vielfalt von Natur- und Landschaft in der Region Untere Mittelbe näher zu bringen, sollen bekannte und verborgene „Naturschätze“ aufgedeckt/ aufgezeigt werden. Angedacht sind eine Broschüre mit dem Arbeitstitel „Naturschatzkiste“ und ein Internetauftritt mit Informationen und Hinweisen zum Besuch der „Naturschätze“.</p> <p>„Naturschätze“ ist ein sehr weitgreifender, nicht festgesetzter Begriff. Darunter werden einzelne Naturschöpfungen verstanden, wie z.B. herausragende Einzelbäume, zugängliche Quellgebiete oder Erhebungen, die einen besonderen Ausblick über die Landschaft ermöglichen. Als „Naturschätze“ können aber auch deutlich abgrenzbare Landschaftsbestandteile wie kleine Moorflächen oder besonders attraktive Waldbereiche benannt werden. Kulturhistorische Objekte, die einen besonderen Bezug zur Flora oder Geologie der Region herstellen. Die Auflistung der Naturschöpfungen ist nicht abschließend. Der Terminus „Naturschätze“ ist nicht gleichzusetzen mit dem feststehenden naturschutzfachlichen Terminus „Naturdenkmale“.</p> <p>Im Rahmen des Projektes soll eine Recherche der schönsten und interessantesten Plätze bzw. Objekte in der Elberegion durchgeführt werden. Die Ermittlung der Naturschätze soll unter Mitwirkung verschiedener Akteure (Bürger/-in, Vereine etc.) stattfinden, um auch kleine unbekannte Naturbesonderheiten aufzuspüren. Anschließend werden die ausgesuchten Naturschätze kategorisch erfasst, beschrieben und in Form einer Broschüre dargestellt.</p>
Ziel des Projektes	Aufbereitung und Erfassung attraktiver Naturräume und –objekte für die einheimische Bevölkerung und Gäste der Region. Mit Hilfe von Fotos, Karten und anderen Medien sollen die Naturbesonderheiten der Region Untere Mittelbe in einer Broschüre eindrucksvoll veranschaulicht werden.
Projektträger	federführend ein Landkreis
Kooperationspartner	Kommunen, Vereine, Bürger/-in
Zeitschiene	2011-2012
Projektkosten	noch nicht bekannt

PROJEKTSTECKBRIEF	
Projekttitel	Elbtal-kulinarisch
Handlungsfeld	Tourismus
Beschreibung des Projektes	<p>In der Elberegion existieren bereits sehr gute Ansätze der Direktvermarktung von regionsspezifischen Produkten. Diese sind jedoch nicht immer mit Bezug auf den Elberaum zu erkennen.</p> <p>Mit dem Projekt soll ein Einkaufsführer entwickelt werden, in dem alle Anbieter und Verarbeiter regionaler Produkte des Elberaumes verzeichnet sind. Der Einkaufsführer soll sowohl in gedruckter als auch in digitaler Form verfügbar werden. Auf dem Internetportal des Elbtals kann eine Verlinkung erfolgen. Dieser Einkaufsführer soll auch als Grundlage genutzt werden, die Erzeuger besser zu vernetzen und gemeinsames Handeln zu initiieren. Perspektivisch kann sich daraus auch ein Lieferservice entwickeln, der speziell Produkte von Erzeugern des Elberaumes anbietet.</p>
Ziel des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung der regionalen wirtschaftlichen Potenziale - identitätsstiftend für den Elberaum - Vernetzung der Akteure untereinander, um Angebote zu erweitern - Entwicklung von elbetypischen Produkten als Markenprodukte - Etablierung von regionalen Produkten in den Handelsketten der Region und den umliegenden Wirtschaftsregionen Berlin, Hamburg, Magdeburg - Stärkung der Haltefaktoren durch Wertschöpfung und somit Nutzung von Siedlungsstrukturen
Projektträger	federführend ein Landkreis der alten KAG
Kooperationspartner	Erzeuger, Gastronomie, sonstige Verarbeiter
Zeitschiene	Beginn 2011
Projektkosten	noch nicht bekannt

PROJEKTSTECKBRIEF															
Projekttitel	Aufbau des Marketings - Destination Elbe														
Handlungsfeld	Tourismus/ touristische Schifffahrt														
Beschreibung des Projektes	<p>Die Destination Elbe soll das Gebiet der Landkreise der KAG Elbetal zwischen den Städten Magdeburg und Hamburg umfassen. Es berührt vier Bundesländer und erstreckt sich über 270 Stromkilometer. Zu unterscheiden sind der „Kernbereich“ entlang der Elbe und der angrenzende erweiterte Vermarktungsraum.</p> <p>Modul 1 – Imageprospekt Tourismusband Elbe</p> <p>Erstellung einer Karte des Gesamtgebiets, in der die touristischen Highlights dargestellt und kurz erläutert werden.</p> <p>Modul 2 – Internetpräsentation</p> <p>Soll als Dachmarketing für das Tourismusband Elbe fungieren sowie die Vernetzung mit Partnern und örtlichen Tourismusangebern ermöglichen.</p> <p>Modul 3 – Messeauftritt</p> <p>Das Tourismusband Elbe soll auf Messen durch die beteiligten Tourismusverbände und –gesellschaften, mit einer einheitlichen Strategie beworben werden.</p> <p>Modul 4 – Logo Tourismusband Elbe</p> <p>Das Tourismusband Elbe sollte unter einem einheitlichen Logo, hinsichtlich des Wiedererkennungswertes, vermarktet werden.</p>														
Ziel des Projektes	Aufbau des Marketings mit konkreten Marketingprodukten, die den Gästen sowie den touristischen Leistungsanbietern an die Hand gegeben werden können, um das einheitliche Elbemarketing so schnell wie möglich regional und mit gemeinsamen Messeauftritten sowie Internetauftritt überregional zu vermitteln.														
Projektträger	(KAG) oder federführend ein Landkreis														
Kooperationspartner	Metropolregionen Hamburg und Berlin Wirtschaftsförderer der Landkreise														
Zeitschiene	2011-2013														
Projektkosten	<table> <tr> <td>1. Erstellung Imageprospekt (Auflage: 15.000 Stück, 40 Seiten)</td><td>120.000 €</td></tr> <tr> <td>2. Erstellung Internetauftritt</td><td>60.000 €</td></tr> <tr> <td>3. Entwicklung LOGO</td><td>20.000 €</td></tr> <tr> <td>4. Messeauftritt Tourismusband</td><td>10.000 €</td></tr> <tr> <td>5. Projektumsetzung Personalkosten</td><td>40.000 €</td></tr> <tr> <td>6. Koordinierung Sach- und Reisekosten</td><td>18.000 €</td></tr> <tr> <td>Gesamt</td><td>268.000 €</td></tr> </table>	1. Erstellung Imageprospekt (Auflage: 15.000 Stück, 40 Seiten)	120.000 €	2. Erstellung Internetauftritt	60.000 €	3. Entwicklung LOGO	20.000 €	4. Messeauftritt Tourismusband	10.000 €	5. Projektumsetzung Personalkosten	40.000 €	6. Koordinierung Sach- und Reisekosten	18.000 €	Gesamt	268.000 €
1. Erstellung Imageprospekt (Auflage: 15.000 Stück, 40 Seiten)	120.000 €														
2. Erstellung Internetauftritt	60.000 €														
3. Entwicklung LOGO	20.000 €														
4. Messeauftritt Tourismusband	10.000 €														
5. Projektumsetzung Personalkosten	40.000 €														
6. Koordinierung Sach- und Reisekosten	18.000 €														
Gesamt	268.000 €														

A 1 Gebietskulisse IREK „Untere Mittelelbe“



[illegible]

B Anlagenteil

B 1 Zusammenstellung der Planungen und Konzepte mit Bezug zur Region der Unteren Mittelbe zwischen Lüneburg und Magdeburg

Ziele der Raumordnung und Landesplanung gemäß Kapitel 3.1

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Europäische Raumentwicklung	Europäische Union	Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK) Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union	Europäischen Kommission	Ausschuss für Raumentwicklung	1999
Europäische Raumentwicklung	Europäische Union	"Leitlinien für eine nachhaltige räumliche Entwicklung auf dem europäischen Kontinent" (CEMAT-Leitlinien)	Europarat	---	2000
Deutschlandweite Raumentwicklung	Bundesweit	Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	Geschäftsstelle der Ministerkonferenz im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	2006
Deutschlandweite Raumentwicklung	Bundesweit	Raumordnungsbericht 2005	Deutscher Bundestag	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)	2005
Raumordnung	Region Altmark	Regionaler Entwicklungsplan Stendal		Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	LEP 2010 2. Entwurf vorliegend
Raumordnung	Landkreis Lüneburg	Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) (Entwurf) für den Landkreis Lüneburg	Landkreis Lüneburg	Landkreis Lüneburg Bauen - Regionale Raumordnung Herr Burkhard Kalliefe	2009
Raumentwicklung	Brandenburg	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg			2009

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Raumordnung	Brandenburg	Raumordnungsbericht 2008 Hauptstadtregion Berlin- Brandenburg	Landesregierung Branden- burg sowie Landesregierung von Berlin	Gemeinsame Landesplanungsab- teilung	2008
Raumentwicklung	Westmecklenburg	Entwurf des Regionalen Raumentwicklungspro- gramms Westmecklenburg (2009)	---	Regionaler Planungsverband Westmecklenburg	2009
Raumordnung	Region Magdeburg	Regionaler Entwicklungsplan Magdeburg		Regionale Planungsgemeinschaft Magdeburg	2006
Raumordnung	Gebietskulisse des Lan- des Sachsen- Anhalt	Landesentwicklungsplan			Stand 2005
Raumordnung	Gebietskulisse des Lan- des Sachsen- Anhalt	Landesentwicklungsplan			Stand 2005
Raumordnung	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Regionalen Raumordnungs- programms (RROP) für den Landkreis Lüchow- Dannenberg	Landkreis Lüchow- Dannenberg	Landkreis Lüchow-Dannenberg	2004
Raumordnung	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Regionalen Raumordnungs- programms (RROP) für den Landkreis Lüchow- Dannenberg	Landkreis Lüchow- Dannenberg	Landkreis Lüchow-Dannenberg	2004
Raumordnung	Bundesland Niedersachsen	Landes- Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)	Niedersächsisches Ministe- rium für Ernährung, Land- wirtschaft, Verbraucher- schutz und Landesentwick- lung	siehe Auftraggeber	1994, novelliert 2008

Regionalinitiativen und Netzwerke gemäß Kapitel 3.2

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
LEADER (LAG „Elbe-Saale“ (ES))	Gebiet vorrangig im Salzlandkreis, kleiner Anteil im Jerichower Land - Stadt Gommern	Wettbewerbsbeitrag LEADER-Konzept	Verwaltungsgemeinschaft Elbe-Saale	Dipl.-Geogr. Michael Schmidt, Planungsgemeinschaft Kontext!	2007
		Management	Salzlandkreis	Gudrun Viehweg	2009-2011
LEADER (LAG „Im Gebiet zwischen Elbe und Havel“ (EH))	Landkreis Stendal, Gebiet östlich der Elbe	Wettbewerbsbeitrag LEADER-Konzept	Im Auftrag der LAG Carsten Wulfänger, Vorsitzender der LAG	Bauplanungsbüro Hackel & Preß GbR	2007
		Management			2009-2011
LEADER (LAG „Colbitz-Letzlinger Heide“ (CLH))	Landkreis Börde, Altmarkkreis Salzwedel, Region nördlich von Magdeburg zwischen Haldensleben und Tangerhütte – im Norden Gardelegen	Wettbewerbsbeitrag LEADER-Konzept		Herr W. Westhus Landschaftsarchitekt	2007
		Management			2009-2011
LEADER (LAG „Uchte-Tanger-Elbe“ (UTE))	Landkreis Stendal, Verwaltungsgemeinschaften Stendal-Uchtetal, Tangerhütte-Land und Tangermünde	Wettbewerbsbeitrag LEADER-Konzept	Verwaltungsgemeinschaft „Tangerhütte-Land“	LandLeute GbR - Agentur für Regionalentwicklung	2007
		Management	Regionale Planungsgemeinschaft Altmark		2008-2011
LEADER (LAG „Zwischen Elbe und Fiener Bruch“ (EFB))	Landkreis Jerichower Land, Gebiet nördlich der A2	Wettbewerbsbeitrag LEADER-Konzept	Stadt Burg, Gemeinde Elbe-Parey, Verwaltungsgemeinschaft Ele-Stremme-Fiener, Stadt Genthin	LGSA mbH	2007
		Management	Landkreis Jerichower Land	LGSA mbH	2008-2011

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
LEADER (LAG „Mittlere Altmark“ (MA))	Landkreise Stendal und Altmarkkreis Salzwedel,	Wettbewerbsbeitrag LEADER-Konzept	Verwaltungsgemeinschaft Bismark-Kläden im Auftrag der LAG	LGSA mbH und Dr. Bock und Part- ner GbR	2007
		Management	Regionale Planungsgemein- schaft Altmark		2008-2011
LEADER	Landkreis Ludwigslust	Gebietsbezogene lokale Entwicklungsstrategie „SüdWestMecklenburg“	Landkreis Ludwigslust	Landgesellschaft Mecklenburg- Vorpommern mbH	2007
ILE/LEADER	Landkreis Prignitz	Gebietsbezogene Lokale Entwicklungsstrategie Storchenland Prignitz		Regionalförderung Prignitzland e.V.	2007
LEADER (LAG Elbtalaue)	Region Elbtalaue: LK Lüchow-Dannenberg Östliche Kommunen des LK Lüneburgs	Regionales Entwicklungs- konzept (REK) der Loka- len Aktionsgruppe (LAG) Elbtalaue; Leitbild: „Elb- talaue – Flussland schafft Neue Wege“	Entscheidungsträger: Lokale Aktionsgruppe (LAG) mit den Räten der Städten, Samtge- meinden und Gemeinden	Regionales Entwicklungskonzept der Lokalen Aktionsgruppe Elbtalaue (REK der LAG Elbtalaue): Unter Mitarbeit von regionalen 12 Akteuren, Wirtschafts- und Sozial- partner (WiSo- Partner) und öffentli- che Partner: Alle 8 Samtgemeinden und Einheitsgemeinden sowie die beiden Landkreise Biosphärenreser- vatsverwaltung und Verwaltung der Naturparks	2007
INTERREG	Elbraum (CZ bis D)	Ergebnisse und Hand- lungsfelder (www.ella.de), Vorsorgende Hochwas- serschutzmaßnahmen durch transnationale Raumordnung für das Einzugsgebiet der Elbe	INTERREG III B Freistaat Sachsen in Zusam- menarbeit mit Projektpartnern	Infrastruktur und Umwelt / Prof. Böhm und Partner Darmstadt und Potsdam	2006

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
REGION AKTIV	Region Wendland/Elbetal: Kreise: Lüchow-Dannenberg, Lüneburg Gemeinden: Clenze, Dannenberg, Gartow, Hitzacker, Dahlenburg, Amt Neuhaus, Scharnebeck, Bleckede (Übersichtskarte: http://www.wendland-elbe.tal.de/index.php?geogr_bereich)	Region Wendland/Elbetal "Regionen Aktiv - Land gestaltet Zukunft"	Bundesministerium für Verbraucher, Ernährung und Landwirtschaft (BMVEL)	REGION AKTIV WENDLAND / ELBETAL e.V.	2002
LEADER	LEADER+ Aktionsraum Ludwigslust	Regionales Entwicklungskonzept LEADER+ Südwestmecklenburg	Landkreis Ludwigslust	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2001
Regionales Netzwerk Urstromtal Elbe	Flussabschnitte zwischen Dömitz (Mecklenburg) und Hamburg; Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg. (Übersichtskarte: http://www.urstromtalbe.de/karte.html)	Regionale Kooperation Urstromtal Elbe	Gemeinde Amt Neuhaus, Stadt Bleckede, Stadt Boizenburg/Elbe, Stadt Dömitz, Samtgemeinde Elbmarsch, Freie u. Hansestadt Hamburg/ Bezirk Bergedorf, Stadt Geesthacht, Samtgemeinde Hitzacker (Elbe), Stadt Lauenburg/Elbe, Samtgemeinde Scharnebeck, Stadt Winsen (Luhe)	Stadt Geesthacht	2003
Regionales Netzwerk im Kooperationsraum Süderelbe	Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade	Kooperationsraum Wachstumsinitiative Süderelbe AG	Land Hamburg (vertreten durch die Behörde für Wirtschaft und Arbeit), niedersächsische Landkreise Harburg, Lüneburg, Stade, Stadt Lüneburg, Unternehmen der Region	Wachstumsinitiative Süderelbe AG	2004

Sonstige Entwicklungskonzepte gemäß Kapitel 3.3

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Naturschutz	Elbtalaue	Biosphärenreservatsplan Niedersächsische Elbtalaue	Niedersächsischen Ministers für Umwelt und Klimaschutz		2009
Strategie	Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg- Vorpommern, Schleswig- Holstein	Ermittlung von Entwick- lungspotenzialen in Nord- deutschland und Erarbeitung eines Strategiepapiers zu deren kooperativer Stärkung im Sinne einer Partnerschaft von Stadt und Land	Freie und Hansestadt Hamburg	dsn Analysen & Strategien	2010
Klimaschutz	Sachsen-Anhalt	Klimaschutzprogramm 2020 Klimaschutzkonzept 2008	Land Sachsen-Anhalt		Entwurf 12.01.2010
Klimaschutz	Landkreis Lüchow- Dannenberg	Integrierte Klimaschutzkon- zept	Landkreis Lüchow- Dannenberg	Target GmbH	2010
Tourismus	Gebiet der KAG	Einheitliche, gezielte touristi- sche Vermarktung der Regi- on Hamburg und Magdeburg entlang der Elbe	KAG	Fachgruppe Tourismus Elbe in der KAG Tourismusverbände der Länder	2009, 2010 Beschluss
Naturschutz	Elbtalaue	Integriertes Auenmanage- ment Elbe	Niedersächsisches Landwirtschaftsministeri- um	Koordinator: Joachim Roemer Behörde für Geoinformation, Land- entwicklung und Liegenschaften Lüneburg	2009
Naturschutz	Elbe – Brandenburg	Biosphärenreservat Fluss- landschaft Elbe – Branden- burg Landschaftsrahmen- plan mit integriertem Rah- menkonzept	Ministerium für Landwirt- schaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg	MLUR, Abteilung Naturschutz und Landschaftspflege LAGS, Biosphärenreservatsverwal- tung Flusslandschaft Elbe – Bran- denburg	2002

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Naturschutz	<p>Repräsentierter Landschaftsraum: Mittelbuniederung und Norddeutsche Tiefebene</p> <p>Repräsentative Lebensräume: Flusslauf, Auengrünland, Altwässer, angrenzende Laub- und Mischwälder</p> <p>(Übersichtskarte: http://www.elbetal.de/biosphaeren/karte.htm)</p>	Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“	UNESCO	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein; Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Fischerei des Landes Mecklenburg-Vorpommern; Niedersächsisches Umweltministerium; Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg; Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt	Jahr der Anerkennung durch die UNESCO: 1997 (länderübergreifend), 1979 (Bereich Mittelbe)
Naturschutz	<p>Elbaue bei Sandau LK Stendal</p> <p>Gesamtgebiet</p> <p>Gesamtgebiet</p> <p>Landkreis Schönebeck in Kooperation mit dem Biosphärenreservat, Feuchtgebiete der Saale-Elbe-Mündung, Feuchtgebiete im Biosphärenreservat</p>	<p>Monitoring und Effizienzkontrolle an Altarmabindungen im Bereich Sandau; Technische Aktualisierung der Datenbank für das Bibermonitoring S-A; Genetische Untersuchung von Schwarz-Pappeln im Biosphärenreservat; EU-Projekt "Integriertes Management von Feuchtgebieten" (WETLANDS 2); Vergleichstudie zwischen dem Biosphärenreservat Mittelbe und dem "Lower Wisconsin State Riverway",</p>			

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Naturschutz	Elbaue bei Bertingen, LK Bördekreis Elbaue zwischen Sandau und Schönhausen, LK Stendal Elbaue südlich Rogätz mit Ohremündung, LK Bördekreis Elbaue Werben und Alte Elbe Kannenberg, LK Stendal Elbaue zwischen Derben und Schönhausen, LK Jerichow Land/ Stendal	FFH Managementpläne	Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt	RANA, Halle IHU Stendal u. biota Bützow MILAN Prof. Hellriegel Institut e.V., Bernburg LPR Dr. Reichhoff, Dessau	2009
Wirtschaft	Region Wendland: Elbetal Samtgemeinden Scharnebeck, Ostheide und Dahlenburg sowie die Stadt Bleckede und die Gemeinde Amt Neuhaus aus dem Landkreis Lüneburg und die Samtgemeinden Elbtalaue, Gartow und Lüchow (Wendland) aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und Lüchow-Dannenberg	Regionalentwicklungskonzept der Region Wendland-Elbetal zur Bewerbung für den Wettbewerb „Bioenergie-Regionen“ „WIR WACHSEN NACHHALTIG MIT UNSERER ENERGIE“	Wirtschaftsförderung Lüchow-Dannenberg, ein Projekt der GLC Glücksburg Consulting AG, Martina Grud (Projektleiterin)	Region Aktiv Wendland-Elbetal und die Wirtschaftsförderung Lüchow-Dannenberg mit Netzwerkpartnern die Region	2009

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Bioenergie	Sachsen-Anhalt, Altmark	Bioenergieregion Altmark			
Naturschutz	Untere Havel (Bereich der Elbmündung) Niedersachsen / Brandenburg-Sachsen / Anhalt	PEP Gewässerrandstreifenprojekt „Untere Havelniederung zwischen Pritzerbe und Gnevsdorf“	Naturschutzbund Deutschland (NABU) e. V.	Arbeitsgemeinschaft	2008
Wirtschaft	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Kreisentwicklungs- und Wachstumskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg	Kreistag des Landkreises Lüchow-Dannenberg und die Räte der drei Samtgemeinden Elbtalaue, Gartow und Lüchow (Wendland)	Fachdienst für Kreisentwicklung, Regional- und Verkehrsplanung in Kooperation mit der Wirtschaftsförderung	2009
Strategie	Landkreis Prignitz	Regionales Leitbild Prignitz – Oberhavel			2007
Tourismus	Landkreis Prignitz	Marketingkonzept Reisegebiet Prignitz		Tourismusverband Prignitz e.V.	2007
Wirtschaft / Tourismus	Gemeinde Seevetal und Stelle, die Stadt Winsen (Luhe) und die Samtgemeinde Elbmarsch, LK Harburg sowie die Gemeinde Barum, LK Lüneburg	ILEK "Achtern-Elbe-Diek" – Wirtschaftsraum Winsener Elbmarsch –	Niedersächsische Landgesellschaft Lüneburg und der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Uelzen	Niedersächsische Landgesellschaft (NLG, Geschäftsstelle Lüneburg) in Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK, Außenstelle Buchholz)	2007
Naturschutz	Gebiet der KAG	Hochwasserbroschüre	LK Stendal	Hochschule Magdeburg-Stendal	2006
Wirtschaft	Landkreis Prignitz	Standortentwicklungskonzeption Regionalen Wachstumskerns Prignitz / Brandenburg			2006

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Wirtschaft	Landkreis Börde, Landeshauptstadt Magdeburg, Salzlandkreis und Jerichower Land (www.regionmagdeburg.de)	Integriertes ländliches Entwicklungskonzept für die Region Magdeburg mit den Landkreisen Bördekreis, Jerichower Land, Schönebeck, Ohrekreis und den ländlichen Gebieten der Landeshauptstadt Magdeburg	Regionale Planungsgemeinschaft Magdeburg im Auftrag der Landkreise	Agro-Öko-Consult	2006
Wirtschaft	Landkreise Stendal und Altmarkkreis Salzwedel (www.altmark.eu)	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept - Strategie einer nachhaltigen Entwicklung in der Region Altmark	Landkreise SDL und SAW	Regionale Planungsgemeinschaft im Auftrag der Landkreise	2006
Wirtschaft	Landkreis Stendal und Altmarkkreis Salzwedel	„Nachhaltige Entwicklung der Tierproduktion in der Altmark“	Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Altmark	Agro-Öko-Consult Berlin GmbH	2003-2005
Klimaschutz	Mecklenburg-Vorpommern	Auswirkungen des Klimawandels auf M-V im Bereich Regionalentwicklung/ Tourismus	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern	Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	2008
Tourismus	Region Hagenow	Konzeption Radwanderweg „Sakralbauten der Griesen Gegend	Amt Hagenow-Land	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2004
Tourismus	Müritz-Elde-Wasserstraße	Erste Gästebefragung Müritz-Elde-Wasserstraße		BATZ e.V. Neustadt Glewe	2004

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Wirtschaft	Landkreis Ludwigslust	Agrarstrukturelle Entwicklungsplanungen Landkreis LWL	Amt für Landwirtschaft Wittenburg	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2004
Tourismus	Dömitz-Malliß	Handlungskonzept für die Freizeit- und Erlebnisregion Dömitz-Malliß	Amt Dömitz-Malliß	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2004
Wirtschaft	LK Stendal und LK Jerichower Land	AEP Tangermünde/ Jerichow, Biosphärenreservat Flusslandschaft mittlere Elbe (Konsens zwischen Landbewirtschaftung und ökologischer Zielstellung)	Land S-A, Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark	Planungsbüro Bethge	2001–2004
Wirtschaft	Amtsbereich Vellahn	Marketing-Konzeption Amt Vellahn	Amt Vellahn	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2003
Wirtschaft	Region Hagenow	Integriertes Regionales Entwicklungskonzept	Stadt Hagenow und Amt Hagenow-Land	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2003
Tourismus	Landkreis Stendal und Altmarkkreis Salzwedel	Urlaub und Freizeit auf dem Lande	LSA, Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Altmark	Reppel + Partner	2003
Tourismus	Griese Gegend Amt Ludwigslust-Land	Konzeption „Radwanderweg Raseneisenstein“	Amt Ludwigslust-Land	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2003
Wirtschaft	Landkreis Jerichower Land	AEP Burg/Parey Biosphärenreservat Flusslandschaft mittlere Elbe	Land S-A, Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark	Ingenieurbüro Bethge	Entwurf 2002-2003
Wirtschaft	Landkreis Stendal	AEP Elbe 1	Land S-A, Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark	LGSA mbH	2002

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Tourismus	Westmecklenburg	Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg		Regionaler Planungsverband Westmecklenburg	2009
Tourismus	Brandenburg	Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg	Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg		2009
Tourismus	Sachsen-Anhalt	Handbuch Tourismus in Sachsen-Anhalt	Ministerium für Wirtschaft und Arbeit	MW Ref. Tourismus, Hochschule Harz e.V., Institut für Tourismus- und Dienstleistungsmarketing	Dez. 2004 (Aktualisierung 2009?)
Tourismus	Sachsen-Anhalt	Landesradwegeverkehrsplan 2009	LSA, MLV	MLV / PGV / plan&rat	Entwurf 2009
Wirtschaft	Bundesland Niedersachsen	Regionalreport	Niedersächsischen Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	Prof. Dr. Hans-Ulrich Jung (Projektleiter) Dipl.-Geogr. Matthias Franck, Dipl.-Geogr. Lars Masurek	2008
Tourismus	Brandenburg	Landestourismuskonzeption Brandenburg	Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg	Dwif-Consulting GmbH ift-Freizeit- und Tourismusberatung	2006
Naturschutz	Elbe – Brandenburg	Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe – Brandenburg Landschaftsrahmenplan mit integriertem Rahmenkonzept	Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg	MLUR, Abteilung Naturschutz und Landschaftspflege LAGS, Biosphärenreservatsverwaltung Flusslandschaft Elbe – Brandenburg	2002
Wirtschaft	Landkreis Prignitz	Regionalplan Prignitz Oberhavel/ Teilplan Rohstoffsicherung - Windenergienutzung			2008

Themenfeld	Raumbezug	Titel	Auftraggeber	Bearbeiter	Jahr
Tourismus	Mecklenburgisches Elbetal	Naturparkplan Mecklenburgisches Elbetal	Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete, Amt für Raumordnung und Landesplanung, Landkreis Ludwigslust	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	2001
Wirtschaft	Gebiet des Amtes Ludwigslust-Land	Integriertes Regionales Entwicklungskonzept	Amt Ludwigslust-Land	Landgesellschaft Mecklenburg - Vorpommern mbH	1999

B 2 Übersicht der wichtigsten Termine

Termin	Zeitpunkt
Treffen der Fachgruppe Regionalentwicklung in Ludwigslust	29. Januar 2010
Konsortialtreffen in Magdeburg	08. Februar 2010
Steuerungsgruppensitzung in Stendal	08. März 2010
Konsortialtreffen in Stendal	08. April 2010
Konsortialtreffen in Salzwedel	19. Mai 2010
Steuerungsgruppensitzung in Perleberg	10. Juni 2010
Erweiterte Steuerungsgruppensitzung in Ludwigslust	06. Juli 2010
Teilnahme an der Tagung Strukturentwicklung – ein Kulturereignis?, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz	24. Juni 2010
Konsortialtreffen in Lüneburg	17. August 2010
Experteninterview mit Herrn Koop, Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	13. September 2010
Experteninterview mit Herrn Dörfler, BUND Magdeburg	13. September 2010
Teilnahme an der Fachtagung Demografischer Wandel und Stadtentwicklung in Stendal, IBA 2010	23. September 2010
Experteninterview mit Herrn Michaelis, Landkreis Stendal	28. September 2010
Mitwirkung am Workshop im Rahmen des Forschungsprojektes „Entscheidungssystem für die langfristige Infrastruktur und Flächenplanung“, BMFB	22. Oktober 2010
euregia 2010 in Leipzig	25. bis 27. Oktober 2010
Konsortialtreffen in Stendal	02. November 2010
Regionaler Beteiligungsworkshop in Dömitz	08. November 2010
Steuerungsgruppensitzung in Dömitz	08. November 2010
Steuerungsgruppensitzung in Ludwigslust	28. März 2011
Abschlussveranstaltung in Haldensleben	06. April 2011

B 3 Aufgabenverteilung im Konsortium

Die Aufgaben bei der Erarbeitung des IREK wurden unter den Konsortialpartner aufgeteilt, hinsichtlich der Gebietskulisse (räumlich) und der Erstellung der Kapitel (inhaltlich). Damit konnte jeder Partner die Landkreise analysieren, in dem die meisten Regionskenntnisse vorhanden sind. Darüber hinaus wurden für die Erstellung der einzelnen Kapitel des Regionskonzeptes Gesamtverantwortliche festgelegt. Sie sind dafür zuständig, Zuarbeiten der Partner zu einzelnen Kapiteln zusammenzuführen. Dadurch wird gewährleistet, dass ein Kapitel durchgängig einheitlich aufgebaut ist und verständlich gelesen werden kann.

Tabelle 29: Aufgabenverteilung bei der Erarbeitung des IREK Untere Mittelelbe

Konsortial-partner	zu untersuchende Landkreise	verantwortlich für die Erstellung der Gesamtkapitel	weitere Zuständigkeiten
LGMV	Ludwigslust Prignitz	1.0 – Anlass und Zielstellung 2.0 – Methodik und Arbeitsablauf 3.1 – Grundsätze und Ziele der Landesplanung 4.1 – Lage, Größe, administrative Gliederung 4.4 – Regionalwirtschaft und Beschäftigung 6.1.1 – Hochwasserschutz 6.1.2 – Flusssaffine Wirtschaft	Projektleitung; zusammenfassende Darstellung; Layout, Druck, Vervielfältigung; Abschlussveranstaltung
NLG	Lüneburg Lüchow-Dannenberg	3.3 – Sonstige Entwicklungskonzepte 4.5 – Tourismus, Freizeit und Erholung 4.6 – Soziale Infrastruktur 4.7 – Verkehr und Technische Infrastruktur 6.1.2 – Klimaschutz 6.2 – Leitbild 7.0 – Projekte	Regionaler Beteiligungsworkshop
LG S-A	Stendal Jerichower Land Börde	3.2 – Regionalinitiativen und Netzwerke 4.2 – Natur und Landschaft 4.3 – Bevölkerung und Siedlungsstruktur 5.0 – SWOT-Analyse 6.1.4 – Siedlungsentwicklung/ demografischer Wandel	Kartenerstellung (GIS);

B 4 Administrative Gliederung im Untersuchungsraum

Landkreis	Gemeindeverbände	Gemeinden	Hinweise
Prignitz:			
	Amt Lenzen-Elbtalaue	Lanz	---
		Lenzerwische	---
		Lenzen	---
		Cumlosen	---
	Amt Bad Wilsnack/Weisen	Stadt Bad Wilsnack	---
		Breese	---
		Rühstätt	---
		Weisen	---
		Legde Quitzöbel	---
	---	Perleberg	Kreisstadt, amtsfrei
	---	Wittenberge	amtsfrei
	---	Karstädt	amtsfrei
	---	Plattenburg	amtsfrei
Ludwigslust:			
	Amt Boizenburg-Land	Besitz	---
		Gresse	---
		Greven	---
		Bengerstorf	---
		Neu Gülze	---
		Nostorf	---
		Schwanheide	---
		Teldau	---
		Tessin b. Boizenburg	---
		Brahlstorf	---
		Dersenow	---
	Amt Dömitz-Malliß	Stadt Dömitz	---
		Grebs-Niendorf	---
		Karenz	---
		Malk Göhren	---
		Malliß	---
		Neu Kaliß	---
		Vielank	---
	Amt Grabow	Stadt Grabow	---
		Balow	---
		Brunow	---
		Dambeck	---
		Eldena	---
		Gorlosen	---
		Karstädt	---
		Kremmin	---
		Milow	---
		Möllenbeck	---
		Muchow	---

Landkreis	Gemeindeverbände	Gemeinden	Hinweise
		Prislich	---
		Steesow	---
		Zierzow	---
	Amt Ludwigslust-Land	Alt Krenzlin	---
		Bresegard b. Eldena	---
		Göhlen	---
		Groß Laasch	---
		Leussow	---
		Lübesse	---
		Lüblow	---
		Rastow	---
		Sülstorf	---
		Uelitz	---
		Warlow	---
		Wöbbelin	---
	---	Stadt Boizenburg	amtsfrei
	---	Stadt Lübtheen	amtsfrei
	---	Stadt Ludwigslust	amtsfrei
Lüneburg:			
	SG Scharnebeck	Flecken Artlenburg	---
		Brietlingen	---
		Echem	---
		Hittbergen	---
		Hohnstorf (Elbe)	---
		Lüdersburg	---
		Rullstorf	---
		Scharnebeck	---
	SG Dahlenburg	Tosterglope	---
		Nahrendorf	---
		Dahlem	---
		Boitze	---
		Flecken Dahlenburg	---
	---	Neetze	zugehörig zur Samtge- meinde Ostheide
	---	Stadt Bleckede	---
	---	Amt Neuhaus	---
Lüchow-Dannenberg:			
	SG Elbtalaue	Stadt Dannenberg (Elbe)	---
		Stadt Hitzacker (Elbe)	---
		Damnatz	---
		Göhrde	---
		Gusborn	---
		Jameln	---
		Karwitz	---
		Langendorf	---
		Neu Darchau	---

Landkreis	Gemeindeverbände	Gemeinden	Hinweise
		Zernien	---
	SG Gartow	Stadt Schnackenburg	---
		Gartow	---
		Gorleben	---
		Höhbeck	---
		Prezelle	---
	---	Trebel	zugehörig zur SG Lüchow (Wendland)
Stendal:			
	Tangerhütte-Stadt	Stadt Tangerhütte	Einheitsgemeinde
		Bellingen	
		Birkholz	
		Bittkau	
		Cobbel	
		Demker	
		Grieben	
		Hüselitz	
		Jerchel	
		Kehnert	
		Lüderitz	
		Ringfurth	
		Schelldorf	
		Schernebeck	
		Schönwalde	
		Uchtdorf	
		Uetz	
		Weißewarte	
		Windberge	
	Arneburg-Goldbeck	Stadt Arneburg	Gemeinden in der Verbandsgemeinde
		Eichstedt (Altmark)	
		Goldbeck	
		Hassel	
		Hohenberg-Krusemark	
		Iden	
		Rochau	
		Werben (Elbe), Hansestadt	
		Klein Schwechten	
		Schwarzholz	
	Seehausen (Altmark)	Aland	Gemeinden in der Verbandsgemeinde
		Altmärkische Höhe	
		Altmärkische Wische	
		Zehrental	
		Seehausen (Altmark), Hansestadt	
		Wahrenberg	
		Schönberg	

Landkreis	Gemeindeverbände	Gemeinden	Hinweise
	Elbe-Havel-Land	Stadt Sandau (Elbe)	Gemeinden in der Verbandsgemeinde
		Kamern	
		Klietz	
		Schollene	
		Schönhausen (Elbe)	
		Wust-Fischbeck (Elbe)	
	---	Tangermünde	Einheitsgemeinde Stadt
	---	Havelberg	Einheitsgemeinde, Hansestadt
	---	Stendal	Einheitsgemeinde Stadt; ab 2011 werden Dahlen und Insel eingemeindet
	---	Osterburg (Altmark)	Einheitsgemeinde, Hansestadt
Jerichower Land:			
	---	Jerichow	Einheitsgemeinde Stadt
	---	Biederitz	Einheitsgemeinde
	---	Burg	Einheitsgemeinde Stadt
	---	Elbe-Parey	Einheitsgemeinde
	---	Genthin	Einheitsgemeinde Stadt
	---	Gommern	Einheitsgemeinde Stadt
	---	Möser	Einheitsgemeinde
Börde:			
	Elbe-Heide	Angern	Gemeinden in der Verbandsgemeinde
		Burgstall	
		Colbitz	
		Heinrichsberg	
		Loitsche-Hillersleben	
		Rogätz	
		Westheide	
		Zielitz	
	---	Niedere Börde	Einheitsgemeinde
	---	Barleben	Einheitsgemeinde
	---	Haldensleben	Einheitsgemeinde Stadt
	---	Wolmirstedt	Einheitsgemeinde Stadt

B 5 Materialsammlung zur Strukturanalyse

Tabelle 30: Tourismusverbände und Touristinformationsstellen im Untersuchungsgebiet (Stand 2008)

betroffener Landkreis	Tourismusverband [Bezeichnung]	Touristeninformation	
		[Ort]	[DTV-zertifiziert, „rotes Schild, weißes I“]
Prignitz	Tourismusverband Prignitz e.V. im Rahmen des Landestourismusverbandes Brandenburg (LTV)	Touristinformation Lenzener Elbtalaue, Tourist-Information Wittenberge, Stadtinformation Bad Wilsnack, Gemeinde Plattenburg - Touristinformation, Stadtinformation Perleberg	nein ja nein nein ja
Ludwigslust	Tourismusverband Mecklenburg-Schwerin e.V. im Rahmen des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern (TMV)	Ludwigslust-Information, Stadt-Grabow-Information, Museum „Altes Küstenhaus“ Lübtheen, Stadtinformation Boizenburg, Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-MV, Boizenburg, Dömitz-Information	ja nein nein nein nein ja
Lüneburg	Tourismusverband Lüneburger Heide e.V.	Tourist-Information ElbSchloss Bleckede, Tourist-Information Dahlenburg, Tourist-Information Amt Neuhaus, Tourist-Information Scharnebeck	nein nein nein nein
Lüchow-Dannenberg	Tourismusverband Elbtalaue-Wendland Touristik GmbH	Tourist-Information Lübeln Tourist-Information Gartow, Kur- und Touristinformation Hitzacker (Elbe), Gäste-Information Dannenberg (Elbe) Tourist-Information Lüchow	nein ja ja nein nein
Stendal	Tourismusverband Altmark e.V.	Tourist-Information Stendal, Tourist-Information Arneburg, Stadtreisebüro "Tourist-Inn" Osterburg, Touristinformation der Stadt Sandau (Elbe), Tangermünder Tourismus Büro, Schollene-Information Gemeindeverwaltung, Bismarck-Museum Schönhausen und Touristeninformation, Tourist-Information der Stadtverwaltung Havelberg, Tangermünde-Altmark-Information "Hanse-Kontor", Information der Stadt Tangerhütte Stadtinformation Seehausen, Tourismusbüro der Hansestadt Werben (Elbe), NABU-Umweltzentrum / Touristinformation Buch, Verbandsgemeinde Arneburg-	ja nein ja nein ja nein ja nein ja nein nein nein nein nein nein

betroffener Landkreis	Tourismusverband [Bezeichnung]	Touristeninformation	
		[Ort]	[DTV-zertifiziert, „rotes Schild, weißes I“]
		Goldbeck- Information Verbandsgemeinde Elbe-Havel- Land- Information	nein
Jerichower Land	Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V.	Burg-Information, Touristinformation Genthin, Gommern-Information, Bürgerhaus Jerichow	nein ja nein nein
Börde	Tourismusverband Colbitz-Letzlinger Heide e.V. Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V.	Infopunkt im Klosterhof Groß Ammensleben, Haldensleben Information Colbitz	nein nein nein

Quelle: Tourismusverband Prignitz e.V.; Tourismusverband Mecklenburg - Schwerin e.V.; Verbesserung der freizeit-touristischen verkehrlichen Infrastruktur in den LEADER-Regionen Achtern-Elbe-Diek und Elbtalaue; Internetrecherche zu den Gemeinden; Landkreisseite des Landkreises Stendal

Tabelle 31: Schutzgebietssystem von Europäischen Vogelschutzgebieten (SPA) und Flora-Fauna-Habitat-Gebieten (FFH) im Untersuchungsraum

Schutzgebiet	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Prignitz, Ludwigslust:	
FFH	
DE 2935-306: Elbe	folgt dem Elbeverlauf im Bereich der Ämter Lenzen-Elbtalaue und Bad Wilsnack/Weisen sowie südlich von Wittenberge
DE 2833-301: Werder Besandten	westlich von Baarz, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2934-303: Elbaue Wootz	östlich von Besandten, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2933-301: Werder Kietz	südlich von Kietz, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2934-303: Elbaue Wootz	südlich von Kietz, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2934-304: Werder Mödlich	südlich von Mödlich, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2934-305: Werder Mödlich Ergänzung	südlich von Mödlich, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2934-302: Lenzen-Wustrower Elbniederung	südlich von Gandow, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2935-303: Gandower Schweineweide	südöstlich von Gandow, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2833-302: Untere Rhinowwiesen	nordöstlich von Baarz, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2834-301: Untere Löcknitzniederung	folgt dem Verlauf der Röcknitz zwischen Breez und Gandow
DE 2836-301: Mittlere und Obere Löcknitz	folgt dem Verlauf der Röcknitz bis Lanz
DE 2835-302: Nausdorfer Moor	im Bereich der Ortslage Nausdorf, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2835-301: Rambower Moor	südöstlich von Mellen
DE 2935-305: Gadow	im Bereich Gadwo, Amt Lenzen-Elbtalaue
DE 2936-302: Silge	ein Gebiet nordöstlich von Bernheide
DE 2836-301: Mittlere und Obere Löcknitz	folgt dem Löcknitzverlauf zwischen Lenzersilge und Stavenow
DE 2836-302: Stavenower Wald	östlich von Stavenow
DE 2936-302: Silge	westlich von Schilde
DE 2937-302: Untere Stepenitzniederung und Jeetzbach	nördlich von Wittenberge in Richtung Perleberg

DE 2936-301: Perleberger Schießplatz	südlich von Perleberg, östlich der B 189
DE 2937-302: Mörickeluch	zentrale Lage im Perleberger Stadtforst
DE 2937-301: Mendeluch	zentrale Lage im Perleberger Stadtforst
DE 2837-302: Weinberge-Klüssenberge bei Perleberg	nördlich von Perleberg
DE 2738-302: Stepenitz	folgt dem Verlauf der Stepenitz nordöstlich von Perleberg
DE 2837-301: Schlatabach	bei Groß Buchholz, nördlich von Perleberg
DE 2937-304: Weißer Berg bei Spiegelhagen	bei Spiegelhagen nordöstlich von Perleberg
DE 3037-301: Jackel	südlich von Karthan, Amt Bad Wilsnack/Weisen
DE 3037-302: Karthan	östlich von Karthan, Amt Bad Wilsnack/Weisen
DE 3037-303: Karthane	folgt dem Verlauf der Karthane, Amt Bad Wilsnack/Weisen
DE 3038-301: Plattenburg	östlich der Ortslage Plattenburg
DE 3037-303: Karthane	folgt dem Verlauf der Karthane zwischen Groß- und Klein Leppin
DE 3036-304: Elbdeichvorland	südlich von Cumlosen
DE 3036-302: Elbdeichhinterland	zwischen Cumlosen und Wittenberge
DE 3036-303: Krähenfuß	westlich von Wittenberge
DE 3036-303: Krähenfuß	westlich von Wittenberge, zweites Gebiet
DE 3036-304: Elbdeichvorland	östlich von Wittenberge
DE 3036-302: Elbdeichhinterland	zwischen Garsedow und Scharleuk
DE 3036-304: Elbdeichvorland	westlich von Rühstädt, der Elbe folgend
DE 3036-302: Elbdeichhinterland	westlich an Rühstädt angrenzend
DE 3036-304: Elbdeichvorland	zwischen Gnevsdorf bis südlich Quitzöbel
DE 3137-301: Lennewitzer Eichen	südöstlich von Quitzöbel
DE 3138-303: Quitzöbler Dünengebiet	östlich von Quitzöbel
DE 2736-301: Löcknitz-Oberlauf und angrenzende Wälder (MV)	im Osten des Amtes Grabow, folgt dem Verlauf der Löcknitz
DE 2635-303: Ludwigsluster-Grabower Heide, Weißes Moor und Griemoor	nördlich der Ortslage Grabow
DE 2735-301: Alte Elde zwischen Wanzlitz und Krohn	folgt dem Eldeverlauf zwischen Eldena und Grabow
DE 2835-303: Meynbach bei Krinitz	im Süden des Amtes Grabow
DE 2634-301: Schlosspark Ludwigslust	westliches Stadtgebiet von Ludwigslust
DE 2834-303: Karenzer und Kalißer Heide	zwei Gebiete, einmal südlich von Karenz und nördlich von Kaliß im Amt Malliß-Dömitz
DE 2833-306: Elbtallandschaft und Löcknitzniederung bei Dömitz	folgt dem Elbeverlauf und der Landesgrenze zu Niedersachsen und Brandenburg
DE 2733-301: Lübtheener Heide und Trebser Moor	östlich von Lübtheen
DE 2533-301: Sude mit Zuflüssen	folgt dem Sudelauf nördlich von Lübtheen
DE 2732-371: Rögnitzniederung	folgt der Rögnitz und der Landesgrenze zu Niedersachsen im südwesten von Lübtheen
DE 2630-303: Elbtallandschaft und Sudeniederung bei Boizenburg	im Süden des Amtes Boizenburg-Land
DE 2531-303: Schaale mit Zuflüssen und nahegelegenen Wäldern und Mooren	folgt der Schaale zwischen Gülze und Klein Bengerstorf
DE 2630-301: Wiebendorfer Moor	östlich von Zahrendorf, Amt Boizenburg-Land
DE 2530-301: Bretziner Heide	nördlich von Wiebendorf, Amt Boizenburg-Land
DE 2530-373: Kleingewässerland	im Norden des Amtes Boizenburg-Land

schaft zwischen Greven und Granzin (LWL)	
DE 2530-372: Kleingewässer bei Leisterförde (LWL)	westlich von Greven im Bereich der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein
DE 2529-304: Stecknitz-Delvenau	folgt der Stegnitz westlich von Boizenburg, im Bereich der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein
SPA	
SPA 7: Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz	im nordöstlichen Bereich der amtsfreien Kreisstadt Perleberg
SPA 17: Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz	im westlichen Bereich der amtsfreien Gemeinde Karstädt
SPA 31: Unteres Elbetal	folgt dem Elbeverlauf im Amt Lenzen-Elbtalaue
SPA 28: Unteres Elbetal	nördlich von Lenzen, bis in den südlichen Bereich der Gemeinde Karstädt
SPA 34: Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz	bei Neu Premslin, südöstlich der B 5
SPA 38: Unteres Elbetal	nördlich von Cumlosen
SPA 48: Unteres Elbetal	Nördlich von Wittenberge
SPA 61: Unteres Elbetal	an das östliche Stadtgebiet von Wittenberge angrenzend
SPA 66: Unteres Elbetal	östlich von Wittenberge
SPA 70: Unteres Elbetal	folgt dem Elbeverlauf im Bereich der Stadt Wittenberge und des Amtes Bad Wilsnack/Weisen
SPA 50: Unteres Elbetal	zwischen Wittenberge und Bad Wilsnack
SPA 54: Unteres Elbetal	südlich von Perleberg
SPA 79: Unteres Elbetal	südöstlich von Bad Wilsnack
SPA 68: Unteres Elbetal	Östlich von Bad Wilsnack, erstreckt sich bis in die Gemeinde Plattenburg
SPA 19: Feldmark Stolpe-Karrenzin-Dambeck-Werle	östlicher Bereich des Amtes Grabow
SPA 65: Feldmark Eldena bei Grabow	nördlich von Eldena
SPA 40: Elbetal	Elbetal im Bereich der Ämter Malliß-Dömitz, Stadtgebiet Lübtheen und Amt Boizenburg-Land
SPA 51: Lübtheener Heide	östlich von Lübtheen
SPA 45: Feldmark Wöbbelin-Fahrbinde	nördlich von Ludwigslust
SPA 43: Feldmark Rastow-Kraak	nördlich von Ludwigslust und südwestlich von Rastow
SPA 56: Schaale-Schilde	Der südliche Bereich des SPA bei Groß Bengerstorf
SPA 41: Wallmoor und Mühlenbach bei Leisterförde-Schwanheide	im Westen des Amtes Boizenburg-Land
<u>Lüneburg, Lüchow-Dannenberg:</u>	
FFH	
DE 2528-331: Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht	Entlang der Elbe durch die SG Scharnebeck, die Stadt Bleckede, die SG Elbtalaue, die SG Lüchow /Wendland) und die SG Gartow
DE 2526-331: Gewässersystem der Luhe und der unteren Neetze	Vorwiegend im nördlichen Gebiet der Gem. Brietlingen (SG Scharnebeck, LK Lüneburg)
DE 2830-331: Buchen- und Eichenwälder in der Göhrde (mit Breeser Grund)	Im nord-östlichen Bereich der Gem. Göhrde (SG Elbtalaue, LK Lüneburg-Dannenberg)
DE 2934-301: Nemitzer Heide	In den Gem. Trebel und Prezelle (SG Lüneburg (Wendland) bzw. Gartow, LK Lüneburg-Dannenberg)
SPA	

DE 2832-401: Niedersächsische Mittelelbe	Großflächiges Gebiet in der SG Scharnebeck, Stadt Bleckede, Amt Neuhaus (LK Lüneburg) und SG Elbtalaue, SG Lüchow (Wendland), SG Gartow (LK Lüchow-Dannenberg)
DE 2931-401: Drawehn	Einzelne Flächen in den Gem. Hitzacker (Stadt), Gohrde und Zernien (LK Lüchow-Dannenberg)
DE 2933-401: Lucie	Gebiet u. a. innerhalb der Gem. Dannenberg (Elbe), Gusborn, Langendorf (SG Elbtalaue, LK Lüchow-Dannenberg)
DE 3034-401: Nemitzer Heide	Gebiet u. a. in den Gem. Trebel und Prezelle (SG Lüchow (Wendland) bzw. Gartow, LK Lüchow-Dannenberg)
Stendal, Jerichower Land, Börde:	
FFH	
Der Most bei Harpe (FFH0006LSA)	Untersuchungsgebietsgrenze, Moor südwestlich Gollensdorf
Aland-Elbe-Niederung nördlich See- hausen (FFH0007LSA)	Niederungsgebiet nördlich Seehausen bis zur Elbmündung
Elbaue Beuster-Wahrenberg (FFH0008LSA)	Elbbereich ab Werben bis Wahrenberg entlang der Grenze zu Brandenburg
Elbaue Werben und Alte Elbe Kan- nenberg (FFH0009LSA)	Elbaue zwischen Sandau und Werben
Havel nördlich Havelberg (FFH0010LSA)	Havelbereiche nördlich Havelberg
Untere Havel und Schollener See FFH0011LSA	Schollene bis Havelberg entlang der Havel und Schollener See
Elbaue zwischen Sandau und Schön- hausen (FFH0012LSA)	Elbaue zwischen Sandau und Schönhausen
Jederitzer Holz (FFH0013LSA)	östlich Havelberg
Kamernscher See und Trübengraben (FFH0014LSA)	Gewässer nordöstlich von Wust, westlich Scharlibbe und westlich Klietz
Binnendüne bei Scharlibbe (FFH0015LSA)	Trockenstandort südöstlich von Scharlibbe
Klüdener Pax-Wanneweh östlich Cal- vörde (FFH0025LSA)	Plangebietsgrenze nördlich von Haldensleben bei Uthmöden
Colbitzer Lindenwald (FFH0029LSA)	auf 220 Hektar geschlossener Lindenwald in der Letzlinger Heide
Paxförde nordöstlich Haldensleben (FFH0030LSA)	Heideflächen in der Letzlinger Heide nordöstlich von Haldensleben
Schießplatz Bindfelde östlich Stendal (FFH0032LSA)	Trockenstandort nördlich Bindfelde
Fenn in Wittenmoor (FFH0033LSA)	Kesselmoor südöstlich der Ortslage Fenn
Tanger-Mittel- und Unterlauf (FFH0034LSA)	westlich von Lüderitz bei Brunkau
Mahlpfuhler Fenn (FFH0035LSA)	Hangmoor westlich Tangerhütte
Süpling westlich Weißewarte (FFH0036LSA)	Waldflächen westlich Weißewarte
Elbaue bei Bertingen (FFH0037LSA)	Anschluss an FFH 0038 bis Schleuse Parey
Elbaue südlich Rogätz mit Ohremün- dung (FFH0038LSA)	Anschluss an FFH 0050 bei Burg bis südlich Rogätz
Güsener Niederwald (FFH0039LSA)	Waldflächen östlich von Güsen
Bürgerholz bei Burg (FFH0040LSA)	Waldgebiet nördöstlich Burg
Der Most bei Harpe (FFH0006LSA)	Untersuchungsgebietsgrenze, Moor südwestlich Gollensdorf
Olbe- und Bebertal südlich Haldensle- ben (FFH0048LSA)	Niederungsbereiche westlich von Hundisburg
Heide südlich Burg (FFH0049LSA)	Grünlandbereich südlich Burg zwischen Waldgrenzen
Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg (FFH0050LSA)	südwestliche Untersuchungsgebietsgrenze entlang der Elbe zwischen Gommern und Burg

Ringelsdorfer-, Gloine- und Dreibachsystem im Vorflämung (FFH0055LSA)	Waldbereich südlich von Tucheim
Elbaue zwischen Derben und Schönhausen (FFH0157LSA)	Elbaue zwischen Derben und Schönhausen
Fiener Bruch (FFH0158LSA)	flache Niederungslandschaft bei Genthin
Klietzer Heide (FFH0159LSA)	Heideflächen östlich Hohengören
Binnendüne Gommern (FFH0166LSA)	Binnendüne südlich an Ortslage Gommern direkt angrenzend
Eschengehege nördlich Tangerhütte (FFH0171LSA)	Waldflächen nördlich Tangerhütte
Erlen-Eschenwald westlich Mahlwinkel (FFH0184LSA)	Zusammenhängende Waldfläche zwischen Mahlwinkel und Wenddorf
Tanger-Mittel- und Unterlauf (FFH0034LSA)	Waldbereich südlich Brunkau
SPA	
Zerbster Land	Ackerflächen südlich von Leitzkau zwischen Lübs und B184
Untere Havel/Sachsen-Anhalt und Schollener See	Havelniederung entlang der Landesgrenze von Schollene bis Havelberg, Gebiet um den Schollener See
Aland-Elbe-Niederung	nördliche Landesgrenze zu Brandenburg, entlang der Elbe von Werben bis Wittenberge/ Aulosen
Vogelschutzgebiet Klietzer Heide	Heidegebiet südöstlich von Klitz
Elbaue Jerichow	im Verlauf mit der Elbe in unterschiedlicher Ausdehnung von Hohenwarthe bis Werben
Vogelschutzgebiet Colbitz-Letzlinger Heide	nordöstlich Haldensleben bis Uchtspringe, entlang der Plangebietsgrenze
Vogelschutzgebiet Fiener Bruch	östlich der B107- nördlich Tucheim bis Karow (Landesgrenze)
Mahlpfuhler Fenn	Waldgebiet westlich von Tangerhütte

Quelle: http://www.umwelt.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=2540&article_id=9124&_psmand=10, Stand: 05.05.2010; ROK-Daten Sachsen- Anhalt; Landesumweltamt Brandenburg; Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie Mecklenburg-Vorpommern

Tabelle 32: Schutzgebietssystem von Landschaftsschutzgebieten (LSG) und Naturschutzgebieten (NSG) im Untersuchungsraum

Schutzgebiet	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Prignitz, Ludwigslust:	
LSG	
Brandenburgische Elbtalaue	Amt Lenze-Elbtalaue bis Wittenberge, südlicher Teil der amtsfreien Gemeinde Karstädt
Brandenburgische Elbtalaue	östlich von Wittenberge, Amt Bad Wilsnack/Weisen, südlicher Teil der Kreisstadt Perleberg
Osargebiet bei Perleberg	Nördlich von Perleberg bis Groß Linde
L 73: Stecknitz/Delvenau-Niederung	westlich von Boizenburg, der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein folgend
L 63: Mecklenburgisches Elbetal	verläuft im südlichen Bereich der Ämter Boizenburg-Land und Malliß-Dömitz sowie im Bereich von Lübbtheen
L 133: Boize	folgt dem Verlauf der Boize, zwischen Boizenburg in Richtung Zarrentin
L 105: Wanzeberg	im Bereich von Malliß, Amt Dömitz-Malliß
L 131: Unteres Elde- und Meynbachtal	folgt den Flussläufen zwischen Krinitz, Eldene, Grabow in Richtung Neustadt-Glewe
L 6: Schlosspark Ludwigslust mit anschließendem Bruch- und Mischwald sowie oberer Rognitzniederung	westlich von Ludwigslust

L 22a: Lewitz (Ludwigslust)	nördlich von Wöbbelin, Amt Ludwigslust-Land
NSG	
Werder Besandten	Gemeinde Lenzerwische bei Besandten, Amt Lenzen-Elbtalaue, dem Elbeverlauf folgend
Werder Kietz	Gemeinde Lenzerwische bei Kietz, Amt Lenzen-Elbtalaue, dem Elbeverlauf folgend
Werder Mödlich	Gemeinde Lenzerwische, südlich von Mödlich, dem Elbeverlauf folgend
Lenzen-Wustrower Elbniederung	Gemeinde Lenzen, Amt Lenzen-Elbtalaue, dem Elbeverlauf folgend
Gandower Schweineweide	Gemeinde Lenzen, südöstlich von Gandow
Elbdeichvorland	von Cumlosen bis Wittenberge, dem Elbeverlauf folgend
Elbdeichhinterland	Gemeinde Cumlosen bis westlich von Wittenberge
Breetzer See	Südwestlich von Breetz, Amt Lenzen-Elbtalaue
Rambower Torfmoor	im Norden des Amtes Lenzen-Elbtalaue, zwischen Mellen und Boberow
Gadow	Gemeinde Lanz, im Raum Gadow, nördlich der B 195
Kuhwinkel	Gemeinde Karstädt, südlich von Nebelin
Wittenberge-Rühstädter Elbniederung	dem Elbeverlauf folgend zwischen Wittenberge und Rühstädt
Heideweiher	Amt Bad Wilsnack/Weisen, nordöstlich von Kuhblank
Jackel	Amt Bad Wilsnack/Weisen, südlich von Karthan
Elbdeichvorland	Amt Bad Wilsnack/Weisen, zwischen Abbendorf und südlich von Quitzöbel
Plattenburg	Gemeinde Plattenburg, östlich der Ortslage Plattenburg
Karthane-Niederung	Gemeinde Plattenburg, im Bereich von Klein Leppin, Schrepkow und Schönhagen
Mörickeluch	südlich von Perleberg, in zentraler Lage im Perleberger Stadtforst
Mendeluch	
Stepenitz	Perleberg, folgt dem Verlauf der Stepenitz über Retzin und Groß Pankow
Schlatbach	nördlich von Perleberg, zwischen Groß Linde und Gulow-Steinberg
Der Weinberg bei Perleberg	nördlich von Perleberg und südlich von Groß Buchholz
N 235: Steckenitz-Delvenau	westlich von Boizenburg, der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein folgend
N 233: Pipermoor/ Mühlbachtal	nördlich von Schweinheide, Amt Boizenburg-Land
N 236: Wallmoor	südlich von Leisterförde, Amt Boizenburg-Land
N 152: Elbhang „Vierwald“	südwestlich von Boizenburg, dem Elbeverlauf folgend
N 151a: Elbdeichvorland	südlich von Boizenburg, dem Elbeverlauf folgend
N 165: Sudeniederung zwischen Boizenburg und Besitz	der Sude folgend zwischen Boizenburg und Besitz
N 169: Schaaleniederung von Zahrendorf bis Blücher	zwischen Zahrendorf und Blücher
N 113b: Schaalelauf	zwischen Zahrendorf bis nördlich von Bengerstorf
N 106: Bretziner Heide	östlich von Badekow,
N 148: Bollenberg bei Gothmann	südlich von Boizenburg
N 174: Togerwiesen bei Garlitz	westlich von Lübtheen
N 167: Rögnitzwiesen bei Neu Lübtheen	südwestlich von Lübtheen
N 172: Rüterberg	westlich von Dömitz

N 177: Löcknitztal-Altlauf	südwestlich von Dömitz
N 55: Binnendünen bei Klein Schmölen	östlich von Dömitz
N 48: Blaues Wasser	östlich von Eldena
N 77: Weißes Moor	nördlich von Grabow bei Heidehof
Lüneburg, Lüchow-Dannenberg:	
LSG	
Weckenstedt	Nord-östlicher Bereich der Gemeinde Brietlingen, nord-westlicher Bereich Gemeinde Echem, LK Lüneburg
Adendorfer Moor	Teilbereich in der Gemeinde Scharnebeck, LK Lüneburg, an der Grenze zur Gemeinde Adendorf
Gebiet um Neumühlen	Südlicher Bereich der Gemeinde Lüdersburg, LK Lüneburg
Forstort Spröckel	Gemeinde Bleckede, LK Lüneburg, süd-westlich von Bleckede
Dünengelände ostwärts von Forst Spröckel	Gemeinde Bleckede, LK Lüneburg, östlich vom LSG Forstort Spröckel, süd-westlich von Bleckede
Waldgebiet zwischen Alt Garge und Barskamp	Süd-östliches Gebiet der Gemeinde Bleckede, LK Lüneburg, zw. K 24 und L 231
Steilufer der Elbe zwischen Alt Garge und Walmsburg	Süd-östliches Gebiet der Gemeinde Bleckede, LK Lüneburg, nördlich der K 24
Staatsforst Schieringen	Süd-östliches Gebiet der Gemeinde Bleckede, LK Lüneburg, zw. L 231 und L 232 bei Schieringen
Elbhöhen-Drawehn	Großes zusammenhängendes Gebiet im westlichen Teil des LK Lüchow-Dannenberg, mit Teilbereichen im süd-östlichen LK Lüneburg
In der Elbmarsch	Gemeinde Dannenberg (Stadt), LK Lüchow-Dannenberg
Langendorfer Berg	Nördlicher Bereich der Gemeinde Trebel, südlicher Bereich der Gemeinde Langendorf, sowie Teilbereiche in den Gemeinden Gusborn und Gorleben
NSG	
Bennerstedt	Gemeinde Scharnebeck, LK Lüneburg, Teilgebiet nördlich der Kreisstraße 29
Fehlingsbleck	Westlich von Echem am Elbe-Seitenkanal, LK Lüneburg
Maujahn	Nördlich von Schmarsau, zwischen B 216, B 248 und B 191, LK Lüchow-Dannenberg
Die Lucie	Südlich von Gusborn, zwischen L256 und K 2, LK Lüchow-Dannenberg
Stendal, Jerichower Land, Börde:	
LSG	
Ostrand der Arendseer Hochfläche (LSG0005)	Nordwestlich Arneburg bis westlich Seehausen
Untere Havel (LSG0006)	Niederungsbereich der Havel; zieht sich weiter linear bis Tangermünde
Arneburger Hang (LSG0009)	Steilhang der Elbe nördlich Arneburg bis Billberge
Uchte-Tangerquellen und Waldgebiete (LSG0010)	nordwestlich Tangerhütte bis zur Untersuchungsgebietsgrenze
Flechtinger Höhenzug (LSG0013)	ragt bei Haldensleben in das Untersuchungsgebiet
Lindhorst - Ramstedter Forst (LSG0014)	zwischen Zielitz und Colbitz
Barleber und Jersleber See m. Ohre- Elbniederung (LSG0015)	Bereiche zwischen Hohenwarthe und Wolmirstedt
Umflutehle- Külzauer Forst (LSG0016)	südwestlich Burg bis Untersuchungsgebietsgrenze
Möckern- Magdeburgerforth (LSG0017)	Kleiner Teilbereich des LSG ragt in das Untersuchungs-

	gebiet bei Hohenseeden
Mittlere Elbe (LSG0023; LSG0051)	ragt in Untersuchungsgebiet nordwestlich bis südöstlich von Gommern
Aland-Elbe-Niederung (LSG0029)	Niederungsbereiche von Aland und Elbe zwischen Aulosen und Sandau
Zerbster Land (LSG0030)	ragt östlich von Lübs in das Untersuchungsgebiet hinein
Altmarkische Wische (LSG0074)	Niederungsgebiet nördlich Altenzaun bis Schönberg grenzt an LSG Aland-Elbe-Niederung und Untere Havel
Hohe Börde LSG0080	Tangiert das Gebiet im Bereich bei Dahlenwarleben
Elbtalaue (LSG0092)	Elbbereiche Tangermünde- Hohenwarthe
Tanger - Elbeniederung (LSG0097)	südlich Tangermünde bis Bittkau
NSG	
Garbe-Alandniederung (NSG0003)	Stromtalaue, 9 km westlich von Wittenberge
Stremel (NSG0004)	südöstlich Havelberg
Jederitzer Holz (NSG0005)	südlich Havelberg
Schollener See (NSG0006)	westlich Schollene
Fenn (NSG0008)	9 km südwestlich von Stendal innerhalb der Ortslage Wittenmoor
Arneburger Hang (NSG0009)	Steilhang bei Storkau und Billberge
Schelldorfer See (NSG0010)	westlich Schelldorf
Colbitzer Lindenwald (NSG0014)	Wald nordwestlich Colbitz
Rogätzer Hang - Ohremündung (NSG0015)	Ohremündungsbereich südlich Rogätz
Weinberg bei Hohenwarthe (NSG0017)	Steilhang an der Elbe südlich Hohenwarthe
Bucher Brack-Bölsdorfer Haken (NSG0043)	westlich Jerichow
Mahlpfuhler Fenn (NSG0044)	Hangmoor westlich Tangerhütte
Alte Elbe zwischen Kannenberg und Berge NSG0045	südwestlich von Havelberg
Elbaue Beuster-Wahrenberg (NSG0053)	Überflutungsau der Elbe bei Wittenberge
Ringelsdorf (NSG0145)	Feuchtgebiet nördlich der A 2 ca. 12 km westlich von Ziesar
Bürgerholz bei Burg (NSG0156)	Waldgebiet nördöstlich Burg
Fiener Bruch (NSG0169)	Niederungslandschaft bei Genthin
Taufwiesenberge (NSG0189)	20 km nordöstlich von Magdeburg; Mosaik Wald, Wasser, Heide
Harper Moor (NSG0273)	Moor südwestlich Gollensdorf
Elsholzwiesen (NSG0193)	Wiesen zwischen Bölsdorf und Buch
Aland-Elbe- Niederung (NSG0388)	Niederungsbereiche von Aland und Elbe zwischen Aulosen und Sandau

Quelle: http://www.umwelt.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=2543&article_id=9065&psmand=10, Stand: 05.05.2010; ROK- Daten Sachsen – Anhalt; <http://www.lvwa-natur.sachsen-anhalt.de>, Landesamt für Umwelt, Landesumweltamt Brandenburg; Natur und Geologie Mecklenburg-Vorpommern

Tabelle 33: Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsraum

Trinkwasserschutzgebiete	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Prignitz, Ludwigslust:	
Lenzen	nordwestlich von Lenzen, Amt Lenzen-Elbtalaue
Ferbiz	nördlich von Ferbitz, Amt Lenzen-Elbtalaue
Wittenberge	nördlich von Wittenberge
Wittenberge	nordöstliche Erweiterung des Schutzgebietes
Bälow	südlich von Bälow, Amt Bad Wilsnack/Weisen
Bad Wilsnack	östlich von Bad Wilsnack
Glöwen	nördlich von Glöwen, Gemeinde Plattenburg
Bendelin	östlich von Bendelin, Gemeinde Plattenburg
Barenthin	südlich von Barenthin, an der Landkreisgrenze
Görike	südlich von Görike, Gemeinde Plattenburg
Döllen	südwestlich von Döllen
Vettin	östlich von Lindenberg
Krampfer	nordwestlich von Krampfer, Stadt Perleberg
Wüsten-Buchholz	nördlich von Perleberg
Gulow	westlich von Gulow, Stadt Perleberg
Karstädt	zentrale Lage um Karstädt
Dallmin	nördlich von Dallmin, Gemeinde Karstädt
Seetz	nördlich von Seetz, Gemeinde Karstädt
Groß Warnow	östlich von Groß Warnow, Gemeinde Karstädt
Zapel	zentrale Lage um Zapel, Gemeinde Karstädt
Göbblow	nordöstlich von Lübtheen
Boizenburg	nördlich der Stadt Boizenburg
Lübesse/Ortkrug	südwestlich von Banzkow
Ludwigslust	im Umfeld der Kreisstadt Ludwigslust
Wanzlitz	östlich von Eldena
Prislich	östlich von Grabow
Brunow	am östlichen Ortsrand von Brunow
Lüneburg, Lüchow-Dannenberg:	
Lüdershausen	in den Gem. Brietlingen und Scharnebeck (SG Scharnebeck, LK Lüneburg)
Schutschur	Gemeinde Neu-Darchau (SG Elbtalaue, LK Lüchow-Dannenberg)
Kähmen	in den Gemeinden Hitzacker, Göhrde und Karwitz (SG Elbtalaue, LK Lüchow-Dannenberg)
Wibbese	in den Gemeinden Karwitz, Zernien, Jameln (SG Elbtalaue, LK Lüchow-Dannenberg)
Höhbeck	Gemeinde Höhbeck (SG Gartow, LK Lüneburg-Dannenberg)
Stendal, Jerichower Land, Börde:	
Colbitz-Letzlinger Heide	großes Gebiet südlich bis nordöstlich von Colbitz
Seehausen	südwestlich Seehausen
Osterburg	Krumker Holz nördlich Osterburg
Boock	westlich Ortslage Einwinkel (VG Seehausen)
Flessau	südwestlich Ortslage Flessau (EG Osterburg)
Altenzaun II	Westlich Ortslage Altenzaun (VG Arneburg-Goldbeck)

Trinkwasserschutzgebiete	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Klietz	Klietzer Heide (VG Elbe-Havel-Land)
Tangermünde	nördlich Tangermünde
Schernebeck	westlich Schernebeck (bei Tangerhütte)
Tangerhütte	westlich Tangerhütte
Grieben	westlich Grieben
Born	kleines Gebiet an Born angrenzend (bei Colbitz)
Haldensleben	nördlich Haldensleben
Havelberg	Ortslage Havelberg
Stendal-Süd	südlich von Stendal
Stendal-Nord	nordwestlich von Stendal
Parchau	südlich Parchau (bei Burg)
Tucheim	östlich Tucheim an OL grenzend
Genthin 2 Scharteucke	nordwestlich Genthin und südlich Redekin

Quelle: www.nlwkn.niedersachsen.de, Stand: 05.05.2010; ROK- Daten Sachsen – Anhalt; Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg; Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, Kartenportal Umwelt

Tabelle 34: Häfen, Bootsanleger, Wasserwanderrastplätze im Untersuchungsgebiet (Stand 2010)

betroffener Landkreis	Häfen, Bootsanleger, Wasserwanderrastplätze	Bootsliegeplätze
Prignitz	Cumlosen Bootclub Alter Zollhafen, bei Lenzen, Sportboothafen Lenzen, Bootsanleger Hinzdorf bei Wittenberge, Nedwighafen Wittenberge, Bootsanleger Abbendorf, bei Rühstädt	20 40 18 40 12
Ludwigslust	Dömitzer Hafen, Marina Dömitz, Motoryachtclub Dömitz, Wasserwanderrastplatz Neu Kaliß, Camping und Bootshafen Eldena, Wasserwanderrastplatz Eldekrug bei Grabow, Wasserwanderrastplatz Hechtforthschleuse bei Grabow	16 40 5 6 37 17 35
Lüneburg	Sportboothafen Bleckede/ Wendewisch, Hafen Bleckede Bootsanleger Darchau/Neuhaus	50 8 1
Lüchow-Dannenberg	Sportboothafen Schnackenburg Sportboothafen Gorleben Sportboothafen Hitzacker Sportboothafen Neu Darchau Bootsanleger Hitzacker Bootsanleger Neu Darchau	24 k.A. 100 k.A. k.A. k.A.
Stendal	Wassersportrevier Elbe: Rastplatz Wahrenberg, Kanuten Rastplatz Schönberg Rastplatz für Kanuten Räbel Rastplatz Sandau Rastplatz für Kanuten Schönfeld Yachthafen Arneburg	k. A. k. A. k. A. k. A. k. A. 35

betroffener Landkreis	Häfen, Bootsanleger, Wasserwanderrastplätze	Bootsliegeplätze
	<p>Rastplatz für Kanuten Storkau Schutzhafen Tangermünde, Sportboote Tangermünder Wassersportverein e.V., Sportboote Tangermünder Ruderclub 1906 e.V., Ruderer Rastplatz Schelldorf für Kanuten Anlegesteg Kanuten Ferchland Rastplatz für Kanuten Bittkau Boots-Club Sandfurth</p> <p>Wassersportrevier Havel: Vor und nach Schleuse Gnevsdorf Liegemöglichkeiten für Sportboote Rastplatz im Hafen Werben Gaststätte „Dörpkrog an Diek“ Sportbootverein Nitzow Winterhafen Havelberg, Kanuten und Motorboote Havelberger Wassersportverein e.V. Yachthafen Havelberg (Wassertouristikzentrum) Rastplatz Kanuten Velgast Yachthafen Garz Gaststeg des 1. Motorboot- und Segelverein Strodehne Anlegemöglichkeit Molkenberg Rastplatz Schollene Rastplatz Kreuzberg Biwakplatz Gülpe</p>	<p>k. A. 46 15 k. A. k. A. 4 k. A. k. A. k. A. k. A. 1 k. A. k. A. k. A. 100 k. A. 10 6 k. A. k. A. k. A. k. A.</p>
Jerichower Land	<p>Wassersportrevier Elbe: Rastplatz Kanuten Kehnert Rastplatz; Kanuten Blumenthal Anleger „Waldschänke“ Hohenwarthe Gaststeg Gemeinde Hohenwarthe, Motorboote Rastplatz; Kanuten und Motorsport Zerben</p> <p>Wassersportrevier Elbe-Havel-Kanal: Sportgemeinschaft Blau-Weiß Niegripp e.V. TuS EMPOR Burg e.V. Hafen der Wassersportfreunde Burg Yachthafen Burg Sportbootliegestelle Burg Sportbootliegestelle Güsen Güsener Handball-Club e.V. Gaststeganlage der Gemeinde Elbe-Parey Wassersportverein Parey / Elbe e.V. Yachthafen SV Chemie Genthin Anleger Roßdorf/ Dunkelforth</p>	<p>k. A. k. A. k. A. 9 k. A. 2 5 7 15 k. A. k. A. 1 8 k. A. 10 k. A.</p>
Börde	<p>Wassersportrevier Elbe: Sportclub Kanu Rogätz e.V. Wassersportgemeinschaft Rogätz Elbe e.V. Rastplatz; Kanuten Heinrichsberg bds. Bootsanleger/ Sportboot Bertingen, Wassersportrevier Mittellandkanal: Sportboothafen Haldensleben Sportbootliegestelle Vahldorf Sportbootliegestelle Vorhafen zum Schiffshebewerk</p>	<p>k. A. 4 k. A. k. A. 20 k. A. k. A.</p>

Quelle: Tourismusverband Prignitz e.V.; Tourismusverband Mecklenburg - Schwerin e.V.
<http://www.sachsen-anhalt.de>- Wassertourismus in Sachsen-Anhalt, www.blauesband.de

Tabelle 35: Übersicht Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum (Stand 2009)

Verkehr	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Prignitz	
Autobahn	
---	Keine Autobahn im Untersuchungsgebiet vorhanden
Bundesstraße	
<i>B195, B189, B5; B107</i>	<p>Die B195 verläuft in Ost-West Richtung durch das Untersuchungsgebiet. Von der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern verläuft sie entlang der Elbe bis Lenzen (Elbe) und von dort durch den Naturpark Elbetal, bis sie im Osten des Untersuchungsgebiets in die B189 mündet.</p> <p>Die B189 verläuft in Nordost-Südwest Richtung durch den östlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Sie umgeht Perleberg und Wittenberge westlich. Bei Wittenberge trifft die B189 auf die B195 und verläuft weiter nach Süden über die Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt.</p> <p>Die B5 verläuft in Nordwest-Südost Richtung durch das gesamte Untersuchungsgebiet über Karstädt und Perleberg. Die B107 verläuft in Nord-Süd Richtung an der östlichen Grenze des Untersuchungsgebietes.</p>
Landesstraße	
<i>L13, L131, L132, L133, L134, L135, L136, L137, L12, L122, L11, L10, L101</i>	<p>Die L137, L135 und L136 verlaufen im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets im Amt Lenzen-Elbtalaue über die Landesgrenze nach Mecklenburg-Vorpommern (hier weiter als L7, L8).</p> <p>Die L13 verbindet Lenzen(Elbe) mit Karstädt und verläuft an der westlichen Grenze des Naturparks Elbetal. Die L134 zweigt in Mellen von der L13 ab und verläuft an der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern entlang. Sie kreuzt die B5 in Groß Warnow und mündet in die L133, die von der B5 nach Dallmin führt.</p> <p>Die L132 zweigt westlich von Karstädt von der B5 ab und führt nach Postlin. Von Postlin aus stellt die B131 eine Nord-Süd Verbindung zwischen Karstädt und Dallmin dar.</p> <p>Die L12 verläuft in Ost-West Richtung zwischen der B195 bei Babekuhl und Perleberg.</p> <p>Die L11 verbindet Wittenberge mit Bad Wilsnack und mündet da in die L10.</p> <p>Die L10 verläuft in Nord-Süd Richtung über Perleberg und Bad Wilsnack durch das Untersuchungsgebiet und über die Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt.</p> <p>Die L101 verbindet die L10 mit der B5 auf Höhe Groß Werzin.</p>
Kreis- und Gemeindestraßen	
<i>K7038, K7031, K7007 und Gemeindestraßen</i>	Die Kreisstraßen und Gemeindestraßen im Untersuchungsgebiet sind wichtige Verkehrsverbindungen zwischen den Gemeinden und innerhalb der Gemeinden.
Schienennetz	
<i>Normalspurige Strecken</i>	Schienenstrecken verlaufen einerseits in Nord-Süd Richtung über Karstädt, Wittenberge, Bad Wilsnack und andererseits in Ost-West Richtung über Perle-

Verkehr	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
	berg nach Wittenberge. Von Wittenberge aus verläuft eine Schienenstrecke über die Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt.
ÖPNV/Busverkehr	
<i>Bus- und Bahnverbindungen</i>	Verbindungen des ÖPNV werden durch die DB – Die Bahn und durch die VGP – Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH realisiert. Es gibt überregionale Bahnverbindungen RE4 und RE6 und ein engmaschiges Netz von Buslinien (einschl. Schulbusbetrieb). Durch die Zugehörigkeit der verschiedenen Verkehrsunternehmen zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg können Fahrgäste einheitliche Tarife im gesamten Untersuchungsraum nutzen.
Binnenschifffahrt und Häfen	
<i>Bundeswasserstraße der Klasse VIb (Elbe), Elbfähren, Industriehafen Wittenberge, Stadthafen Wittenberge</i>	Die Elbe begrenzt das Untersuchungsgebiet im Südwesten. Der einzige Binnenhafen im Untersuchungsgebiet befindet sich in Wittenberge. Der Stadthafen wird überwiegend touristisch genutzt. Ein neuer Binnenhafen wird im Industriegebiet Süd entwickelt. Dieser ist im von der Bundesregierung im Juni 2009 verabschiedeten Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen Bestandteil des Nord- Ost Clusters und soll zukünftig eine bedeutende Rolle im schiff-fahrtsaffinen Seehafenhinterlandverkehr des größten Deutschen Seehafens, Hamburg, spielen. Güterumschlag 2009: 8.000 t landwirtschaftliche Erzeugnisse und Düngemittel (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)
Fähren	
<i>Elbfähre Elbfähre</i>	Lenzen-Pevesdorf Lütkenwisch-Schnackenburg
Flussquerungen (Brücken)	
<i>Elbe</i>	Straßenbrücke der B 189 westlich von Wittenberge (Geestgottberg-Wittenberge)
<i>Elbe</i>	Eisenbahnbrücke östlich von Wittenberge
Luftverkehr	
<i>Segelfluggplatz Perleberg</i>	Betreiber möchte Segelfluggplatz zum Verkehrslandeplatz ausbauen
Ludwigslust	
Autobahn	
<i>A24 Hamburg-Berlin</i>	Die A24 kreuzt das Untersuchungsgebiet in Ost-West-Richtung im Norden des Amtes Ludwigslust-Land.
Bundesstraße	
<i>B195, B191, B5; B106</i>	Die B195 verläuft in Nord-Süd Richtung im äußersten Westen des Untersuchungsgebiets und weiter südöstlich durch Dömitz, wo sie die B191 kreuzt, die in Richtung Nordost-Südwest in den Amtsbereichen Ludwigslust, Ludwigslust-Land und Amt Dömitz-Malliß verläuft. Die B5 verläuft in Ost-West Richtung im Untersuchungsgebiet durch Boizenburg, Boizenburg-Land, Ludwigslust, Ludwigslust-Land, Grabow. Die B106 berührt den östlichen Teil des Untersuchungsgebiets in Ludwigslust, Ludwigslust-Land.

Verkehr	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
Landesstraße	
<i>L52, L51, L5, L6, L61, L4, L7, L8</i>	<p>Die L52 zweigt zwischen den Ortschaften Vorderhagen und Hinterhagen im Naturpark Elbetal von der B195 ab und verläuft über die Landesgrenze nach Niedersachsen.</p> <p>Die L5 verläuft in Nord-Süd Richtung von der B5 ab Stoltenau durch den Naturpark Elbetal über die Landesgrenze nach Niedersachsen.</p> <p>Die L51 verläuft im Westen des Untersuchungsgebiets von Bennin über Bengerstorf bis nach Zahrendorf.</p> <p>Die L6 zweigt bei Pritzier von der B5 ab und verläuft in Nord-Süd Richtung durch den Naturpark Elbetal über Lübtheen und Vielank und mündet bei Woosmer in die L4.</p> <p>Die L61 zweigt bei Jessenitz von der L6 ab und führt über die Landesgrenze nach Niedersachsen.</p> <p>Die L4 zweigt bei Neu Krenzlin von der B5 ab und verläuft in Nord-Süd Richtung durch die Ämter Ludwigslust-Land und Dömitz-Malliß. Bei Dömitz mündet die L4 in die B191.</p> <p>Die L7 zweigt nördlich von Ludwigslust von der B106 ab und verläuft in Nord-Süd Richtung westlich um Ludwigslust herum. Bei Kummer kreuzt die L7 die B5 und führt über Eldena nach Brandenburg.</p> <p>Die L8 verläuft in Nord-Süd Richtung von Grabow aus bis zur südlichen Grenze des Untersuchungsgebietes.</p>
Kreis- und Gemeindestraßen	
<i>Kreisstraßen LWL1, 2, 3, 4, 5, 14, 15 16, 17, 18, 19, 20, 30, 32, 33, 34, 35, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 64 und Gemeindestraßen</i>	Die Kreisstraßen und Gemeindestraßen im Untersuchungsgebiet verbinden Ortschaften mit dem Netz der Landes- und Bundesstraßen. Damit verfügt das Untersuchungsgebiet über ein engmaschiges Netz von Straßenverbindungen.
Schienennetz	
<i>Normalspurige Strecken ein- und mehrgleisig</i>	<p>Eine mehrgleisige Schienenstrecke verläuft im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes in Nord-Süd Richtung durch Ludwigslust und Grabow. Die Schienenstrecke Ludwigslust- Boizenburg/Elbe ist Teil der Hauptstrecke Hamburg-Berlin. Diese verläuft in Ost-West Richtung. Ein Teil dieser Schienenstrecke verläuft außerhalb des Untersuchungsgebietes.</p> <p>Ein kurzes Teilstück der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Parchim und Ludwigslust verläuft ebenfalls im Untersuchungsgebiet, östlich von Ludwigslust in Ost-West Richtung.</p> <p>Verschiedene Anbieter stellen Verbindungen des SPNV im Untersuchungsgebiet bereit: DB - Deutsche Bahn, ODEG - Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft</p>
ÖPNV/Busverkehr	
<i>Busverbindungen verschiedener Anbieter</i>	<p>Verschiedene Anbieter stellen Verbindungen des ÖPNV im Untersuchungsgebiet bereit: VWM - Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg als Dachgemeinschaft: LVG - Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft mbH, SGS - Bus & Reisen GmbH, Bus Kröger Omnibusbetrieb & Reisebüro Kröger GmbH, NVS - Nahverkehr Schwerin GmbH. Es gibt einen gemeinsamen Tarif (Westmecklenburgtarif), der die Nutzung von Verbin-</p>

Verkehr	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
	dungen verschiedener Verkehrsunternehmen erleichtert und das Umsteigen ermöglicht.
Binnenschifffahrt und Häfen	
<i>Bundeswasserstraßen der Klassen I (Müritz-Elde-Wasserstraße) und VIb (Elbe), Binnenhäfen Boizenburg/Elbe und Dömitz</i>	Die Müritz-Elde-Wasserstraße (MEW) stellt eine Verbindung für die touristische Binnenschifffahrt zwischen Elbe und der Mecklenburgischen Seenplatte, über den westlich von Parchim abzweigenden Störkanal auch zum Schweriner See dar. Der Abschnitt zwischen Dömitz und Eldena wird auch als Elde-Seitenkanal bezeichnet. Die MEW verläuft im Untersuchungsgebiet in Richtung Nordost-Südwest zwischen Grabow und Dömitz. Die Elbe verläuft an der südlichen Grenze des Untersuchungsgebiets. Dabei befinden sich zwei kurze Teilstücke, eines bei Dömitz und eines bei Boizenburg im Bereich des Untersuchungsgebietes. Die beiden Binnenhäfen Boizenburg und Dömitz haben bereits seit den sechziger Jahren keine Bedeutung für den Güterverkehr mehr. Sie werden überwiegend für den Bootstourismus genutzt.
Fähren	
Personenfähre	Keine Personenfähre vorhanden.
Flußquerungen (Brücken)	
Elbebrücke Dömitz	Straßenbrücke, Bestandteil der Bundesstraße 191 von Uelzen nach Ludwigslust
Luftverkehr	
Segelflugplatz Neu Gülze	Bis auf einen Segelflugplatz in Neu-Gülze nahe Boizenburg gibt es keine Flughäfen im Untersuchungsgebiet. Die Anbindung an den Luftverkehr erfolgt über die Flughäfen Parchim (bisher nur Frachtverkehr), Hamburg, Lübeck, Rostock.
Lüneburg/ Lüchow-Dannenberg	
Autobahn	
---	Keine Autobahn im Untersuchungsgebiet vorhanden
Bundesstraßen	
B 209 B 216 B 191 B 195 B 248	Lüneburg – Brietlingen – Artlenburg Lüneburg – Dahlenburg – Dannenberg Uelzen – Zernien – Dannenberg – Dömitz Paralleler Verlauf zur Elbe in der Gem. Amt Neuhaus nach Dömitz Lüchow – Dannenberg
Landesstraßen	
L 219 L 221 L 222 L 231 L 232 L 255 L 256	Hohnstorf – Hittbergen – Bleckede Lüneburg – Neetze – Bleckede Dahlenburg – Bleckede Dannenberg – Hitzacker – Neu Darchau Bad Bevensen – Dahlenburg – Neu Darchau Metzingen – Hitzacker Dannenberg – Gartow
Kreis- und Gemeindestraßen	
<i>div. Kreisstraßen und kommunale Straßen zur Erschließung der gesamten Region</i>	---
Schiennetz	
Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Elbe) (sonsti-	Lüneburg – Wendisch Evern – Bavendorf - Dahlen-

Verkehr	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
<i>ge Eisenbahnstrecke)</i>	burg – Neetendorf – Göhrde – Leitstade – Hitzacker (Elbe) – Dannenberg (Elbe)
<i>Bahnstrecke Lüneburg – Lauenburg (Elbe)</i>	Lüneburg – Echem – Lauenburg (Elbe)
ÖPNV/Busverkehr	
diverse Buslinien	Im Landkreis Lüneburg sind sie sämtlich Teil des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), die gesamte Region ist Mitglied der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)
Binnenschifffahrt und Häfen	
<i>Hafen Alt Garge</i>	Alt Garge (Stadt Bleckede, LK Lüneburg)
Fähren	
<i>Autofähre</i> <i>Autofähre</i> <i>Personenfähre</i>	Autofähre zwischen Darchau und Katemin Autofähre zwischen Bleckede und Neu Bleckede Personenfähre „Deutschland“ Hitzacker-Herrenhof
Luftverkehr	
---	---
Stendal	
<i>Autobahn</i>	
---	keine Autobahn innerhalb des Landkreises
Bundesstraße	
<i>B 188</i> <i>B 107</i> <i>B 189</i>	Rathenow- Stendal- Wolfsburg Jerichow bis Havelberg- parallel zur Elbe Magdeburg- Stendal- Wittenberge
Landesstraße	
<i>L1</i> <i>L2</i> <i>L3</i> <i>L4</i> <i>L9</i> <i>L15</i> <i>L16</i> <i>L18</i> <i>L30</i> <i>L31</i> <i>L32</i> <i>L53</i>	Schnackenburg- Arendsee Warnau-Havelberg-Schnackenburg Havelberg-Nitzow Kümmernitz – Havelberg Sandau- Osterburg- Heiligenfelde Stendal- Kläden Stendal-Werben Rathenow-Wulkau Tangermünde-Kläden Tangerhütte-Tangermünde Groleben - Stendal Tangerhütte- B 189
Kreis- und Gemeindestraßen	
<i>zahlreiche Kreis- und kommunale Straßen</i>	bedarfsgerechte Erschließung der gesamten Region
Fähren	
<i>Räbel; Kombinierte Wagen-Motor-Gierfähre</i> <i>Sandau; Kombinierte Wagen-Motor-Gierfähre</i> <i>Arneburg; Wagen-Gierseilfähre</i>	L 2 Seehausen- Werben- Havelberg L 9 Osterburg- Sandau Ortsverbindung Arneburg- Hohenberg-Krusemark
Flussquerungen (Brücken)	
<i>Elbe</i> <i>Havel</i>	B 189 Wittenberge B 188 Tangermünde Eisenbahnbrücke Stendal B 107 Havelberg
ÖPNV/Busverkehr	
<i>zahlreiche regelmäßige Buslinien und Anrufbussystem</i> <i>Schnellbahnstrecke über Stendal mit individuellem Halt</i>	Im gesamten Landkreis wird der Busbetrieb durch die Altmark Bus GmbH sichergestellt. ICE 12 (Berlin-Basel) ICE 10 (Berlin-Bonn)

Verkehr	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
<i>RE 7</i> <i>RB 30</i>	ICE 77 (Berlin-Amsterdam) sowie weitere einzelne ICE Züge in Richtung Wittenberge und Salzwedel Magdeburg- Stendal – Wittenberge Magdeburg- Wittenberge
Binnenschifffahrt und Häfen	
<i>Elbe Bundeswasserstraße</i> <i>Havel Bundeswasserstraße</i> <i>Hafen Havelberg</i>	gesamter Untersuchungsraum von Süd nach Nord nordwestliches Kreisgebiet Schollene- Quitzöbel Havelberg- Schleusenkanal Havel
Schienennetz	
<i>Normalspurige Strecken ein- und mehrgleisig</i>	Ost-Westverbindung über Stendal Nord-Südverbindung Wittenberge/Salzwedel- Stendal-Magdeburg
Luftverkehr	
<i>Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel</i> <i>Sonderlandeplatz Kietze/Scharlippe (Rundflüge, Sportflieger)</i>	nördlich von Stendal östlich Stendal
Jerichower Land	
Autobahn	
A2	Magdeburg in Richtung Osten (Anschlussstellen Burg- Zentrum, Burg- Ost, LOSTAU / Hohenwarthe)
Bundesstraße	
<i>B 246 A</i> <i>B 1</i> <i>B 107</i>	Möckern –Burg Burg-Genthin Genthin-Jerichow
Landesstraße	
L 33 L 34 L 52 L 54	B 107 Jerichow- Briest Genthin-Premnitz (Land Brandenburg) Burg- Zielitz Dretzel- Jerichow
Kreis- und Gemeindestraßen	
<i>zahlreiche Kreis- und kommunale Straßen</i>	bedarfsgerechte Erschließung der gesamten Region
Flussquerungen (Brücken)	
<i>Elbe</i> <i>Elbe-Havel-Kanal</i>	A 2 LOSTAU Burg - Parchau Burg - Schartau Hohenwarthe – Niegripp Niegripp- Burg Zerben-Parey B 1, B 107 Genthin
Fähren	
<i>Ferchland- Grieben Wagen-Motorfähre (Elbe)</i>	K 1196 Tangerhütte -Ferchland-Genthin
Schienennetz	
<i>Normalspurige Strecken ein- und mehrgleisig</i>	nordöstlich von Brandenburg über Genthin nach Magdeburg östlich aus Loburg in Richtung Magdeburg südöstlich von Dessau über Gommern nach Mag- deburg
ÖPNV/Busverkehr	
<i>Zahlreiche regelmäßige Buslinien und Anrufbussys- tem</i>	Im gesamten Landkreis wird der Busbetrieb durch die Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land si- chergestellt.

Verkehr	Lage/Verlauf im Untersuchungsgebiet
RB 31 RB 35 RB /RE	Magdeburg -Genthin Magdeburg- Loburg Magdeburg- Gommern
Binnenschifffahrt und Häfen	
Elbe-Havel- Kanal Bundeswasserstraße	Genthin- Hohenwarthe
Luftverkehr	
Sonderlandeplatz Burg	südlich von Burg
Börde	
Autobahn	
A 2/A14	Kreuz Magdeburg (Barleben)
Bundesstraße	
B71 B1 B189	Magdeburg – Salzwedel – Uelzen Magdeburg- Helmstedt Magdeburg- Stendal
Landesstraße	
L 24 L 44 L 47 L 48	Haldensleben-Richtung A 2- Bornstedt Rogätz- Wolmirstedt- Bornstedt B 189 – Hohenwarsleben Barleben-Ebendorf
Kreis- und Gemeindestraßen	
zahlreiche Kreis- und kommunale Straßen	bedarfsgerechte Erschließung der gesamten Region
Flussquerungen	
Mittellandkanal	Groß Amensleben; Vahldorf; Wedringen; Haldensleben; Uthmöden
Fähren	
Rogätz; Wagen-Motorfähre	Rogätz- Burg L 29 / K 1209
ÖPNV/Busverkehr	Im ehemaligen Kreisbereich des Altkreises Börde obliegt die Zuständigkeit des Busverkehrs bei der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Börde – Bus. Im ehemaligen Bereich des Ohrekreises wird der Busverkehr durch die OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH sichergestellt. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit außerhalb des Linienverkehrs den Ohre Anrufbus zu nutzen. Für Pendler und Vielfahrer, die in Magdeburg und Umland zwischen der S-Bahn und kommunalen Verkehrsmitteln umsteigen möchten, existiert unabhängig vom S-Bahn-Tarif der übergeordnete MUM-Tarif (Magdeburg-Umland-Tarif), welcher auch die Magdeburger Verkehrsbetriebe einschließt
Regionalbahnen	Linie Magdeburg – Haldensleben
Binnenschifffahrt und Häfen	
Mittellandkanal Bundeswasserstraße Hafen Haldensleben	Haldensleben- Wasserstraßenkreuz Magdeburg Lage am Mittellandkanal in Haldensleben
Luftverkehr	
---	---

Quelle: Google Maps; Landkreis Prignitz; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg;
http://geoportal.geodaten.niedersachsen.de/navigator/basicviewer_print.jsp, Stand: 13.05.2010
 Landkreis Lüneburg, Fortschreibung Regionales Raumordnungsprogramm 2003 (Umweltbericht), Entwurf Fortschreibung 2009, zeichnerischer Teil; Landkreis-Lüchow-Dannenberg, Regionales Raumordnungsprogramm 2004, zeichnerischer Teil; Straßenkarte des Landes Sachsen-Anhalt; Internetseiten der Landkreise Börde, Stendal, Jerichower Land; ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2009

B 6 Kartenverzeichnis

Karte 1: Gebietskulisse IREK „Untere Mittelbe“

Karte 2: Schutzgebiete im IREK „Untere Mittelbe“

B 7 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eckdaten zum Untersuchungsraum (Stand 2008)	25
Tabelle 2: Bedeutende Gewässer im Untersuchungsraum	29
Tabelle 3: Überschwemmungsgebiete im Sinne der Raumordnung im Untersuchungsraum	31
Tabelle 4: Hochwassergefährdete Bereiche im Sinne der Raumordnung im Untersuchungsraum	32
Tabelle 5: Einwohner und Bevölkerungsdichte im Untersuchungsraum (Stand 2008)	34
Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum	35
Tabelle 7: Anzahl der Zu- und Wegzüge im Untersuchungsraum*	36
Tabelle 8: Altersstruktur im Untersuchungsraum (Stand 2008)	36
Tabelle 9: Verteilung der Altersgruppen im Landkreisvergleich [%]	38
Tabelle 10: Altersstrukturprognose im Landkreisvergleich (2006 zu 2025)	38
Tabelle 11: Bevölkerungsprognose im Landkreisvergleich (2006 zu 2025)	39
Tabelle 12: Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu Marktpreisen im Landkreisvergleich	41
Tabelle 13: Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen im Landkreisvergleich (Stand 2007)	42
Tabelle 14: Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren am Arbeitsort im Landkreisvergleich (Stand 2008)	43
Tabelle 15: Anzahl landwirt. Betriebe nach Größenklassen im Landkreisvergleich (2007)	44
Tabelle 16: Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreisvergleich (2008)	44
Tabelle 17: Altersstruktur sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreisvergleich (Stand 2008)	45
Tabelle 18: Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt) im Landkreisvergleich	45
Tabelle 19: Anzahl Arbeitslose im Jahresdurchschnitt nach ausgewählten Personengruppen im Landkreisvergleich	46
Tabelle 20: Bettenangebot, Übernachtungen, Aufenthaltsdauer im Landkreisvergleich ...	48
Tabelle 21: Touristische Routen im IREK-Bereich von Sachsen-Anhalt	51
Tabelle 22: Kindertagesstätten im Landkreisvergleich (Stand 2008)	53
Tabelle 23: Anzahl von Schultypen im Landkreisvergleich (Stand 2009)	54
Tabelle 24: Entwicklung der Schülerzahlen ¹ im Landkreisvergleich	54
Tabelle 25: Alten- und Pflegeheime im Landkreisvergleich (Stand 2007)	56
Tabelle 26: Medizinische Grundversorgung im Landkreisvergleich (Stand 2008)	56

Tabelle 27: Anzahl von Jugend- und Freizeiteinrichtungen im Landkreisvergleich (Stand 2008)	57
Tabelle 28: Elbquerungen im Untersuchungsraum	59
Tabelle 29: Aufgabenverteilung bei der Erarbeitung des IREK Untere Mittelelbe	131
Tabelle 30: Tourismusverbände und Touristinformationsstellen im Untersuchungsgebiet (Stand 2008)	136
Tabelle 31: Schutzgebietssystem von Europäischen Vogelschutzgebieten (SPA) und Flora-Fauna-Habitat-Gebieten (FFH) im Untersuchungsraum.....	137
Tabelle 32: Schutzgebietssystem von Landschaftsschutzgebieten (LSG) und Naturschutzgebieten (NSG) im Untersuchungsraum	141
Tabelle 33: Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsraum.....	145
Tabelle 34: Häfen, Bootsanlieger, Wasserwanderrastplätze im Untersuchungsgebiet (Stand 2008)	146
Tabelle 35: Übersicht Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum (Stand 2009)	148

B 8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gebietskulisse des IREK Untere Mittelelbe	5
Abbildung 2: Kooperationsraum des regionalen Netzwerkes	16
Abbildung 3: Naturräumliche Gliederung.....	26
Abbildung 4: Schutzgebietsübersicht	28
Abbildung 5: Raumstrukturtypen nach BBSR Auswertung	33
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum (2000 zu 2008).....	35
Abbildung 7: Altersstruktur im Untersuchungsgebiet (Stand 2008).....	37
Abbildung 8: Bevölkerungsprognose 2006 bis 2025 im Landkreisvergleich [%]	40
Abbildung 9: Anteil am BIP zu Marktpreisen im Landkreisvergleich im Jahr 2007 [%].....	42
Abbildung 10: Entwicklung der Schülerzahlen von 2000 bis 2008 [%].....	55
Abbildung 11: Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen – Stand 01.Januar 2010 – gemäß Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen	58
Abbildung 12: Drei-Säulen-Modell des Hochwasserschutzes.....	71
Abbildung 13: Die Elbe als nur mäßig regulierte Wasserstraße	80
Abbildung 14: Containerumschlag im Hamburger Hafen.....	81
Abbildung 15: Schiffstypen und Tiefgang	83
Abbildung 16: Handlungsstrategie	90

B 9 Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
AEP	Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung
AG	Arbeitsgemeinschaft
B	Bundesstraße
BATZ	Verein der sich mit der Förderung des Tourismus im Landkreis Ludwigslust befasst
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BK	Bördekreis
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMELV	Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
BMVEL	Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft
BUND	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland
CEMAT-Leitlinien	Leitlinien für eine nachhaltige räumliche Entwicklung auf dem europäischen Kontinent
CLH	Colbitz-Letzlinger Heide
CZ	Tschechische Republik
D	Deutschland
DAN	Danneberg
DB	Deutsche Bahn
DSL	Digital Subscriber Line / dt. Digitaler Teilnehmeranschluss
DTV	Deutscher Tourismusverband
e.V.	Eingetragener Verein
EFB	Elbe und Fiener Bruch
EAGFL	Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds für Landwirtschaft
EH	Elbe und Havel
ES	Elbe-Saale
EU	Europäische Union
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
EW	Einwohner
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FH	Fachhochschule
GAK	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GIS	Geographic information systems
GLES	Gebietsbezogene Lokale Entwicklungsstrategie
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GRW	Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"
GTZ	Auftrag der Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
HVV	Hamburger Verkehrsverbundes
IBA	Internationale Bauausstellung
ICE	Intercity-Express
IFF	Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung
ILE	Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung
ILEK	Integrierte Ländliches Entwicklungskonzept

INTERREG	Europäische Territoriale Zusammenarbeit im Rahmen der neuen Ziel 3 Förderung der Europäischen Union im Zeitraum 2007 bis 2013
INWATER	Teilprojekt des Förderprogramms „Baltic Sea Region - Interreg IIIB“
IÖW	Institut für ökologische Wirtschaftsforschung Berlin
IREK	Integriertes Regionskonzept
JL	Jerichow Land
K	Kreisstraße
KAG	Kommunale Arbeitsgemeinschaft
KAG	Kommunale Arbeitsgemeinschaft
KITA	Kindertagesstätte
km	Kilometer
L	Landesstraße
LAG	Lokalen Aktionsgruppen
LEADER	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale / dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LG	Lauenburg
LG	Landesplanung Grundsatz
LGMV	Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern
LGSA	Landgesellschaft Sachsen-Anhalt
LK	Landkreis
LKW	Lastkraftwagen
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LSG	Landschaftsschutzgebiete
LTV	Landestourismusverband Brandenburg
LVG	Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft
LWL	Ludwigslust
LZ	Landesplanung Ziel
MA	Mittlere Altmark
MEW	Müritz-Elde-Wasserstraße
MIV	motorisierter Individualverkehr
MLUR	Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt
MORO	Modellvorhaben der Raumordnung
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NATURA 2000	offizielle Bezeichnung für ein kohärentes Netz von besonderen Schutzgebieten innerhalb der Europäischen Union
NEIbtBRG	Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue"
NIW	Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft
NSG	Naturschutzgebiete
NVS	Nahverkehr Schwerin
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn
ÖPNV	Öffentlichen Personennahverkehr
OSZ	Oberstufenzentrum
PCH	Parchim

PR	Prignitz
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RG	Regionalplanung Grundsatz
RIG	Regionale Interessengemeinschaft
ROB	Raumordnungsbericht
ROG	Raumordnungsgesetz
ROK	Raumordnungskatster
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RZ	Regionalplanung Ziel
SALEG	Sachsen-Anhaltinische Landesentwicklungsgesellschaft
SDL	Stendal
SG	Schutzgebiet
SGS	Bus & Reisen Schwerin
SPA	Europäische Vogelschutzrichtlinie
SWOT	Stärken-Schwächen - Analyse
TMV	Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern
TU	Technische Universität
UG	Untersuchungsgebiet
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization / dt. Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur
UR	Untersuchungsraum
UTE	Uchte-Tanger-Elbe
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VWM	Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg
WETLANDS 2	Integriertes Management von Feuchtgebieten

B 10 Literatur- und Quellenverzeichnis

Altmark-Journal	http://www.altmark-journal.de/
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	Statistischer Bericht – Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2009 bis 2030; Statistisches Jahrbuch Brandenburg 2005, 2007, 2009
Bildungszentrum der Jugendfeuerwehr Sachsen-Anhalt	Statistikdaten zur Jugendfeuerwehr in Sachsen-Anhalt, 2009
Biosphärenreservat Mittelbe, Sachsen-Anhalt	www.biosphaerenreservatmittelelbe.de
BUND	Karte. Die Elbe als nicht regulierte Wasserstraße Karte: Unterschiedliche Schiffstypen im Größenvergleich
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung	Laufende Raumbbeobachtung – Raumabgrenzungen, Raumtypen Raumordnungsbericht 2010, BBSR 34/2009
Bundesministerium für Verkehr und Stadtentwicklung	Broschüre zum Modellvorhaben „Region schafft Zukunft“ Demografischer Wandel aktiv gestalten, Berlin Juni 2009
Bundesministerium des Innern	Forschungsvorhaben; Maßnahmen von Bund und Länder für eine abgestimmte Politik in den ländlichen Regionen unter dem Aspekt des demografischen Wandels, August 2010
DER SPIEGEL	Nasser Alptrraum, Nr. 46/2010, S.48 ff, S.50

Freie und Hansestadt Hamburg	Endbericht 2010 zum Projekt „Ländliche Räume“ im Rahmen des MORO-Nord Teilprojekt 11, von DSN Analysen & Strategien, Kiel im März 2010
Gemeinschaftsinitiative ELLA vertreten durch das Sächsische Landesamt für Umwelt und Geologie INTERREG III B	www.ella-interreg.org CD; Elbe-Atlas 2006 Vorsorgende Hochwasserschutzmaßnahmen durch transnationale Raumordnung für das Einzugsgebiet der Elbe, Ergebnisse und Handlungsvorschläge, Freistaat Sachsen, November 2006 Hochwasserbroschüre; Hinweise und Tipps für die betroffene Bevölkerung, Landkreis Stendal für das Gebiet der KAG Juni 2008
Google Maps	Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum (Stand 2009)
Handelskammer Hamburg nach Hafen Hamburg Marketing e.V.	Containerumschlag im Hamburger Hafen
Internationale Bauausstellung 2010 Stadtumbau Ost	www.iba-stadtumbau.de Plan 2025 Zukunftsstrategie „Zentraler Ort im ländlichen Raum“, Hansestadt Stendal, April 2010
Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung Berlin	Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes
Jugendamt Landkreis Börde	Statistikdaten zu Jugendeinrichtungen im Landkreis Börde
Jugendhilfeplaner Jerichower Land 2009	Statistikdaten zu Jugendeinrichtungen im Landkreis Jerichower Land
Kreisfeuerwehr Lüneburg	www.kreisfeuerwehr-lueneburg.de
Kreisfeuerwehrverband Ludwigslust	Statistikdaten zu Jugendfeuerwehren im Landkreis Ludwigslust
Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg	Informationen zu den Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsraum
Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie Mecklenburg-Vorpommern	Gutachtlicher Landschaftsrahmenplan für die Region Westmecklenburg
Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie Mecklenburg-Vorpommern	Informationen zu den Schutzgebietssystemen von Europäischen Vogelschutzgebieten (SPA) und Flora-Fauna-Habitat-Gebieten (FFH) im Untersuchungsraum Informationen zu den Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsraum
Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen	www.lskn.niedersachsen.de Regionale Vorausschätzung der Bevölkerung Niedersachsens für die Jahre 2004 bis 2021
Landesumweltamt Brandenburg	Informationen zu den Schutzgebietssystemen von Europäischen Vogelschutzgebieten (SPA) und Flora-Fauna-Habitat-Gebieten (FFH) im Untersuchungsraum
Landkreis Lüneburg	Fortschreibung Regionales Raumordnungsprogramm 2003 (Umweltbericht), Entwurf Fortschreibung 2009, S. 26
Landkreis Lüneburg	Fortschreibung Regionales Raumordnungsprogramm 2003 (Umweltbericht), Entwurf Fortschreibung 2009, zeichnerischer Teil
Landkreis Prignitz	www.landkreis-prignitz.de
Landkreis Stendal	www.landkreis-stendal.de
Landkreis Börde	www.boerdekreis.de
Landkreis Jerichower Land	www.lkjl.de

Landkreis-Lüchow-Dannenberg	Regionales Raumordnungsprogramm 2004, S. 62;
Landkreis-Lüchow-Dannenberg	Regionales Raumordnungsprogramm 2004, zeichnerischer Teil
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt	www.mlv.sachsen-anhalt.de Demographie: www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?
Netzwerk Zukunft Sachsen-Anhalt e.V.	http://www.netzwerk-zukunft-sachsen-anhalt.de/ Agenda 21
Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz	http://www.nlwkn.niedersachsen.de/master/C45915652_N5737468_L20_D0_I5231158.html , Stand: 05.05.2010;
PLANCO	Seeverkehrsprognose, 2007
Project M GmbH	Vortrag zur „Destinationsmanagement-Agentur Elbe“ auf der Sitzung des Koordinierungsstabs der KAG Elbetal am 18.12.2007
Raumordnungskatster des Landes Sachsen-Anhalt	ROK- Daten Sachsen – Anhalt
Deutschen Verbandes für Landschaftspflege (DVL)	http://www.reginet.de/regionalinitiativen.html
Bundesverband der Regionalbewegung	www.regionalbewegung.de
Regionaler Planungsverband Westmecklenburg	Entwurf Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg, 2009
Regionalverein-Altmark	http://altmark.eu/regionalverein-altmark/
Statistische Ämter des Bundes und der Länder	www.regionalstatistik.de www.statistik-portal.de
Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern	Statistische Berichte – Bevölkerungsentwicklung der kreisfreien Städte und Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030, Basisjahr 2006, Grundlage ist die 4. Landesprognose; Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2001, 2005, 2007, 2009;
Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt	5. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Sachsen-Anhalt Internetveröffentlichung; Statistischer Bericht- Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen; Juni 2009; http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=
Tourismusverband Mecklenburg - Schwerin e.V.	Statistikdaten zum Thema Tourismus
Tourismusverband Mecklenburg - Schwerin e.V.	Daten zu Häfen, Bootsanlieger, Wasserwanderrastplätze im Untersuchungsgebiet, Stand 2008
Tourismusverband Prignitz e.V	Statistikdaten zum Thema Tourismus
Tourismusverband Prignitz e.V	Daten zu Häfen, Bootsanlieger, Wasserwanderrastplätze im Untersuchungsgebiet, Stand 2008
Urstromtalbe.de	http://www.urstromtalbe.de
Wegweiser Kommune	http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen
Stadt Bleckede	Verbesserung der freizeit-touristischen verkehrlichen Infrastruktur in den LEADER-Regionen Achtern-Elbe-Diek und Elbtalaue
Wikipedia	Internetrecherche zu den Gemeinden

	Brandschutzstatistik im Landkreis Prignitz 2008
Kreisfeuerwehrverband Lüchow-Dannenberg e.V.	Jugendfeuerwehren, www.kreisfeuerwehr.de
Land Sachsen-Anhalt	Sozialbericht des Landes Sachsen-Anhalt 2005 – 2009
Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz	Natura 2000: Europäische Vogelschutzgebiete und gemeldete FFH-Gebiete in Niedersachsen, http://www.umwelt.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=2540&article_id=9124&psmand=10 , Stand: 05.05.2010
Geoportal Niedersachsen	http://geoportal.geodaten.niedersachsen.de/navigator/basicviewer_print.jsp , Stand: 13.05.2010
Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung	Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Bad Godesberg, 1961
Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt	Der Touristikatlas des Landes Sachsen-Anhalt, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt, 2005
Land Sachsen-Anhalt	ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2009
Land Sachsen-Anhalt	Straßenkarte des Landes Sachsen-Anhalt
Land Sachsen-Anhalt	Klimaschutzprogramm 2020 des Landes Sachsen-Anhalt, Entwurf Januar 2010 Strategie des Landes Sachsen-Anhalt zur Anpassung an den Klimawandel und den dazugehörigen Aktionsplan, April 2010
Land Sachsen-Anhalt	www.blauesband.de ; Angaben zur Wasserinfrastruktur in Sachsen-Anhalt