

# Hansestadt Rostock

## Bürgerschaft

### Einladung

---

#### Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

**Sitzungstermin:** Donnerstag, 20.11.2014, 17:30 Uhr

**Raum, Ort:** Beratungsraum 1a/b, Rathausanbau, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

---

### Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderungen der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13.11.2014
- 4 Anträge
- 5 Beschlussvorlagen
- 5.1 Sechste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock" 2014/BV/0269
- 5.2 Dr. Steffen Wandschneider (für die Fraktion der SPD) Kundentoiletten bei Neubauten im Einzelhandel 2014/AN/0348
- 6 Informationsvorlagen
- 6.1 Anpassung der Straßenbaubeitragssatzung Beschluss-Nr. 2012/AN/4193 vom 30.01.2013 2014/IV/0045
- 6.2 Umsetzung des Beschlusses der Bürgerschaft Nr. 2012/AN/4194 vom 30.01.2013 Eingruppierung der Straßen und Plätze in der Hansestadt Rostock gemäß § 4 Abs. 4 der Straßenbaubeitragssatzung 2014/IV/0174
- 6.3 Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Straßenwinterdienstes 2014/2015 auf dem Territorium der Hansestadt Rostock 2014/IV/0366
- 6.4 Bericht zum Stand des Umweltmanagementsystems in der Stadtverwaltung Rostock 2014/IV/0367
- 7 Verschiedenes
- 7.1 Neugestaltung Platz Friedhofsweg, Ecke Stampfmüllerstraße
- 7.2 Informationen

Andreas Engelmann  
Ausschussvorsitzender

# Hansestadt Rostock

Bürgerschaft

---

## Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

**Sitzungstermin:** Donnerstag, 20.11.2014, 17:30 Uhr

**Raum, Ort:** Beratungsraum 1a/b, Rathausanbau, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

---

## Nachtragstagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderungen der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13.11.2014
- 4 Anträge
- 4.1 Dr. Steffen Wandschneider (für die Fraktion der SPD) **2014/AN/0348**  
Kudentoiletten bei Neubauten im Einzelhandel
- 4.2 Prof. Dr. Dieter Neßelmann (für die CDU-Fraktion) **2014/AN/0446**  
Prüfauftrag für kurzfristige Lösungen zur Entlastung des Elmenhorster Wegs
- 5 Beschlussvorlagen
- 5.1 Sechste Satzung über die teilweise Aufhebung der **2014/BV/0269**  
Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"
- 5.2 Analyse zur Fortführung der IGA Rostock 2003 GmbH **2014/BV/0359**
- 6 Informationsvorlagen
- 6.1 Anpassung der Straßenbaubeitragssatzung **2014/IV/0045**  
Beschluss-Nr. 2012/AN/4193 vom 30.01.2013
- 6.2 Umsetzung des Beschlusses der Bürgerschaft Nr. **2014/IV/0174**  
2012/AN/4194 vom 30.01.2013  
Eingruppierung der Straßen und Plätze in der Hansestadt Rostock gemäß § 4 Abs. 4 der Straßenbaubeitragssatzung
- 6.3 Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung **2014/IV/0366**  
des kommunalen Straßenwinterdienstes 2014/2015 auf dem Territorium der Hansestadt Rostock
- 6.4 Bericht zum Stand des Umweltmanagementsystems in der **2014/IV/0367**  
Stadtverwaltung Rostock
- 6.5 Vorlage des Konzeptes zur Verkehrssicherheitskampagne **2014/IV/0346**  
"Rostock lässt sich sehen" und der diesebezüglichen Städtischen Werbeaktion zur Verkehrssicherheit aufgrund des Beschlusses der Bürgerschaft Nr. 2013/AN/5122 vom 04.12.2013

- 7      Verschiedenes
- 7.1    Neugestaltung Platz Friedhofsweg, Ecke Stampfmüllerstraße
- 7.2    Informationen

gez. Andreas Engelmann  
Ausschussvorsitzender

<b>Antrag</b>	Datum: 22.10.2014
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	
<b>Dr. Steffen Wandschneider (für die Fraktion der SPD)</b> <b>Kundentoiletten bei Neubauten im Einzelhandel</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
13.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
03.12.2014	Bürgerschaft
	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Oberbürgermeister wird beauftragt:

bei künftigen Baugenehmigung für Verkaufsstellen, die größer sind als 600 Quadratmeter ein barrierefreies, geschlechtsneutrales Kunden-WC und einen Wickeltisch als Bestandteil festzuschreiben. Dieses gelte ab sofort für die Genehmigung von Neubauten. Bei schon genehmigten oder bereits im Bau befindenden Neubauten soll überprüft werden, ob eine Einrichtung des barrierefreien Kunden-WC und des Wickeltisches umsetzbar ist. Ebenso soll dies bei größeren Sanierungen/ Umbauten in bereits existierenden Märkten überprüft werden.

**Sachverhalt:**

Für ein familien- und generationenfreundliches Klima in der Hansestadt Rostock bedarf es vieler kleiner Schritte. Besonders für Eltern von Kleinkindern wie auch für ältere Menschen sind öffentlich zugängliche, kostenlos nutzbare Toiletten wichtig um ihren Alltag stressfrei zu absolvieren.

Eine eigenständige tägliche Versorgung ist für ältere Menschen sehr wichtig, da kann eine fehlende Toilette beim Einkaufen schon eine hohe Hürde sein.

Mit einem überschaubar geringen Investitionsaufwand für Bauherren kann der Alltag durch eine Kundentoilette für Familien und Ältere im wahrsten Sinne des Wortes „erleichtert“ werden.

In Berlin, Bayern und Baden-Württemberg gibt es bereits die Verpflichtung zum Einbau von Kundentoiletten ab bestimmten Verkaufsflächengrößen. Diese werden von Seniorengremien und dem Einzelhandel positiv bewertet.

gez.

Dr. Steffen Wandschneider  
Fraktionsvorsitzender

<b>Antrag</b>	Datum:	11.11.2014
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>		
<b>Prof. Dr. Dieter Neßelmann (für die CDU-Fraktion) Prüfauftrag für kurzfristige Lösungen zur Entlastung des Elmenhorster Wegs</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
11.11.2014	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
13.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
25.11.2014	Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	Vorberatung
03.12.2014	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, inwieweit kurzfristige, vorübergehend dokumentierbare Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung des Elmenhorster Wegs als Übergangsvariante bis zur baulichen Realisierung der geplanten Ortsumgehung Elmenhorsts umsetzbar sind.

Diese sind der Bürgerschaft in ihrer Sitzung im Januar 2015 vorzulegen.

**Sachverhalt:**

Der Elmenhorster Weg ist ein nicht als Durchfahrtsstraße geplante schmale Straße mit einer Breite von 3,50 m, einem fehlenden Gehweg und einer ausgewiesenen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h, an die sich nicht jeder hält. Die Straße wird als Abkürzung sowohl von Pkw's und Lkw's als auch von Schwerlasttransportern als Durchgangsverkehrstraße genutzt. Jedes Navigationsgerät weist diese Straße als kürzeste Verbindung zwischen Elmenhorst und Diedrichshagen in das Rostocker Stadtzentrum aus. Die Anlieger und Bewohner der betroffenen Straße beklagen zu Recht seit Jahren die mangelnde Lebens- und Wohnqualität und fühlen sich von den Verantwortlichen der Stadt im Stich gelassen. Daher fordern wir sofortige vorübergehende Maßnahmen zur Entlastung der geschilderten Verkehrssituation im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner. Ziel muss es natürlich sein, einen Planfeststellungsbeschluss für eine Ortsumgehung Elmenhorst zu erarbeiten und umzusetzen.

Prof. Dr. Dieter Neßelmann  
2. stellv. Fraktionsvorsitzender

<p><b>Beschlussvorlage</b></p> <p>Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b></p> <p>Federführendes Amt: Bauamt</p> <p>Beteiligte Ämter: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Finanzverwaltungsamt Rechtsamt</p>	<p>Datum: 24.09.2014</p> <p>fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus</p> <p>bet. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller</p> <p>bet. Senator/-in:</p>															
<p><b>Sechste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"</b></p>																
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19.11.2014</td> <td>Ortsbeirat Stadtmitte (14)</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>20.11.2014</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>09.12.2014</td> <td>Bau- und Planungsausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>28.01.2015</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	19.11.2014	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung	20.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung	09.12.2014	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung	28.01.2015	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
19.11.2014	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung														
20.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung														
09.12.2014	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung														
28.01.2015	Bürgerschaft	Entscheidung														

**Beschlussvorschlag:**

Die Bürgerschaft beschließt die Sechste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“ (Anlage 1)

**Beschlussvorschriften:**

§ 22 Abs. 3 KV M-V, § 162 BauGB

**bereits gefasste Beschlüsse:**

- Nr. 356/26/91 vom 27.11.1991  
Satzung über eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach § 142 Abs. 1 und 3 BauGB für das Stadtzentrum Rostock
- Nr. 568/38/1992 vom 07.10.1992  
Nachtragssatzung zur „Satzung über eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach § 142 Abs. 1 und 3 BauGB“
- Nr. 1042/39/1997 vom 29./30.01.1997  
Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“
- 2010/BV/0850 vom 08.09.2010  
Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes „Ehemaliger Güterbahnhof“ zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“

**Sachverhalt:**

Nach § 162 Abs. 1 BauGB ist die Sanierungssatzung u.a. aufzuheben, wenn die Sanierung durchgeführt ist. Dies gilt auch für Teile des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes.

Folgende Bürgerschaftsbeschlüsse wurden bereits über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung gefasst:

0314/05-BV vom 22./23. Juni 2005	Erste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“	Teilgebiete I, II, III
767/06/BV vom 08.11.2006	Zweite Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“	Teilgebiet IV
2010/BV/1311 vom 06.10.2010	Dritte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“	Teilgebiet V
2012/BV/3212 vom 05.09.2012	Vierte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“	Teilgebiete VI, VII
2013/BV/4284 vom 06.03.2013	Fünfte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“	Teilgebiete VIII

In dem von der Sechsten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung erfassten Teilgebiet IX sind die Sanierungsziele im Wesentlichen erreicht bzw. städtebauliche Missstände beseitigt. Der entsprechende Abschlussbericht ist als Anlage 2 beigelegt.

Nach dem BauGB, insbesondere nach dem Gebot der zügigen Durchführung der städtebaulichen Sanierung gem. § 136 Abs. 1 BauGB ist die Hansestadt Rostock bezogen auf das Teilgebiet IX berechtigt und verpflichtet, die mit der Sanierungssatzung vorgenommenen bodenrechtlichen Beschränkungen gem. §§ 144 ff. BauGB aufzuheben.

Nach Rechtswirksamkeit der Satzung entfallen für die betroffenen Grundstückseigentümer die Beschränkungen des Besonderen Städtebaurechts; die Hansestadt Rostock wird das Grundbuchamt um Löschung der Sanierungsvermerke ersuchen.

Weiterhin wird das Sanierungsverfahren nach den Vorschriften des BauGB abgeschlossen. Dazu gehört u.a. die Erhebung von Ausgleichsbeträgen nach § 154 BauGB, sofern diese nicht bereits im Vorwege durch freiwillige Vereinbarungen zwischen der Hansestadt Rostock und dem jeweiligen Grundstückseigentümer nach § 154 Abs. 3 BauGB abgelöst wurden.

Als Grundlage für die Vereinbarungen zur Ablösung des Ausgleichsbetrages waren bereits vor Abschluss der Sanierung Bodenwertermittlungen erforderlich. Diese durch den Gutachterausschuss in der Hansestadt Rostock vorgenommenen Bodenbewertungen ergaben, dass die städtebaulichen Maßnahmen zu einer Aufwertung des Teilgebietes und damit zu Bodenwertsteigerungen an den Grundstücken geführt haben.

Zum Stichtag der Rechtskraft dieser Teilaufhebungssatzung ist durch den Gutachterausschuss die sanierungsbedingte Wertsteigerung abschließend zu ermitteln. Auf Grundlage dieser grundstücksbezogenen Ermittlungen werden dann die noch nicht abgelösten Ausgleichsbeträge festgesetzt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Die Maßnahme hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen auf den Kernhaushalt. Die Ausgleichsbeträge stehen als Einnahmen auf den Konten EH 46710000 und FH 66710000 im städtebaulichen Sondervermögen „Stadtzentrum Rostock“ der weiteren Sanierung zur Verfügung.

Bezug zum Haushaltssicherungskonzept: -

Roland Methling

**Anlage/n:**

Anlage 1: - Sechste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung Stadtzentrum Rostock  
Satzung - Anlage 1 Grundstücksübersicht  
Satzung - Anlage 2 Lageplan

Anlage 2: - Abschlussbericht zur Teilaufhebung der Sanierungssatzung nach § 162 BauGB einschl. Bilddokumentation

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2014 / BV / 0269

## Sechste Satzung

### über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“

---

Aufgrund des § 5 Abs.1 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777) und des § 162 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S.2414), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 15. Juli 2014 (BGBl. I S. 954), hat die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock in ihrer Sitzung am 28.01.2015 folgende Satzung beschlossen:

#### § 1

- (1) Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ vom 27.11.1991, geändert durch die 1. Nachtragssatzung vom 07.10.1992 sowie die Satzungen über die förmliche Festlegung der Erweiterungsgebiete zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ vom 29./30.01.1997 und vom 08.09.2010 wird hiermit für das nachfolgend näher beschriebene Teilgebiet IX aufgehoben.
- (2) Das Teilgebiet IX umfasst alle in der Anlage 1 aufgeführten Grundstücke und Grundstücksteile, innerhalb der im Lageplan im Maßstab 1 : 1000 durch eine schwarz gestrichelte Linie gekennzeichneten, vom übrigen Stadtgebiet abgegrenzten Flächen.

Der Lageplan vom 14.08.2014 ist Bestandteil der Satzung und als Anlage 2 beigelegt.

#### § 2

Diese Satzung wird gemäß § 162 Abs.2 BauGB mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich.

Rostock, den .....

Siegel

.....  
Roland Methling  
Oberbürgermeister

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2014 / BV / 0269

## Anlage 1

zur Sechsten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung  
„Stadtzentrum Rostock“

### Teilgebiet IX

Grundstücke und Grundstücksteile

Flurbezirk I – Flur 3

Flurbezirk II – Flur 4

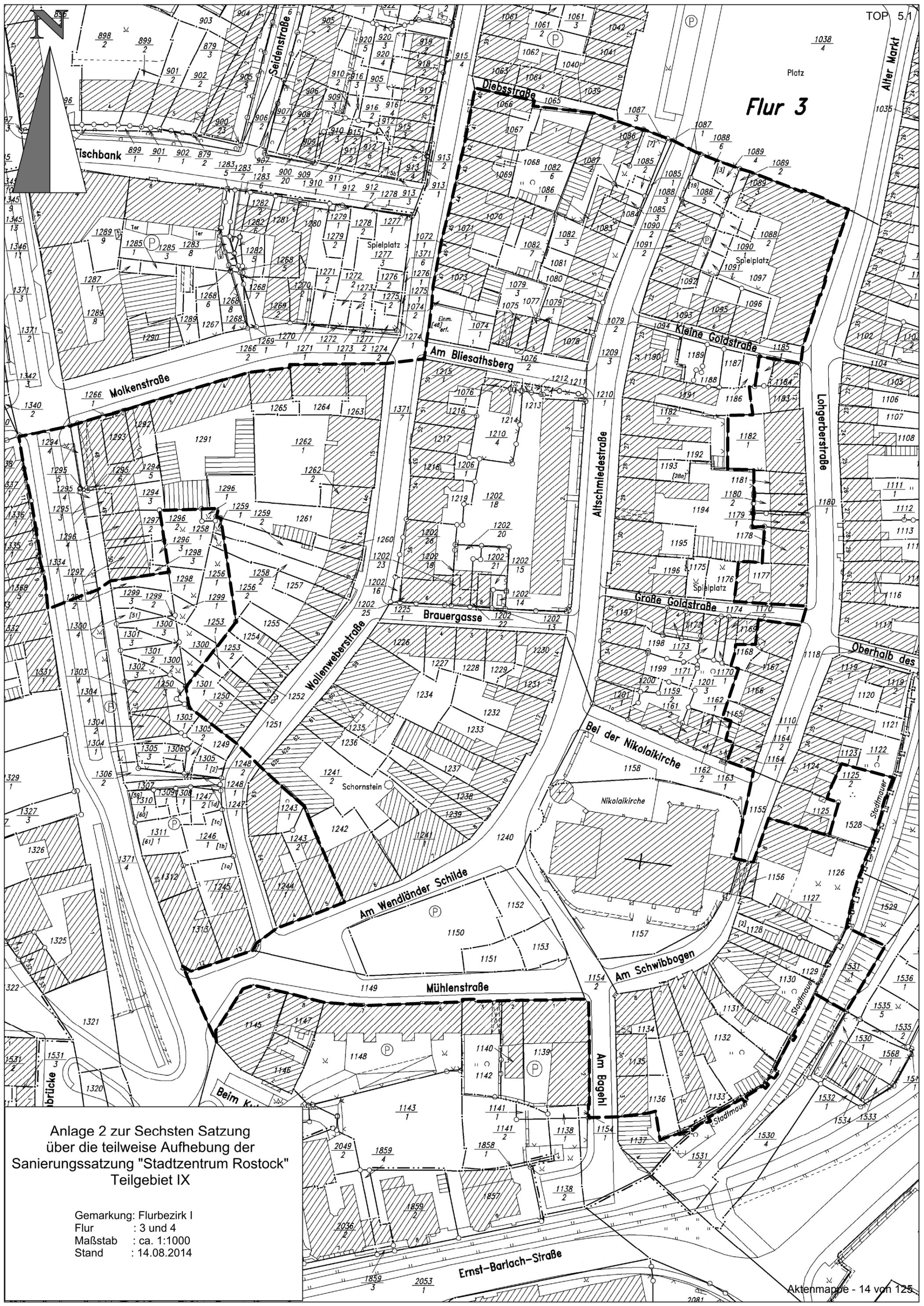
Flurstückskennzeichen	Lage/Adresse	Zusatz
132240-003-01066/000.00	Wollenweberstr. 40	
132240-003-01067/000.00	Wollenweberstr. 41	
132240-003-01068/000.00	Wollenweberstr. 42	
132240-003-01069/000.00	Wollenweberstr. 43	
132240-003-01070/000.00	Wollenweberstr. 44	
132240-003-01071/001.00	Wollenweberstr. 45	
132240-003-01072/001.00	Wollenweberstr. 46	
132240-003-01073/000.00	Wollenweberstr. 47	
132240-003-01074/001.00	Am Bliesathsberg 1	
132240-003-01074/002.00	Am Bliesathsberg 1	
132240-003-01075/000.00	Am Bliesathsberg 4	
132240-003-01076/001.00	Am Bliesathsberg 7	
132240-003-01076/002.00	Am Bliesathsberg	
132240-003-01077/000.00	Am Bliesathsberg 5	
132240-003-01078/000.00	Altschmiedestr. 4	
132240-003-01079/001.00	Am Bliesathsberg 5	
132240-003-01079/002.00	Altschmiedestr. 4	
132240-003-01079/003.00	Am Bliesathsberg 2	
132240-003-01080/000.00	Altschmiedestr. 5	
132240-003-01081/000.00	Altschmiedestr. 5	
132240-003-01082/003.00	Altschmiedestr. 5, Altschmiedestr. 6	
132240-003-01082/006.00	Diebsstr. 1	
132240-003-01082/007.00	Diebsstr. 1	
132240-003-01083/000.00	Altschmiedestr. 6	
132240-003-01084/000.00	Altschmiedestr. 6	
132240-003-01085/001.00	Altschmiedestr.	
132240-003-01085/002.00	Alter Markt 7	
132240-003-01085/003.00	Altschmiedestr. 6	
132240-003-01086/001.00	Altschmiedestr. 6	
132240-003-01086/002.00	Alter Markt 8	
132240-003-01087/001.00	Altschmiedestr.	
132240-003-01087/002.00	Altschmiedestr. 6	
132240-003-01087/003.00	Alter Markt 7	
132240-003-01088/002.00	Alter Markt 1	
132240-003-01088/003.00	Altschmiedestr. 20	
132240-003-01088/005.00	Alter Markt 3, Altschmiedestr. 19	
132240-003-01088/006.00	Alter Markt 3, Altschmiedestr. 19	
132240-003-01089/002.00	Alter Markt 1	
132240-003-01089/003.00	Alter Markt 3, Altschmiedestr. 19	
132240-003-01089/004.00	Alter Markt 3, Altschmiedestr. 19	
132240-003-01090/001.00	Alter Markt 1	

132240-003-01090/002.00	Altschmiedestr. 20	
132240-003-01091/001.00	Alter Markt 1	
132240-003-01091/002.00	Altschmiedestr. 20	
132240-003-01092/000.00	Altschmiedestr. 21	
132240-003-01093/000.00	Altschmiedestr. 22	
132240-003-01094/000.00	Kleine Goldstr.	
132240-003-01095/001.00	Kleine Goldstr. 6	
132240-003-01096/000.00	Kleine Goldstr. 7	
132240-003-01097/000.00	Alter Markt 1	
132240-003-01125/002.00	Bei der Nikolaikirche 7	
132240-003-01126/000.00	Bei der Nikolaikirche 8	
132240-003-01127/001.00	Am Schwibbogen 1	
132240-003-01128/000.00	Am Schwibbogen 2	
132240-003-01129/000.00	Am Schwibbogen 3	
132240-003-01130/000.00	Am Schwibbogen 4	
132240-003-01131/000.00	Am Schwibbogen 5	
132240-003-01132/000.00	Am Schwibbogen 6	
132240-003-01133/000.00	Am Schwibbogen 7, 7a, 7b, 7c	
132240-003-01134/000.00	Am Schwibbogen 8	
132240-003-01135/000.00	Am Bagehl 3a	
132240-003-01136/000.00	Am Bagehl 3	
132240-003-01149/000.00	Mühlenstr.	
132240-003-01150/000.00	Mühlenstr.	
132240-003-01151/000.00	Mühlenstr.	
132240-003-01152/000.00	Mühlenstr.	
132240-003-01153/000.00	Mühlenstr.	
132240-003-01154/002.00	Am Bagehl	Teilfläche
132240-003-01155/000.00	Am Schwibbogen, Bei der Nikolaikirche	Teilfläche
132240-003-01156/000.00	Bei der Nikolaikirche 1	
132240-003-01157/000.00	Bei der Nikolaikirche 1	
132240-003-01158/000.00	Bei der Nikolaikirche	
132240-003-01159/002.00	Bei der Nikolaikirche 2	
132240-003-01161/002.00	Bei der Nikolaikirche 3	
132240-003-01162/001.00	Bei der Nikolaikirche 3	
132240-003-01162/002.00	Bei der Nikolaikirche 4	
132240-003-01163/001.00	Bei der Nikolaikirche 5	
132240-003-01169/000.00	Große Goldstr. 1	
132240-003-01170/001.00	Große Goldstr. 2	
132240-003-01170/002.00	Große Goldstr. 1	
132240-003-01171/001.00	Große Goldstr. 2	
132240-003-01172/000.00	Große Goldstr. 4	
132240-003-01173/002.00	Große Goldstr. 4	
132240-003-01174/000.00	Große Goldstr.	
132240-003-01175/000.00	Große Goldstr.	
132240-003-01176/000.00	Große Goldstr.	
132240-003-01182/002.00	Altschmiedestr. 26	
132240-003-01186/000.00	Kleine Goldstr.	
132240-003-01187/000.00	Kleine Goldstr.	
132240-003-01188/000.00	Kleine Goldstr.	
132240-003-01189/000.00	Kleine Goldstr.	
132240-003-01190/000.00	Altschmiedestr. 23-24, Kleine Goldstr.	
132240-003-01191/000.00	Altschmiedestr. 25	
132240-003-01192/000.00	Altschmiedestr. 27	

132240-003-01193/000.00	Altschmiedestr. 28, 28a	
132240-003-01194/000.00	Altschmiedestr. 29	
132240-003-01195/000.00	Altschmiedestr. 30	
132240-003-01196/000.00	Altschmiedestr. 31, Große Goldstr. 6	
132240-003-01197/000.00	Altschmiedestr. 32	
132240-003-01198/000.00	Altschmiedestr. 33	
132240-003-01199/000.00	Altschmiedestr. 34	
132240-003-01200/002.00	Bei der Nikolaikirche 1a	
132240-003-01201/001.00	Bei der Nikolaikirche 1a	
132240-003-01201/003.00	Bei der Nikolaikirche 3- 5	
132240-003-01202/013.00	Brauergasse	
132240-003-01202/014.00	Brauergasse	
132240-003-01202/015.00	Brauergasse 8	
132240-003-01202/016.00	Brauergasse, Wollenweberstr.	
132240-003-01202/018.00	Altschmiedestr. 1-3	
132240-003-01202/019.00	Brauergasse 6	
132240-003-01202/020.00	Brauergasse 7	
132240-003-01202/021.00	Brauergasse 8	
132240-003-01202/022.00	Brauergasse 8	
132240-003-01202/023.00	Brauergasse 7	
132240-003-01202/025.00	Brauergasse 6	
132240-003-01202/026.00	Wollenweberstr. 56	
132240-003-01206/001.00	Wollenweberstr. 53	
132240-003-01209/003.00	Altschmiedestr.	
132240-003-01210/001.00	Am Bliesathsberg	
132240-003-01210/004.00	Am Bliesathsberg 7	
132240-003-01211/000.00	Am Bliesathsberg	
132240-003-01212/000.00	Am Bliesathsberg	
132240-003-01213/000.00	Am Bliesathsberg	
132240-003-01214/000.00	Am Bliesathsberg	
132240-003-01215/001.00	Wollenweberstr. 50	
132240-003-01216/000.00	Wollenweberstr. 51	
132240-003-01217/000.00	Wollenweberstr. 52	
132240-003-01218/000.00	Wollenweberstr. 53	
132240-003-01219/000.00	Wollenweberstr. 54	
132240-003-01225/001.00	Brauergasse	
132240-003-01226/000.00	Brauergasse 5	
132240-003-01227/000.00	Brauergasse 4	
132240-003-01228/000.00	Brauergasse 3	
132240-003-01229/000.00	Brauergasse 2	
132240-003-01230/000.00	Am Wendländer Schilde 14	
132240-003-01231/000.00	Am Wendländer Schilde 13	
132240-003-01232/000.00	Am Wendländer Schilde 12	
132240-003-01233/000.00	Am Wendländer Schilde 11	
132240-003-01234/000.00	Wollenweberstr. 59	
132240-003-01235/000.00	Wollenweberstr. 60	
132240-003-01236/000.00	Wollenweberstr. 61	
132240-003-01237/000.00	Am Wendländer Schilde 10	
132240-003-01238/000.00	Am Wendländer Schilde 9	
132240-003-01239/000.00	Am Wendländer Schilde 8	
132240-003-01240/000.00	Am Wendländer Schilde	
132240-003-01241/001.00	Am Wendländer Schilde 7	
132240-003-01241/002.00	Wollenweberstr. 62, 62a, 62b	

132240-003-01242/000.00	Am Wendländer Schilde 6	
132240-003-01250/005.00	Wollenweberstr. 3	
132240-003-01251/000.00	Wollenweberstr. 4	
132240-003-01252/000.00	Wollenweberstr. 5	
132240-003-01253/001.00	Wollenweberstr. 6	
132240-003-01253/002.00	Wollenweberstr. 6	
132240-003-01254/000.00	Wollenweberstr. 7	
132240-003-01255/000.00	Wollenweberstr. 8	
132240-003-01256/002.00	Wollenweberstr. 8	
132240-003-01257/000.00	Wollenweberstr. 8	
132240-003-01258/002.00	Wollenweberstr. 9	
132240-003-01259/002.00	Wollenweberstr. 9	
132240-003-01260/000.00	Wollenweberstr. 9	
132240-003-01261/000.00	Wollenweberstr. 14	
132240-003-01262/001.00	Wollenweberstr. 15	
132240-003-01262/002.00	Wollenweberstr. 14a	
132240-003-01263/000.00	Molkenstr. 1	
132240-003-01264/000.00	Molkenstr. 2	
132240-003-01265/000.00	Molkenstr. 3	
132240-003-01266/001.00	Grubenstr. 48	
132240-003-01291/000.00	Molkenstr. 4, 5	
132240-003-01292/000.00	Grubenstr. 48	
132240-003-01293/000.00	Grubenstr. 48	
132240-003-01294/003.00	Grubenstr. 49	
132240-003-01294/004.00	Grubenstr.	
132240-003-01294/005.00	Grubenstr. 48	
132240-003-01295/003.00	Grubenstr. 49	
132240-003-01295/004.00	Grubenstr.	
132240-003-01295/005.00	Grubenstr.	
132240-003-01295/006.00	Grubenstr. 48	
132240-003-01296/003.00	Grubenstr. 50	
132240-003-01296/004.00	Grubenstr. 49	
132240-003-01297/001.00	Grubenstr. 50	
132240-003-01297/002.00	Grubenstr. 50	
132240-003-01298/003.00	Grubenstr. 50	
132240-003-01304/004.00	Grubenstr.	Teilfläche
132240-003-01371/004.00	Grubenstr.	Teilfläche
132240-003-01371/007.00	Wollenweberstr.	Teilfläche
132241-004-01528/000.00	Karl-Planeth-Weg	Teilfläche
132241-004-01531/001.00	Karl-Planeth-Weg	

# Flur 3



Anlage 2 zur Sechsten Satzung  
 über die teilweise Aufhebung der  
 Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"  
 Teilgebiet IX

Gemarkung: Flurbezirk I  
 Flur : 3 und 4  
 Maßstab : ca. 1:1000  
 Stand : 14.08.2014

# - Abschlussbericht -



zur

Sechsten Satzung über die teilweise  
Aufhebung der Sanierungssatzung  
„Stadtzentrum Rostock“

für das Teilgebiet IX

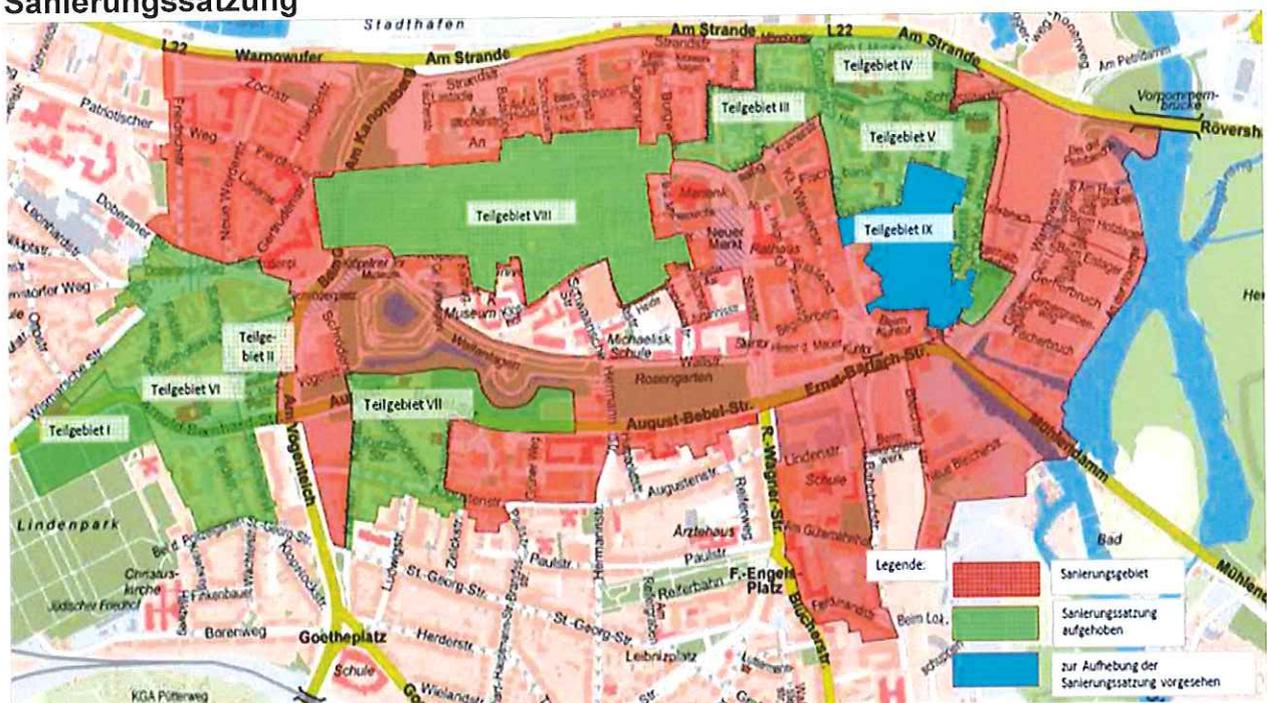


# Abschlussbericht zur Sechsten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungsatzung „Stadtzentrum Rostock“

## 1. Rechts- und Arbeitsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Städtebauförderrichtlinien (StBauFR) des Landes Mecklenburg Vorpommern in der jeweils geltenden Fassung
- Senatsbeschluss Nr. 148/25/90 vom 06.09.1990 über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur förmlichen Festlegung von Sanierungsgebieten, bestätigt mit Bürgerschaftsbeschluss Nr. 155/10/90 vom 05.12.1990
- Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 356/26/91 vom 27.11.1991)
- Erhaltungssatzung für das Gebiet „Historischer Stadtkern“ (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 609/40/92 vom 04.11.1992)
- Rahmenplanung für das festgelegte Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1095/58/94 vom 19.01.1994)
- Satzung über die förmliche Festlegung des „Erweiterungsgebietes zum Sanierungsgebiet Stadtzentrum Rostock“ (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1042/39/1997 vom 29./30.01.1997)
- 1.Fortschreibung der Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1681/62/1998 vom 07.10.1998)
- 2.Fortschreibung der Rahmenplanung für das festgelegte Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0399/08-BV vom 09.07.2008)
  - Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes „Ehemaliger Güterbahnhof“ zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (Bürgerschaftsbeschluss Nr.2010/BV/0850 vom 08.09.2010)

## 2. Gebiete mit aufgehobener bzw. zur Aufhebung vorgesehener Sanierungsatzung



### 3. Auszugsweise Darstellung der zu Beginn der Sanierung festgestellten Mängel und Missstände, der im städtebaulichen Rahmenplan und seiner Fortschreibung definierten städtebaulichen Zielsetzungen für das Teilgebiet, sowie der erzielten Ergebnisse

#### Grundsätzliches Ziel der Sanierung:

Das zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehene Teilgebiet liegt in der Östlichen Altstadt.

Das grundsätzliche Ziel der Sanierung bestand in der Beseitigung städtebaulicher Missstände und der Entwicklung des Stadtzentrums der Hansestadt Rostock. Das umfasst die Wiederherstellung und Erneuerung der Östlichen Altstadt, die Erhaltung und Modernisierung der Altbausubstanz und die Durchführung von Erschließungsmaßnahmen zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation (fließender und ruhender Verkehr) und der Aufenthaltsqualität sowie die Festigung der Wohnnutzung im Gebiet.

Die vorhandene Bausubstanz in dem Gebiet war unsaniert, zu großen Teilen ruinös und nicht mehr nutzbar. Dementsprechend gab es eine hohe Gebäudeleerstandsquote. Die Vielzahl der vorhandenen Baulücken zeigte, dass ein großer Teil der ehemaligen Bebauung bereits abgängig war.



Die öffentlichen Flächen (Straßen, Wege, Plätze) befanden sich insgesamt in einem schlechten und unattraktiven Zustand. Der weitere Verfall des

Stadtgebietes musste gestoppt und das Gebiet wieder zu einem für die Bewohner und Besucher anziehenden Teil der Stadt entwickelt werden.

#### a) Darstellung der zu Beginn der Sanierung festgestellten Mängel und Missstände:

##### • Stadtgestalt:

Zwischen Alter Markt und Viergelindenbrücke war die Östliche Altstadt geprägt durch kleinteilige Baustrukturen, die sich entlang der historischen Straßen zogen. Diese Strukturen nahmen durch die Kriegszerstörungen, aber auch durch die Nachkriegsbebauungen erheblichen Schaden. Eine Vielzahl von Baulücken und nicht sanierter Gebäude kennzeichnete das Straßenbild.



Im Zentrum des Teilbereiches stand die weithin sichtbare Nikolaikirche mit ihrem ungeordneten Umfeld. Die angrenzende Platzfläche zwischen den Straßen Am Wendländer Schilde und Mühlenstraße beherbergte temporäre Bebauungen und Nutzungen.



- **Nutzung:**

Der Teilbereich der Östlichen Altstadt war gekennzeichnet durch eine intensive Wohnnutzung. Für eine Büronutzung, die Gastronomie bzw. für den Einzelhandel war der Standort wenig attraktiv und diese Nutzungen fanden deshalb auch nur vereinzelt statt.

Dagegen gab es in der Nikolaikirche bereits zu Beginn der Sanierung verschiedene kulturelle Angebote.

Einzelhandel:

Der Einzelhandel spielte von Anfang an in dem zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Teilgebiet der Östlichen Altstadt auf Grund der Struktur des Gebietes keine große Rolle. Dafür waren andere, fußläufig erreichbare Teile des Stadtzentrums wesentlich besser geeignet. Die Anstrengungen zur Entwicklung des Einzelhandels wurden entsprechend auf diese anderen Bereiche konzentriert.

Unabhängig davon waren zu Beginn der Sanierung Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherstellung der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs in angemessener Entfernung zum Gebiet nur unzureichend vorhanden.

Wohnen:

Das Wohnen sollte auch weiterhin in der Östlichen Altstadt bewahrt und gefestigt werden. Auf Grund des schlechten Bauzustandes der Gebäude zogen jedoch viele Bewohner aus dem Gebiet weg. Allein von 1993 bis 1996 hatte die Östliche Altstadt einen Bevölkerungsverlust von über 17% zu verzeichnen.



- **Verkehr:**

Seit 1991 hat sich die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet wesentlich erhöht. Auch in der Östlichen Altstadt kam es mehr und mehr zu gebietsfremdem Durchgangsverkehr. Damit verbunden waren u.a. eine höhere Belastung mit Lärm und Schadstoffen, eine Überlastung von Knotenpunkten, eine Belastung von Nebenstraßen, oftmals mit starker Wohnnutzung, durch Schleichverkehre zur Umfahrung der Staus.



Die erhöhte Zahl der Kraftfahrzeuge wirkte sich ebenfalls auf die Unterbringung des ruhenden Verkehrs aus. Die Anzahl der zur Verfügung stehenden PkV-Stellplätze reichte nicht aus, um den vorhandenen sowie den noch zu erwartenden Bedarf abzudecken. Das Parken fand zum größten Teil ungeordnet statt. Viele Flächen wurden ebenfalls als „wilde“ Parkplätze genutzt.

Das Gebiet war durch den öffentlichen Personennahverkehr über die Haltestellen am Steintor sowie am Gerberbruch erschlossen.



- Grün-, Erholungs- und Spielflächen:

Geschichtlich bedingt gab es im über Jahrhunderte gewachsenen Stadtzentrum einen enormen Überbauungsgrad. Größere Grünflächen existierten nur vor der Stadtmauer mit den Wallanlagen, um die Kirchen herum und vor dem Universitätshauptgebäude. Wobei es um die Nikolaikirche, aber auch im weiteren zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Teilgebiet, zu Beginn der Sanierung keine Grünflächen mehr gab. Die vorhandenen freien Flächen wurden als wilde Parkplätze oder für sonstige Nutzungen verwendet. Spärliches Grün war nur in den Quartierinnenbereichen vorzufinden.

**b) Nachfolgende wesentliche städtebauliche Ziele sollten im Zuge der Sanierungsmaßnahme umgesetzt werden:**

- Stadtgestalt:

Das übergeordnete Sanierungsziel zur Stadtgestalt war die Wiedergewinnung eines geschlossenen städtebaulichen Ensembles im Altstadtbereich. Die historisch gewachsenen Platz- und Straßenraumstrukturen mit ihren deutlich ablesbaren Hierarchien ebenso wie die Straßenraumqualitäten der Nachkriegsbebauung waren dabei zu berücksichtigen, zu ergänzen und kreativ weiter zu entwickeln.



Das Prinzip der Quartiersstrukturen war ebenfalls zu respektieren. Die Stellung der Nikolaikirche gegenüber den umliegenden Quartiersstrukturen sollte gestärkt werden.

Gebietsprägende Gestaltungsprinzipien waren zu akzeptieren, Gestaltungsqualitäten beim Gebäudebestand waren zu bewahren und Neubauten sollten qualitativ und kreativ mit zeitgemäßer Architektursprache eingeordnet werden.

- Nutzung:

Das wesentliche Sanierungsziel der Nutzung für das gesamte Sanierungsgebiet war die Stabilisierung und Entwicklung der Innenstadt mit ihrem City-Kernbereich als vitaler Standort von Handel, Dienstleistungen und Handwerk, öffentlicher Verwaltung und Büronutzungen, Bildungseinrichtungen, von Kultur, Freizeiteinrichtungen, Tourismus, Gastronomie und des Wohnens in belebender Mischung.

Für das zur Aufhebung vorgesehene Teilgebiet war das Sanierungsziel differenzierter zu betrachten. Hier erfolgt schwerpunktmäßig eine Orientierung auf die Wohnnutzung mit untergeordneter gewerblicher Nutzung. Ebenfalls befand sich in dem Teilgebiet die Nikolaikirche mit ihrem unmittelbaren Umfeld, die als wichtiger musealer und kultureller Standort weiter entwickelt werden sollte.





### Wohnen:

Bei dem zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Teilgebiet handelt es sich um ein Gebiet mit einem stark verdichteten Wohnbereich. Das Sanierungsziel zum Wohnen bestand im Erhalt, der Stabilisierung und der qualitativen Verbesserung des Wohnens als ein wesentlicher belebender Standortfaktor in der Innenstadt.

### Gewerbe/Einzelhandel:

Gewerbliche Einrichtungen/ Einzelhandel spielten in der Entwicklung des Teilgebietes eine untergeordnete Rolle. Als ausbau- und entwickelbar wurde der gebietsbezogene Einzelhandel jedoch in Verbindung mit anderen Nutzungsarten wie Dienstleistungen, Kultur, Büros, Gastronomie und Handwerk gesehen.

### • Verkehr:

Die Verkehrsplanung beruht auf dem integrierten Verkehrskonzept der Hansestadt Rostock. Um die Innenstadt für Besucher und Anwohner attraktiv und lebenswert zu gestalten, war es unabdingbar, die Verkehrsbewegungen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und auf den notwendigen Verkehr zu beschränken.



Sowohl beim fließenden als auch beim ruhenden Verkehr waren dabei Bewohner und Besucher, die in die City wollen, sowie der Wirtschaftsverkehr, bevorzugt zu bedienen.

Wichtigste Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles waren der Ausbau der äußeren und inneren Tangentenringe entsprechend integriertem Verkehrskonzept.

Die in dem Teilgebiet der Östlichen Altstadt befindlichen Straßen sollten als Anliegerstraßen saniert werden. Eine Ausnahme bildete die Grubenstraße. Diese war, ihrer Funktion entsprechend, als Sammelstraße auszubauen. Um die Nikolaikirche herum sollte ein Fußgängerbereich entstehen.

Zur Organisation des ruhenden Verkehrs war eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung zu organisieren und ein Parkleitsystem zu installieren. Öffentliche PKW-Stellplatzanlagen sollten vor allem im Randbereich der Altstadt entstehen.

Die Umsetzung dieser Sanierungsziele musste zu großen Teilen außerhalb des zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Teilgebietes erfolgen. So war eine Stellplatzanlage vor der Stadtmauer zu errichten. Im Teilaufhebungsbereich sollte ein Parkplatz auf der Platzfläche Am Wendländer Schilde hergestellt werden.

Die Radfahrverbindungen waren auszubauen und zeitgemäße sowie ausreichende Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zu errichten. Für den ÖPNV sollten die Umsteigebeziehungen optimiert werden.



- Grün-, Erholungs- und Spielflächen:

Die öffentlichen Grün-, Erholungs- und Spielflächen waren, wo stadträumlich möglich, zu entwickeln und untereinander zu vernetzen. Verbindungen zu den überörtlichen Grünräumen mussten geschaffen werden. Im zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Teilgebiet war insbesondere die Fläche um die Nikolaikirche neu zu gestalten. Entsprechende Flächen waren ebenfalls im Bereich Am Wendländer Schilde zu entwickeln.

### c) Beurteilung der Ergebnisse zum Abschluss der Sanierung

Die fachlich umfassenden und komplizierten Sanierungsziele konnten bis heute weitestgehend erreicht werden.

- Stadtgestalt:

Die Sanierungsziele zur Stadtgestalt bildeten die Basis bei der Vorbereitung und Durchführung der jeweiligen Einzelvorhaben im Teilgebiet. Die Erschließungsmaßnahmen zur Umgestaltung der Platzfläche Am Wendländer Schilde und der angrenzenden Straßen arbeiteten die historisch gewachsenen Platz- und Straßenraumstrukturen noch einmal heraus.



In Verbindung mit der Neugestaltung des Umfeldes der Nikolaikirche und der weiteren Altstadtstraßen konnte so der besondere Charakter der Östlichen Altstadt herausgestellt und die Attraktivität dieses

Teils der Stadt weiter erhöht werden.

Die Quartiersstrukturen wurden durch die zielgerichtete Schließung von Baulücken wieder herausgearbeitet und gestärkt. Die entstandenen Neubauten ordnen sich mit ihrer zeitgemäßen Architektur harmonisch in die Altstadtstruktur ein.

- Nutzung:

Die Sanierungsziele hinsichtlich des Wohnens sowie des Gewerbes/ Einzelhandels konnten erreicht werden. Darüber hinaus hat sich die Östliche Altstadt mit der Nikolaikirche als ein herausragender Veranstaltungsstandort für besondere kulturelle Events fest etabliert. Das öffentliche Umfeld der Nikolaikirche wurde auch vor diesem Hintergrund durch die realisierten Erschließungsvorhaben gestärkt.

#### Wohnen:

Die Gebäude im Aufhebungsgebiet sind weitestgehend saniert und viele der ehemals vorhandenen Baulücken wurden geschlossen. Neben der Schaffung zusätzlichen Wohnraums konnte eine qualitative Verbesserung und Stabilisierung des Wohnens als belebender Standortfaktor erreicht werden.

#### Gewerbe/Einzelhandel:

Die am Standort befindlichen gewerblichen und Einzelhandelseinrichtungen ordnen sich dem Wohnen strikt unter. Unabhängig davon ist es gelungen, dass sich Dienstleister, gastronomische Einrichtungen, aber auch sehr spezialisierte Einzelhandelseinrichtungen im Gebiet etablieren konnten.



- Verkehr:

Durch die Errichtung des inneren Tangentenringes mit den Verbindungsstraßen Schröderplatz-Warnowufer, Steintor-Saarplatz, dem Ausbau der Kreuzungsknotens Verbindungsweg/L-22 sowie dem Bau der Neuen Warnowstraße reduzierte sich der



zwischenzeitlich durch den höheren Motorisierungsgrad der Bevölkerung angestiegene Durchgangsverkehr in der Östlichen Altstadt.

Die im Gebiet befindlichen Straßen, Wege und Plätze wurden umfassend saniert und sind dadurch für PKW, Radfahrer und Fußgänger besser nutzbar. Um die Nikolaikirche herum entstand ein Fußgängerbereich.

In der Stadt wurde ein Parkleitsystem installiert, so dass zusätzlicher Parkdruck durch Besucher weitestgehend vermieden werden kann. Es entstand ein neuer PKW- und Busparkplatz vor der Östlichen Stadtmauer, der auch ruhenden Verkehr aus dem Aufhebungsgebiet aufnehmen kann. Darüber hinaus erfolgt die Umgestaltung der Platzfläche Am Wendländer Schilde. In die Fläche wird ein Parkplatz eingeordnet.

Im Verlauf der Sanierung wurden die in der Nähe befindlichen Haltepunkte des ÖPNV weiter ausgebaut. Es entstand eine neue Straßenbahnhaltestelle am Neuen Markt.

- Grün-, Erholungs- und Spielflächen:

Die räumlichen Möglichkeiten zur Einbindung öffentlichen Grüns sowie von Erholungs- und Spielflächen im zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Gebiet waren sehr begrenzt. Entsprechende Maßnahmen wurden und werden dafür in angrenzenden Teilbereichen z.B. im Petrierviertel umgesetzt.

Unabhängig davon entstanden im Aufhebungsgebiet um die Nikolaikirche sowie die Viergelindenbrücke herum entsprechende Aufenthaltsbereiche.



Auch auf der Platzfläche Am Wendländer Schilde werden im Rahmen der Umgestaltung öffentliches Grün sowie ein Spielbereich eingeordnet. Entlang der sanierten Grubenstraße wurden straßenbegleitend neue Bäume gepflanzt.

Folgende Erschließungs- und Baumaßnahmen wurden im Aufhebungsgebiet realisiert:

- Sanierung Altschmiedestraße
- Sanierung Große und Kleine Goldstraße
- Sanierung Wollenweberstraße
- Umgestaltung Umfeld Nikolaikirche
- Umgestaltung Platzfläche Am Wendländer Schilde einschließlich Mühlenstraße und der Straße Am Bagehl
- Sanierung Straße Am Schwibbogen
- Grubenstraße (im Aufhebungsgebiet befindlicher Abschnitt)



Gefördert wurde ebenfalls eine Reihe von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Baumaßnahmen zur Baulückenschließung wie

- Altschmiedestraße 1-3, 4-6, 23/24, 26, 27, 28, 31, 32, 35/36
- Wollenweberstraße 3, 5, 8-9, 14, 14a, 40, 43, 46, 47, 50, 52, 53, 56, 59, 61, 62
- Am Bliesathsberg 5, 7,
- Brauergasse 6, 7, 8
- Alter Markt 7
- Molkenstraße 1-5
- Am Wendländer Schilde 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12
- Grubenstraße 62
- Mühlenstraße 12, 13
- Kleine Goldstraße 7
- Große Goldstraße 1, 6, 4/5
- Am Schwibbogen 3, 5, 6, 7, 8
- Nikolaikirche
- Bei der Nikolaikirche 2, 3, 4, 5, 6.

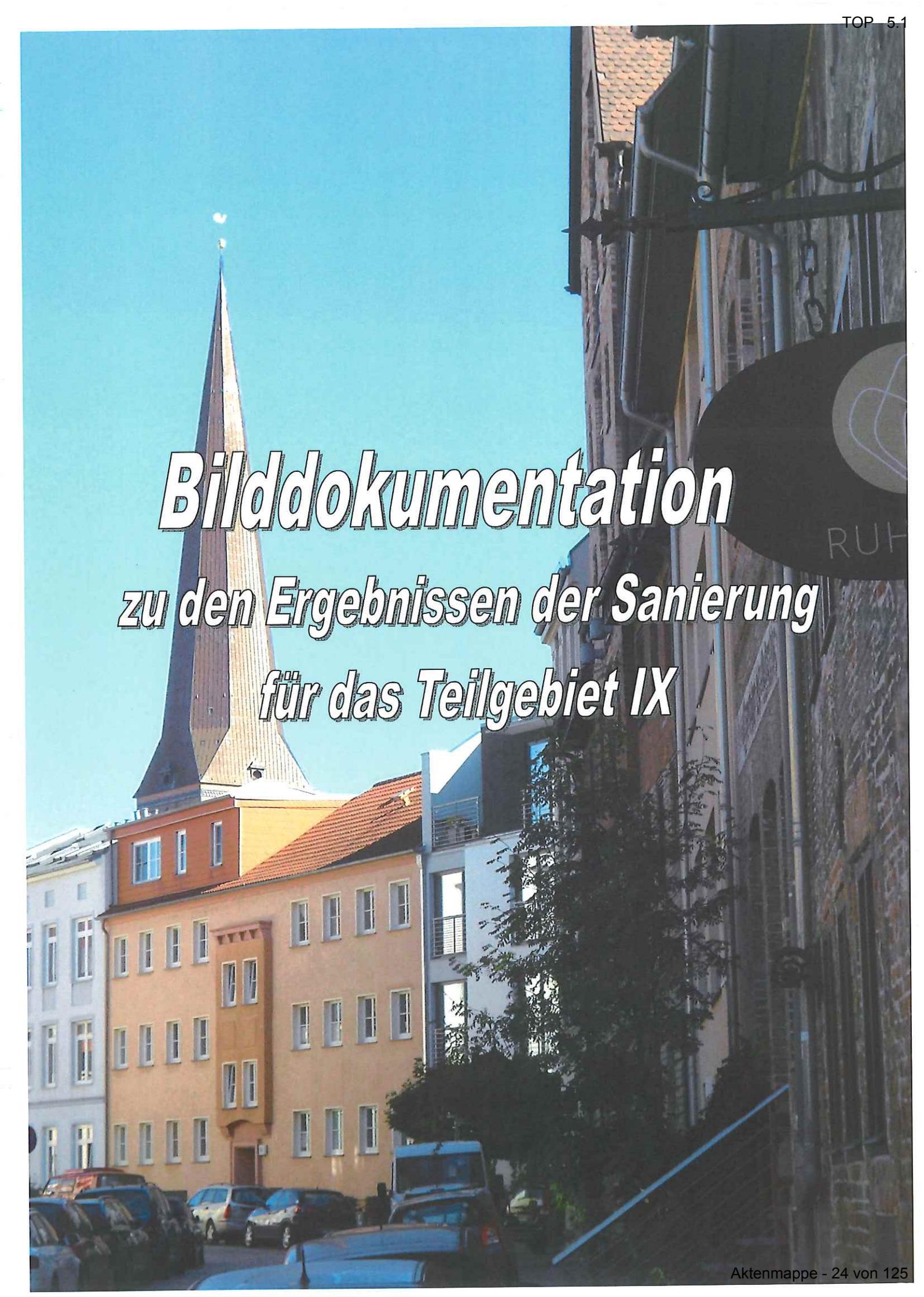
Für das Aufhebungsgebiet wurden ca. 12 Mio.EUR Städtebauförderungsmittel eingesetzt.

#### **4. Abschließende Beurteilung der städtebaulichen Sanierung und Rechtfertigung der Teilaufhebung der Sanierungssatzung**

Die Sanierungsziele konnten erreicht werden, so dass aus städtebaulicher Sicht eine Aufhebung der Sanierungssatzung für das Teilgebiet IX geboten ist.

Aus rechtlicher Sicht ist entsprechend Baugesetzbuch § 162 (1) die Sanierungssatzung, auch für Teilgebiete, aufzuheben, wenn die Sanierung durchgeführt ist. Die sich aus den Vorschriften des Sanierungsrechts ergebenden Beschränkungen des Eigentums und anderer Rechtspositionen sind nicht mehr erforderlich.

Nach Abschluss der Sanierung ist durch die Eigentümer ein Ausgleichsbetrag nach BauGB §§ 154 ff. zu entrichten. Dieser Ausgleichsbetrag steht wiederum der Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen des verbleibenden Sanierungsgebietes zur Verfügung. Ein Teil der Ausgleichsbeträge wurde bereits im Zuge von Grundstücksverkäufen zum Neuordnungswert bzw. über im Vorfeld mit Eigentümern abgeschlossene Ablösevereinbarungen der Sanierungsmaßnahme zugeführt.



***Bilddokumentation***  
***zu den Ergebnissen der Sanierung***  
***für das Teilgebiet IX***

vorher

# Quartier 075

nachher



Wollenweberstraße 15 vor Sanierung



... Wollenweberstraße 15 nach Sanierung



Molkenstr. 2 (Hofbereich) vor Sanierung

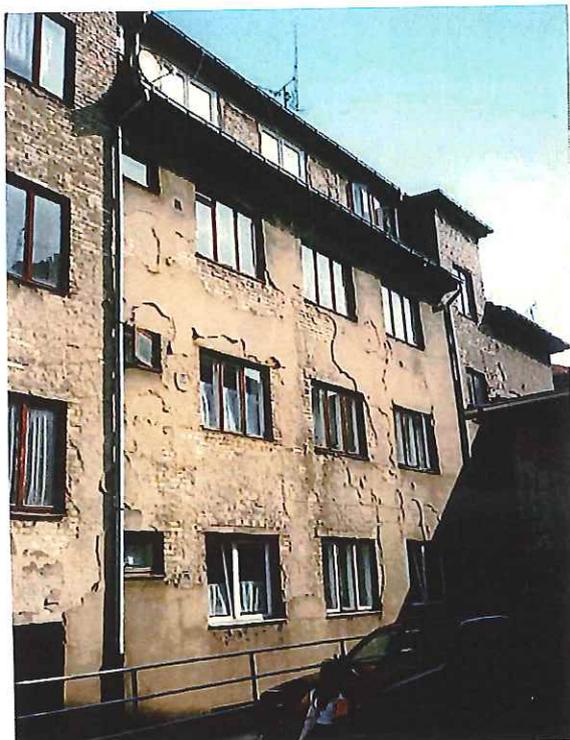


... Molkenstraße 2 nach Sanierung (Hofbereich)

vorher

## Quartier 075

nachher



Molkenstraße 1 (Hofbereich) vor Sanierung



... Molkenstr.1 (Hofbereich nach Sanierung)



Wollenweberstraße 14a vor der Sanierung



... Wollenweberstr.14a nach Sanierung

vorher

# Quartier 075

nachher



Wollenweberstraße 8 vor der Sanierung



... nach Sanierung



Wollenweberstraße 7 vor der Sanierung



... nach Sanierung

vorher

# Quartier 075

nachher



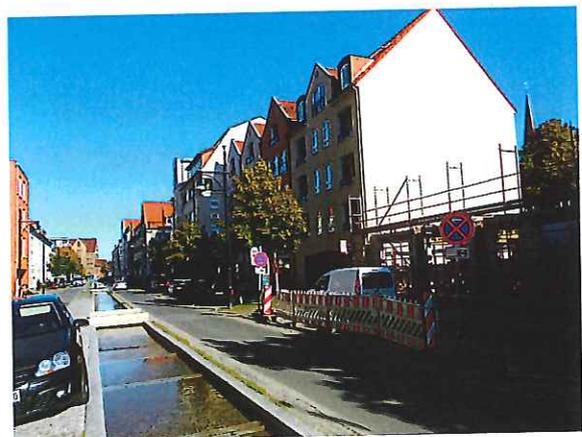
Wollenweberstraße 3 vor der Sanierung



... Wollenweberstraße 3 nach Sanierung



Grubenstraße 49-50 vor Neubebauung



... Grubenstraße 49-50 nach Neubebauung

vorher

# Quartier 079

nachher



Bliesathsberg vor der Sanierung



... Bliesathsberg nach der Sanierung



Wollenweberstraße 50 vor der Sanierung



... nach der Sanierung

vorher

**Quartier 079**

nachher



Wollenweberstraße 56 vor der Sanierung



Wollenweberstraße 56 nach der Sanierung



Altschmiedestraße 1-3 vor der Sanierung



Altschmiedestraße 1-3 nach der Sanierung

vorher

# Quartier 080

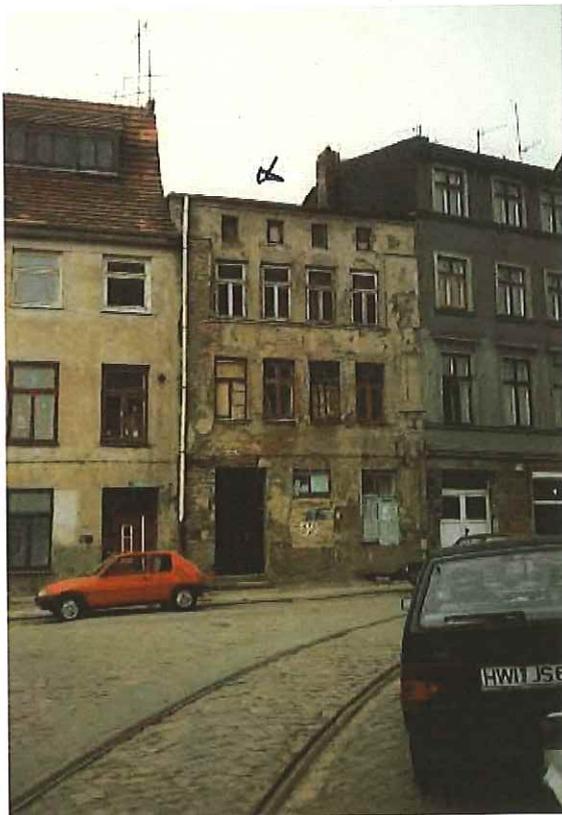
nachher



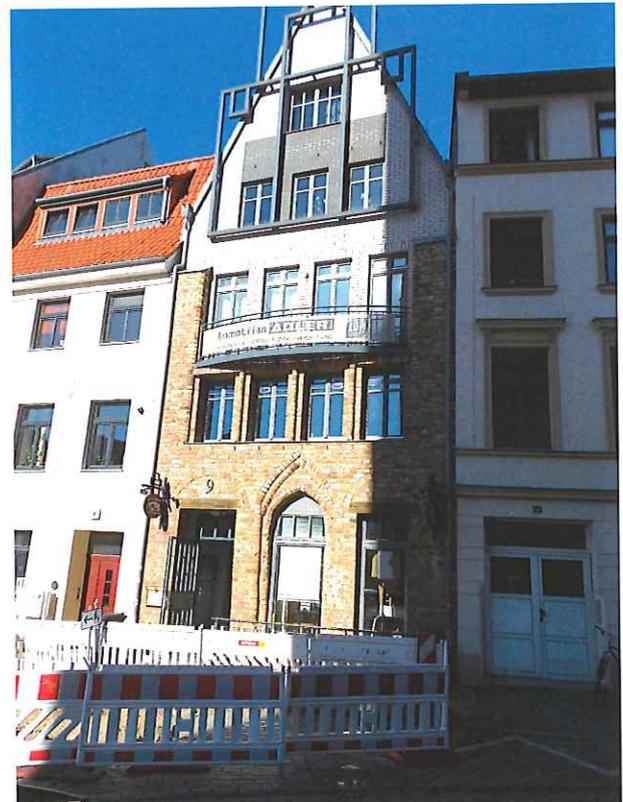
Am Wendländer Schilde 5-6 vor Sanierung



... nach Sanierung



Am Wendländer Schilde 9 vor Sanierung



... nach Sanierung

vorher

# Quartier 080

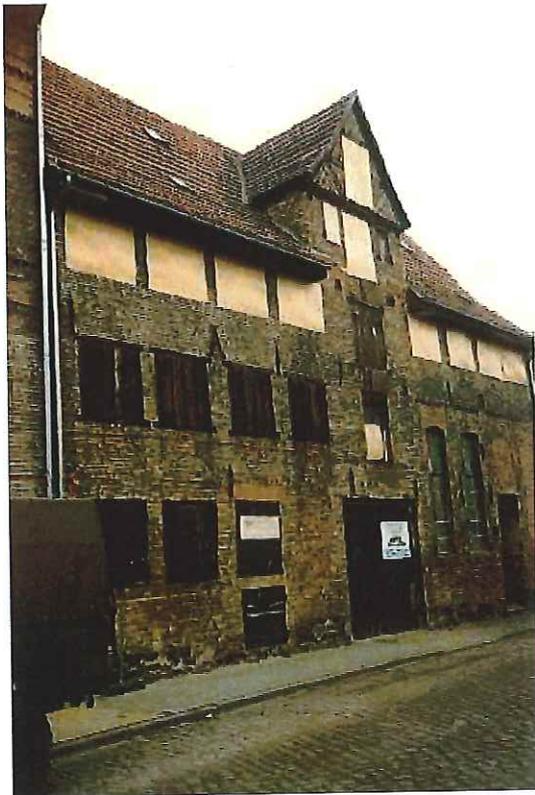
nachher



Am Wendländer Schilde 10 vor Sanierung



... nach Sanierung



Wollenweberstraße 62 vor Sanierung



... nach Sanierung

vorher

# Quartier 080

nachher



Brauergasse vor der Sanierung



Brauergasse nach der Sanierung



Am Wendländer Schilde 14 vor Sanierung



... nach Sanierung

vorher

## Quartier 086

nachher



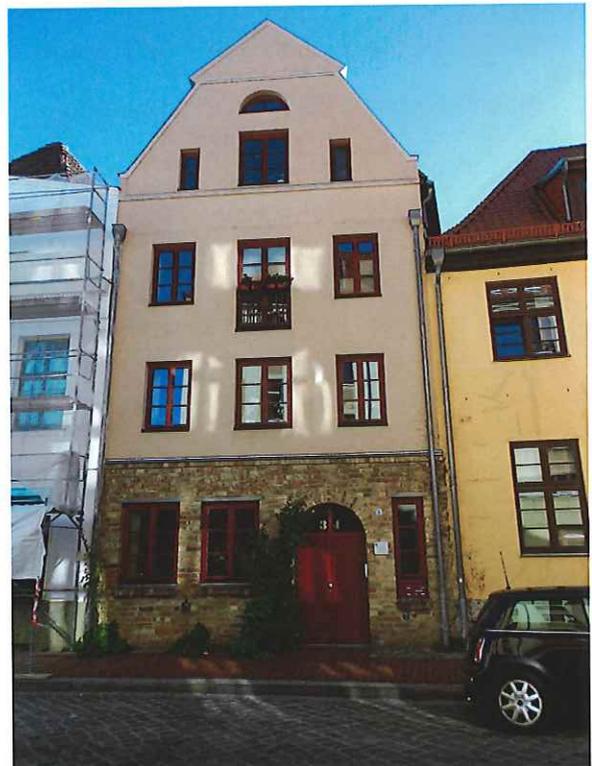
Altschmiedestr. 35/36 vor der Sanierung



Altschmiedestr. 35/36 nach der Sanierung



Altschmiedestr. 34 vor der Sanierung



... nach der Sanierung

vorher

## Quartier 086

nachher



Altschmiedestr.32 vor der Sanierung



... nach der Sanierung



Altschmiedestr.26 vor der Sanierung



... nach der Sanierung



Lohgerberstr.12,13 vor Sanierung/ Bebauung

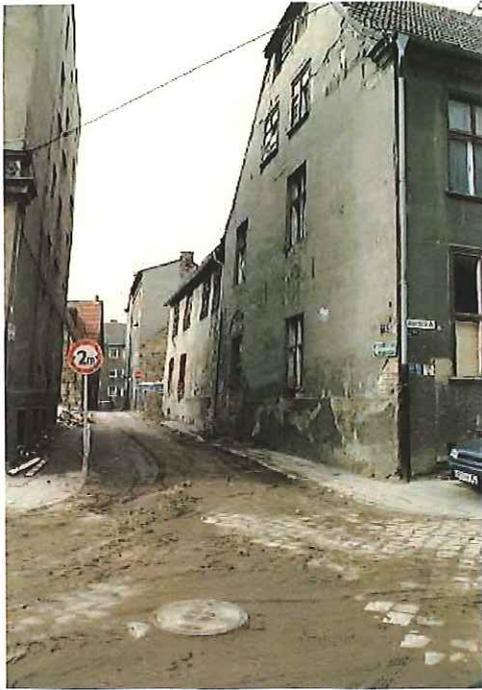


... nach Sanierung/ Bebauung

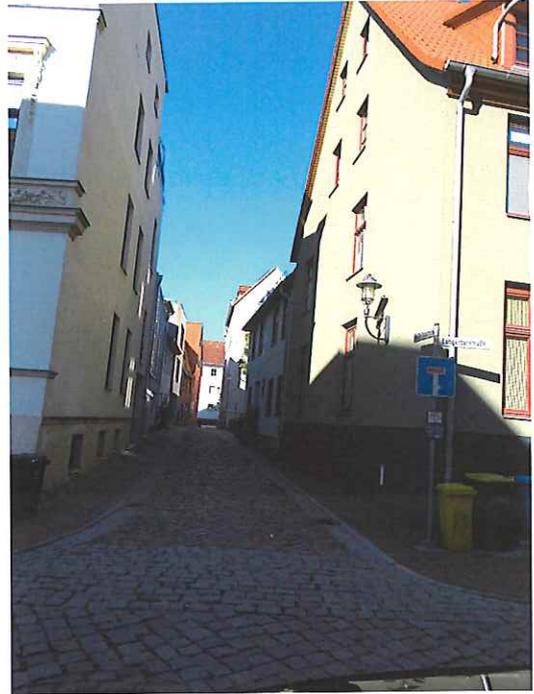
vorher

# Quartier 086

nachher



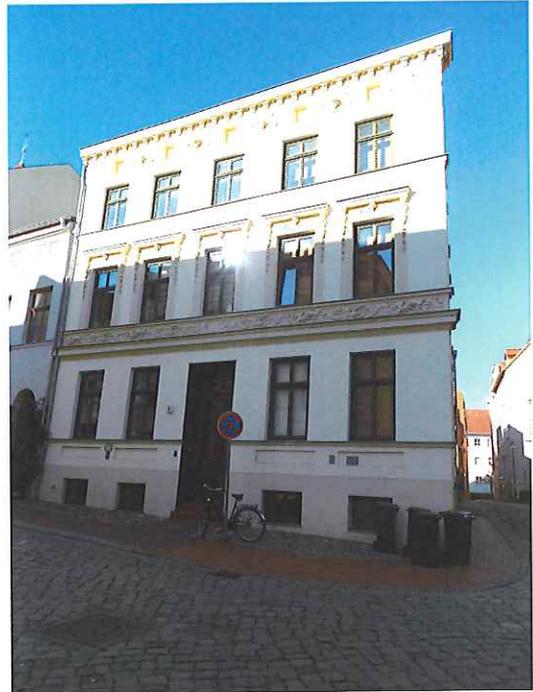
Lohgerberstr. 6 vor der Sanierung



... nach der Sanierung



Lohgerberstr. 5 vor der Sanierung



... nach der Sanierung

vorher

# Quartier 086

nachher



Lohgerberstr. 1 vor der Sanierung



... nach Sanierung



Bei der Nikolaikirche 3 – 5 vor Sanierung



... nach Sanierung/ Bebauung

vorher

# Quartier 087

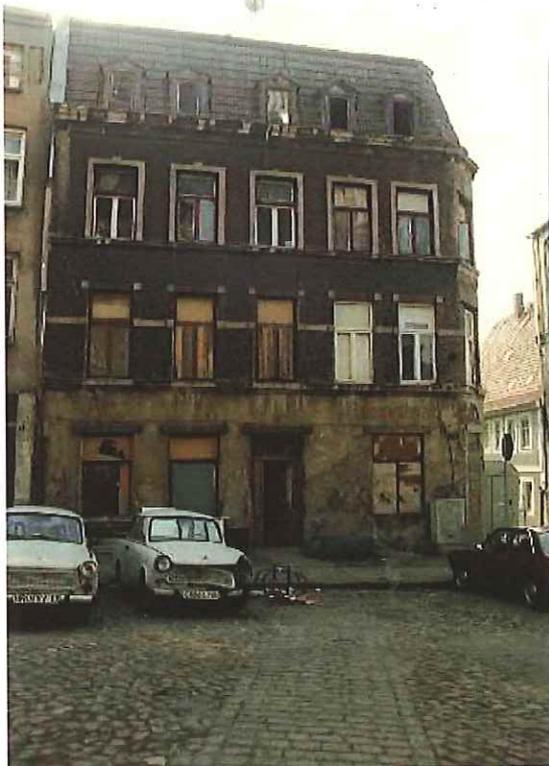
nachher



Am Schwibbogen 2, 3 vor der Sanierung



... Am Schwibbogen 2, 3 nach Sanierung



Am Schwibbogen 8 vor der Sanierung



... am Schwibbogen 8 nach Sanierung

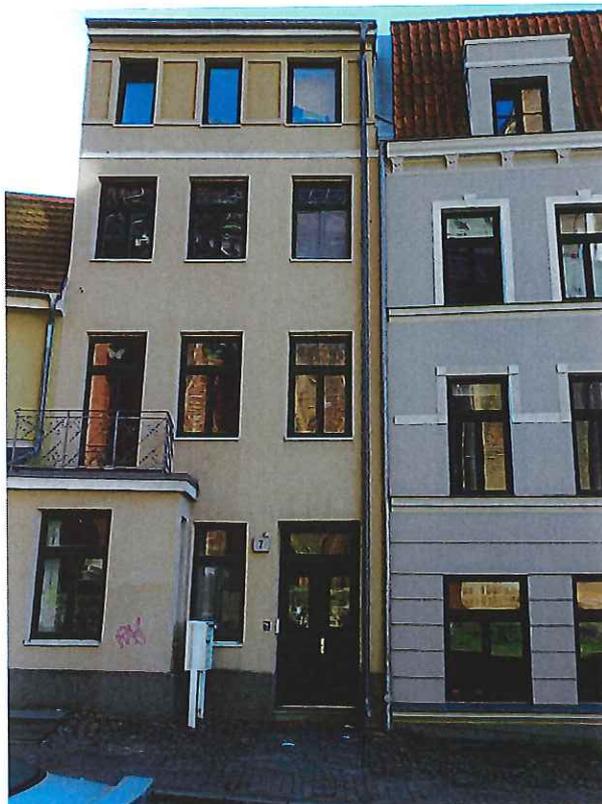
vorher

# Quartier 087

nachher



Am Schwibbogen 7 vor der Sanierung



... nach Sanierung

<b>Beschlussvorlage</b>	Datum: 23.10.2014	
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	fed. Senator/-in: OB, Roland Methling	
Federführendes Amt: Zentrale Steuerung	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in:	
<b>Analyse zur Fortführung der IGA Rostock 2003 GmbH</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
18.11.2014	Hauptausschuss	Vorberatung
19.11.2014	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
03.12.2014	Bürgerschaft	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt:

1. Die Bürgerschaft stimmt dem Szenario 2 zu.
2. Die Gesellschaft „IGA Rostock 2003 GmbH“ wird aufgelöst.
3. Die Teilaufgaben der IGA Rostock 2003 GmbH werden auf bestehende städtische Strukturen in Verbindung mit einem Personalübergang übertragen.
4. Der im städtischen Haushalt geordnete Zuschuss an die IGA Rostock 2003 GmbH wird den künftigen Aufgabenträger zugewiesen.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

2014/DA/5591

### Sachverhalt:

Der Hauptausschuss der Bürgerschaft hat in seiner Sitzung am 29.04.2014 (2014/DA/5591) den Beschluss gefasst, die RVV zu beauftragen, ein Konzept zur Fortführung der Großmarkt Rostock GmbH und der IGA Rostock 2003 GmbH zu erstellen. Da es keine Überschneidungen hinsichtlich der Geschäftsbereiche zwischen Großmarkt Rostock GmbH und der IGA Rostock 2003 GmbH gibt, wurde das Konzept zur Fortführung der Großmarkt Rostock GmbH bereits der Bürgerschaft in der Novembersitzung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Vor diesem Hintergrund wurde die anliegende Analyse von der RVV GmbH erarbeitet. Sie dient der Darstellung der Ergebnisse der Untersuchung der Unternehmensstrukturen unter Berücksichtigung der einzelnen Geschäftsbereiche in gesellschaftsrechtlicher, inhaltlicher/fachlicher und personeller Hinsicht sowie der Prüfung möglicher Synergien mit anderen

städtischen Gesellschaften oder Einrichtungen. Sie entspricht insofern dem geplanten inhaltlichen Ablauf der konzeptionellen Untersuchung, welche der Bürgerschaft mittels Informationsvorlage (2014/IV/5669) in ihrer Sitzung am 02.07.2014 zur Kenntnis gegeben wurde.

Aus analytischer Sicht werden durch die RVV GmbH für die Zukunft der IGA Rostock 2003 GmbH **zwei Szenarien** gesehen:

#### **Szenario 1:**

Die Weiterführung der IGA Rostock 2003 GmbH in bisheriger Form, mit den bisherigen Aufgaben und mit der Konsequenz der Bestellung eines Geschäftsführers einschließlich der Behebung der personellen Defizite. Mehraufwendungen lassen sich nicht vermeiden, die Grundprobleme des Unternehmens bleiben ungelöst, wie

- die inhaltlich und wirtschaftlich schlechte Ausstattung und
- die zu geringe Größe für die Vielfalt und Komplexität der Aufgaben.

Eine finanzielle Untersetzung des Entwicklungskonzeptes würde nicht nur zu erheblichen Aufwendungen zur Umsetzung führen. Es sind dann zusätzlich umfangreiche Finanzmittel notwendig, um im Unternehmen neue Kapazitäten zu schaffen, da ein solches Projekt durch das Unternehmen in der gegenwärtigen Form inhaltlich und fachlich nicht abgedeckt werden kann und ist aus Sicht der Verwaltung nicht mehr vertretbar.

#### **Szenario 2:**

Mehraufwendungen werden nicht erwartet. Die Aufgaben werden durch bereits bestehende städtische Strukturen erfüllt. Zu diesem Zweck werden den Verwaltungseinheiten und Unternehmen sowohl bereits im Haushalt geordnete finanzielle Mittel als auch Personal überlassen. Insofern würde der bisher an die IGA gewährte Zuschuss aufgeteilt und im städtischen Haushalt entsprechend abgebildet werden. Das Personal würde im Rahmen einer Personalüberleitung an die Stadtverwaltung und an die Rostocker Messe- und Stadthallengesellschaft mbH übergehen.

Durch die Konzentration auf die Kernaufgaben sind Synergie-Effekte zu erwarten. Zudem werden Parallelstrukturen abgebaut. Gleichzeitig kann bei finanzieller Untersetzung das Entwicklungskonzept in der bestehenden Ämterstruktur mit weniger zusätzlichen personellen Kapazitäten umgesetzt werden.

Die Details einer möglichen Aufgabenübertragung müssen durch einen Projektkoordinator in Funktion des Geschäftsführers und Liquidators in Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachämtern herausgearbeitet werden. Diese Funktion ist originär durch die Verwaltung der Hansestadt Rostock wahrzunehmen. Um einen zentralen Ansprechpartner für Belange des Parks beizubehalten, ist eine Projektleiterstelle innerhalb der Stadtverwaltung denkbar. Hier könnten auch etwaige Projektideen unter Einbeziehung der jeweiligen städtischen Kompetenzträger begleitet werden.

Nach vollzogener Aufgabenübertragung soll die Gesellschaft aufgegeben werden. In der Folge entstehen Kosteneinsparungen in begrenzter Höhe (Jahresabschlusskosten, Kosten der Buchführung).

Im Ergebnis muss zum jetzigen Zeitpunkt festgestellt werden, dass das im Gesellschaftsvertrag definierte Ziel, den IGA Park zu einem touristischen Anziehungspunkt überregionaler Bedeutung zu entwickeln, nicht erreicht wurde. Unter den jetzigen Rahmenbedingungen stellt die immanente Divergenz zwischen Park und Museum zweifellos ein Erschwernis dar - während der Park überwiegend von Rostockern frequentiert wird, generiert das Museum seine Besucher zum Großteil aus Touristen. Dies gestaltet die Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit schwierig.

Aus vorgenannten Gründen bzw. zur Optimierung der aufgabenbezogenen Prozesse ist die Konzentration auf Kernaufgaben geboten. Zur Effizienzsteigerung der Aufgabenträger, zur

Erhöhung der Veranstaltungssicherheit und zum Abbau von Parallelstrukturen wird die Umsetzung **von Szenario (2)** empfohlen.

Wichtiger Aspekt hierbei ist, dass die Teilfunktionen der IGA

- die Veranstaltungen,
- der Park,
- das Museum und
- die Umweltbildung

erhalten bleiben. Diese Bereiche werden nur in andere Verantwortungsbereiche der Hansestadt Rostock überführt.

Der Aufsichtsrat hat die vorliegende Analyse in seiner Sitzung am 21.10.2014 zur Kenntnis genommen und hat sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass die Gesellschaft im Sinne des Entwicklungskonzeptes fortzuführen ist, um den Park und das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum zu einem touristischen Anziehungspunkt mit überregionaler Bedeutung und positiver Synergien für Anwohner und Touristen zu entwickeln.

**Finanzielle Auswirkungen: Keine**

Roland Methling

**Anlage:**

Analyse zur Fortführung der IGA Rostock 2003 GmbH

# IGA Rostock 2003 GmbH

## Eine Bestandsaufnahme.

### 1. Präambel

Der Hauptausschuss der Hansestadt Rostock hat die RVV GmbH am 29.04.2014 beauftragt, ein Konzept zur Fortführung der Großmarkt Rostock GmbH und der IGA Rostock 2003 GmbH zu erstellen sowie einen Verfahrensvorschlag zur Geschäftsführerbestellung zu unterbreiten. Vor diesem Hintergrund wurde die vorliegende Analyse erarbeitet. Sie dient der Darstellung der Ergebnisse der Untersuchung der Unternehmensstrukturen unter Berücksichtigung der einzelnen Geschäftsbereiche in gesellschaftsrechtlicher, inhaltlicher/ fachlicher und personeller Hinsicht sowie der Prüfung möglicher Synergien mit anderen städtischen Gesellschaften oder Einrichtungen. Sie entspricht insofern dem geplanten inhaltlichen Ablauf der konzeptionellen Untersuchung, welcher der Bürgerschaft mittels Informationsvorlage (2014/IV/5669) in ihrer Sitzung am 02.07.2014 zur Kenntnis gegeben wurde. Das Entwicklungskonzept für den IGA Park, das die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 05.03.2014 zur Kenntnis genommen hat (2013/AN/5095), war nicht Gegenstand des Prüfauftrags der RVV GmbH. Es wurde bei der Analyse daher nicht einer Bewertung unterzogen. Da es keine Überschneidungen hinsichtlich der Geschäftsbereiche zwischen der Großmarkt Rostock GmbH und der IGA Rostock 2003 GmbH gibt, wurde das Konzept zur Fortführung der Großmarkt Rostock GmbH bereits in der Bürgerschaftssitzung im November vorgelegt.

### 2. Gesellschaftsrecht

Die IGA Rostock 2003 GmbH (IGA) wurde mit Sitz in Rostock am 26. Juli 1998 gegründet. Sie ist eine Tochtergesellschaft der Hansestadt Rostock, welche 100 Prozent der Gesellschaftsanteile hält. Das Stammkapital beträgt 60.000,00 DM und ist in voller Höhe eingezahlt.

Gegenstand des Unternehmens ist gemäß Gesellschaftsvertrag die Förderung des Naturschutzes, des Umweltschutzes, des Landschaftsschutzes, der Kunst und Kultur, der Bildung und Erziehung sowie der Wissenschaft und Forschung<sup>1</sup>.

Die Gesellschaft verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke<sup>2</sup>. Diese werden im Einzelnen verwirklicht durch:

- a) Betreibung eines Schifffahrtsmuseums sowie die Ausstellung und Pflege des maritimen Museumsgutes,
- b) Bildungsarbeit,
- c) Durchführung von künstlerischen Aktionen in der Parkanlage,

---

<sup>1</sup> § 2 Nr. 1 des Gesellschaftsvertrages.

<sup>2</sup> Vgl. § 2 Nr. 2 des Gesellschaftsvertrages.

- d) Unterhaltung eines Parks zur besuchergerechten Nutzung unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des Landschafts- und Naturschutzes und des Erhalts schutzwürdiger Landschaftsflächen und Biotope,
- e) Entwicklung des IGA-Parks zu einem touristischen Anziehungspunkt von überregionaler Bedeutung<sup>3</sup>.

Die Gesellschaft ist selbstlos tätig. Sie verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke<sup>4</sup>.

Die Organe der Gesellschaft sind Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung. Darüber hinaus hat die Gesellschafterversammlung einen Fachbeirat mit beratender Funktion eingerichtet, ohne dass dieser ein Organ der Gesellschaft ist.

Derzeit ist ein alleinvertretungsberechtigter Geschäftsführer bestellt, Prokura ist gegenwärtig nicht erteilt.

Seit Abschluss der Internationalen Gartenbauausstellung im Jahr 2003 wurde die Geschäftsführung der Gesellschaft über eine Geschäftsführgestellung geregelt. Von 2004 an hat ein Geschäftsführer einer anderen städtischen Gesellschaft die Geschäftsführung der IGA Rostock 2003 als Nebenaufgabe übernommen. Einen ausschließlich für die IGA bestellten Geschäftsführer gab es seitdem nicht.

Seit 2005 war der Geschäftsführer der Großmarkt Rostock GmbH zugleich für die IGA Rostock 2003 GmbH zuständig.

### **3. Aufgabenfelder (inhaltliche und fachliche Betrachtung)**

Mit der Geschäftstätigkeit der IGA sind vielfältige Aufgaben verbunden:

- 1) Pflege der Parkanlagen
- 2) Pflege und Unterhaltung des Weidendoms
- 3) Unterhaltung der Bauwerke und Brücken
- 4) Unterhaltung des Traditionsschiffes und der schwimmenden Objekte
- 5) Betrieb des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums
- 6) Umweltbildung
- 7) Durchführung von Eigenveranstaltungen der IGA
- 8) Durchführung von Fremdveranstaltungen (Konzerte u.ä.) auf der Zeltbühne und Festwiese

---

<sup>3</sup> Vgl. § 2 Nr. 4 des Gesellschaftsvertrages.

<sup>4</sup> § 2 Nr. 5 des Gesellschaftsvertrages.

Das von der IGA genutzte Grundstück hat eine Größe von etwa 75 Hektar. Es befindet sich im Eigentum der Hansestadt Rostock und wurde der Gesellschaft unentgeltlich überlassen. Im Nutzungsüberlassungsvertrag vom November 1999 heißt es: „ Der Vertrag [...] wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Er endet jedoch spätestens mit Auflösung der IGA GmbH.“<sup>5</sup>

### 1) Pflege der Parkanlagen

Die Pflege der Parkanlagen erfolgt überwiegend durch beauftragte Fachfirmen. Hierzu werden regelmäßig drei Pflegelose ausgeschrieben. Diese beziehen sich hauptsächlich auf Pflanzungen, Unkrautbeseitigung und Mäharbeiten. Neben Wiesen sowie Rasen- und Pflanzungsflächen zählen zum Parkgelände:

- vier verbliebene Nationengärten (Japan, China, Ungarn, Holland),
- weitere verbliebene gärtnerische Anlagen (Der Traum des kleinen Smutje, Die Welle),
- zwei Spielplätze und eine Spiel- und Sportanlage (Inselspielplatz, Baumvasen, Schiffsarena),
- Grillplatz,
- Strand,
- Barfußpfad und Naturerlebnispfad,
- zahlreiche Wege, Bänke und Beschilderungen,
- Toilettenanlagen,
- mehrere Gewässer (Schmarler Bach, Altarm Schmarler Bach, Klostergraben Nord und Süd sowie sonstige Gewässer und Gewässerabschnitte)
- ca. 20 Hektar Landschaftsschutzgebiet (Niederungsgebiet mit Schilfbewuchs und Holzstegen).

Die genannten Objekte erfordern ebenfalls Pflege- oder Instandhaltungsarbeiten. Diese werden teils in Eigenleistung der IGA und teils durch beauftragte Fachfirmen erbracht.

Besonderes Kennzeichen des IGA Parks ist die Mischung aus intensiv gestalteten, einfach gehaltenen und völlig naturbelassenen Arealen.

Insbesondere bezüglich der Instandhaltung der Nationengärten zeigt sich die Problematik, dass die Internationale Gartenbauausstellung 2003 nur als temporäre Ausstellung konzipiert war. Bei vielen Bauten schlägt sich dies konstruktiv und qualitativ nieder, so dass die Instandhaltung aufwendig und zum Teil schwierig ist. So ist z.B. die weitere Nutzung des Holländischen Pavillons aufgrund statischer Belange der sehr hohen Stahlkonstruktion gegenwärtig nur bis maximal 2018 prognostizierbar.

Im Bereich der Parkpflege fällt eine Parallelstruktur der Stadt Rostock auf. **Die IGA erfüllt zum Großteil die gleichen Aufgaben wie das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege.** Sowohl Spielplatzunterhaltung, Gewässerunterhaltung, gärtnerische Pflege und die Vergabe von Pflegeleistungen werden in der Verwaltungseinheit erbracht.

<sup>5</sup> § 2 des Nutzungsüberlassungsvertrages.

Es ist einerseits anzunehmen, dass die Verwaltung hier durch Größenvorteile effizienter agieren kann, weil die Mitarbeiter sich auf Teilaufgaben wie Spielplatzunterhaltung oder Vergabe spezialisieren können. Neben der gärtnerischen Pflege in Eigenleistung laufen die übrigen Aufgaben in der IGA hingegen in einer Teilzeitstelle zusammen, was zu Kapazitätsbeschränkungen führt. Andererseits ist der Pflegestandard im IGA Park gegenwärtig höher als in öffentlichen Rostocker Parkanlagen, die durch die Stadtverwaltung betreut werden.

## 2) Pflege und Unterhaltung des Weidendoms

Der Weidendom im IGA Park gilt als das größte lebende Bauwerk der Welt. Im Weidendom werden von Mai bis September Gottesdienste und Veranstaltungen durchgeführt. Der Weidendom wird durch den Verein Freundeskreis Weidendom e.V. betrieben.

Auch der Weidendom war konstruktiv nicht als dauerhaftes Objekt konzipiert. Dessen dauerhafte Instandhaltung erforderte in der Folge Maßnahmen, die der Betreiberverein allein personell und materiell nicht leisten konnte. Vor diesem Hintergrund beschloss der Aufsichtsrat der IGA im Jahr 2011, den Freundeskreis Weidendom e.V. hinsichtlich der Pflege des Weidendoms und der Veranstaltungs- und Werbekosten durch die Gesellschaft zu unterstützen. Durch die IGA wurde eine Bewässerungsanlage installiert, eine Stützkonstruktion eingebaut und das Zeltdach erneuert. Die Unterhaltungs- und Instandhaltungsaufwendungen der IGA für den Weidendom gestalten sich wie folgt.

	2012	2013	2014 (V'lst)
Summe in TEUR	18	15	51

Die Unterstützungsleistungen zum Erhalt des Weidendoms sind durch den Gesellschaftszweck der IGA abgedeckt.

## 3) Unterhaltung der Bauwerke und Brücken

Auf dem Areal des IGA Parks befinden sich sechs Brückenbauwerke:

- die Messebrücke II,
- die Nordbrücke,
- die Aussichtsbrücke,
- die Klostergrabenbrücke,
- der Klostergrabendurchlass und
- der Steg zum Schöpfwerk.

Weitere Bauwerke sind der Messturm, die Treppenstufenanlage am Traditionsschiff, die Steganlage am Traditionsschiff und die Pier sowie das Mecklenburger Hallenhaus, Kassenhäuser, Pavillons (Cafés, Info), Container und die Zeltbühne.

Zur Unterhaltung und Instandhaltung der vorgenannten Bauwerke ist umfangreiches technologisches Wissen erforderlich. Betriebsintern ist dies gegenwärtig personell nur unzureichend abgedeckt. Faktisch gestaltet sich eine Lösung schwierig, da die Vielfalt der technologischen Belange einerseits Spezialisierung gebietet, deren Quantität andererseits die Auslastung einer Vollzeitstelle kritisch erscheinen lässt. In der Konsequenz werden derzeit viele Aufgaben fremdvergeben. Zugleich gestaltet sich ein kritisches Hinterfragen hinsichtlich Notwendigkeit und Umfang auszuführender Maßnahmen schwierig, weil eine interne fachlich fundierte Diskussion gegenwärtig nur selten gewährleistet werden kann.

Insbesondere **hinsichtlich der Brückenunterhaltung bestehen erhebliche Schnittmengen mit der Verwaltung der Hansestadt Rostock**. Auch die Brücken im IGA Park sind Eigentum der Hansestadt und wurden der IGA im Rahmen des Nutzungsüberlassungsvertrages überantwortet. Die IGA ist bezüglich vorgeschriebener Prüfintervalle und Instandhaltungsmaßnahmen gegenüber dem Tief- und Hafenbauamt rechenschaftspflichtig, da das Tiefbauamt für Brücken zuständig ist. Daher ist dort die erforderliche technologische Fachkompetenz durch Brückenbauingenieure abgedeckt. Zudem kann auf Ingenieure weiterer Spezialisierungsrichtungen zurückgegriffen werden, da das Tiefbauamt öffentlich gewidmete und öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen verantwortet.

#### 4) Unterhaltung des Traditionsschiffes und der schwimmenden Objekte

Das Traditionsschiff ist Eigentum der IGA. Die übrigen schwimmenden Objekte sind

- Schwimmkran „Langer Heinrich“,
- Betonschiff „Capella“,
- Hebeschiff „1. Mai“.

Sie sind Leihgaben der Hansestadt Rostock, wobei die Verkehrssicherungspflicht und die laufende Unterhaltung der IGA obliegen. Instandhaltungen wesentlichen Ausmaßes liegen im Verantwortungsbereich der Stadt. Im Namen des Leihgebers ist das Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen zuständig.

Die Liegeplatzgenehmigungen für alle schwimmenden Objekte werden durch den Hafenskapitän erteilt. In seinen Verantwortungsbereich fallen auch das Hafengelände der IGA sowie der öffentliche Anleger an der Pier. Während die Bewirtschaftung durch die IGA erfolgt, ist die Ordnung und Sicherheit als hoheitliche Aufgabe dem Hafen- und Seemannsamt zugeordnet. **In beiderlei Hinsicht, Objekt und Ort, bestehen folglich Schnittstellen und Schnittmengen mit der Verwaltung der Hansestadt Rostock.**

Zur Unterhaltung und Instandhaltung der schwimmenden Objekte ist spezielles Fachwissen aus dem Bereich Schiffbauingenieurwesen erforderlich. Da dies gegenwärtig unternehmensintern nicht abgebildet werden kann, werden entsprechende Leistungen fremdvergeben.

## 5) Betrieb des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums

Das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum ist seit 2004 Teil der IGA Rostock 2003 GmbH. Das Traditionsschiff beherbergt eine Dauerausstellung sowie zusätzlich wechselnde Sonderausstellungen. Zum Museum zählen außerdem die weiteren schwimmenden Objekte, die Außenobjekte der Freiluftausstellung und die Historische Bootswerft.

Das Museum verzeichnet gegenwärtig etwa 28.000 Besucher jährlich. In den besucherstärksten Monaten Juli und August beträgt der Anteil der Touristen etwa 90 %<sup>6</sup>. Gemäß Museumskonzept der Hansestadt Rostock präsentiert sich das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum schwerpunktmäßig als Museum für maritime Technik. Damit steht es als technisches Museum im Wettbewerb mit dem phanTECHNIKUM in Wismar und dem Historisch-Technischen Museum Peenemünde.

Gerade **im Vergleich mit anderen Museen**, auch in Rostock, **wird deutlich, dass die Dauerausstellung einer konzeptionellen Überarbeitung und Modernisierung bedarf**. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Zielgruppe für ein technisches Museum eher klein ausfällt. Daher ist nach fachkundiger Aussage eine Verknüpfung mit Inhalten empfehlenswert, die Emotionalität und Spannung erzeugen. Über das Schiff als Hauptattraktion könnten die Themen Meer, Hafen und Schifffahrt erlebbar gemacht werden, um die Zielgruppe zu erweitern. Nach Definition von Selbstbild und Zielstellung des Museums sollte auf dieser Grundlage die Ausstellung neu ausgerichtet sowie das Marketing konzipiert und veranlasst werden.

Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen gestaltet sich eine solche tiefgründige Selbstbefassung eher schwierig. Hier erweist es sich als Nachteil, dass nur eine **sehr geringe Verzahnung mit den übrigen städtischen Museen und dem Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen** gegeben ist. Dortige Lerneffekte können insofern nicht genutzt werden. Zugleich muss eingeschätzt werden, dass der Betrieb eines Museums als ein Teil von vielen innerhalb eines komplexen Unternehmens nicht praktikabel ist. Hier scheint eine Konzentration auf die Kernaufgabe – Betrieb, inhaltliche Ausgestaltung und Vermarktung eines Museums – geboten. Da die Unterhaltskosten des Schiffs relativ hoch sind, erscheint das Modell eines Betreibervereins unrealistisch. Bei einer gemeinnützigen GmbH bleibt die Problematik der Zuschussabhängigkeit und der Schnittstellen zur Stadtverwaltung unverändert bestehen. Beides sollte vermieden werden, um das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum wieder **in stärkerem Maße in die gesamtstädtische Museumslandschaft zu integrieren**. Zudem sind Denkmalpflege und Unterhaltung eines Museums öffentliche Aufgaben im klassischen Sinne, die eine **klare Zuordnung zur Stadtverwaltung rechtfertigen** würden.

---

<sup>6</sup> Besucherbefragung 2012, N = 400.

## 6) Umweltbildung

Hierbei handelt es sich um ein städtisches Bildungsangebot für Schulen und Kitas. Etwa 100 bis 130 Gruppen nutzen im Jahr das vielfältige Angebot der Umweltbildung. Die Einnahmen decken den Aufwand für Honorare und Materialien nicht. Jedoch sind Förderung von Natur- und Umweltschutz sowie Bildungsarbeit explizit im Gesellschaftszweck benannt. Zudem besteht eine Fördermittelbindung bis zum 12.10.2015, die das Mecklenburger Hallenhaus zur Nutzung für „Veranstaltungen von Trägern der Umweltbildung, mit Schulen (insbesondere „Grünes Klassenzimmer“) [...] sowie zu Ausstellungs- und sonstigen kulturellen Zwecken“<sup>7</sup> vorgibt. Die IGA führt die Maßnahmen der Umweltbildung über Honorarkräfte durch. Sie ist insofern vorrangig eine Plattform zur Konzipierung und Vermittlung dieser Bildungsangebote. Sie stellt des Weiteren das Parkgelände und die Materialien zur Verfügung. Im Rahmen der Umweltbildung werden außerdem jährlich etwa 15 Vortragsveranstaltungen im IGA Park durchgeführt (davon 3 Vogelstimmenexkursionen und eine Fledermausnacht). Hinzu kommen das Umweltkinderfest im Sommer und das Weihnachtsbasteln mit Naturmaterialien am Jahresende.

Die schulischen Angebote der Umweltbildung werden in besonderem Maße von Einrichtungen aus den anliegenden Wohngebieten wahrgenommen. Angesichts der Anwohnerstruktur dürfte dabei wohl die preiswerte Gestaltung neben der räumlichen Nähe Entscheidungsfaktor sein.

## 7) Durchführung von Eigenveranstaltungen der IGA

Die Eigenveranstaltungen der IGA werden als Imageveranstaltungen durchgeführt und sind nicht auf Kostendeckung ausgerichtet. Angesichts des erhobenen Parkeintritts in Höhe von einem Euro je Person (ab 7 Jahren) ist dies tatsächlich schwer zu erreichen. Die Besucherzahlen der Eigenveranstaltungen liegen jeweils bei etwa 3.000 bis 4.000. Zu den Eigenveranstaltungen zählen z.B. das Osterfest, das Kirschblütenfest und das Laternenfest, aber auch die LichtKlangNacht. Der personelle und materielle Aufwand insbesondere für die letztgenannte Veranstaltung ist erheblich.

Angesichts der Besucherzahlen ist davon auszugehen, dass die Eigenveranstaltungen, wie auch der Park insgesamt, vorwiegend von den Bewohnern der umliegenden Stadtteile frequentiert werden.

---

<sup>7</sup> Änderungsbescheid vom 26.10.2005 zum Zuwendungsbescheid vom 17.04.2003, Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Fischerei MV.

## 8) Durchführung von Fremdveranstaltungen (Konzerte u.ä.) auf der Zeltbühne und Festwiese

Die IGA vermietet ihr Gelände, d.h. die Festwiese und die Zeltbühne, nebst Backstageeinrichtungen an Veranstalter zur Durchführung von Konzerten. Hierbei tritt die IGA als Überlasser auf, sie überträgt die Pflichten der zugrundeliegenden Rechtsnormen auf den Veranstalter. Dennoch haftet sie selbst für deren Erfüllung. Dies bezieht sich hauptsächlich auf die Vorgaben der Versammlungsstättenverordnung. Darin sind in erster Linie Sicherheitsbelange geregelt wie die Bereitstellung von Sanitätern, Ordnungskräften und Gewährleistung von Rettungswegen. Auch die Bereitstellung von Toiletten zählt dazu. Die Anforderungen sind in Abhängigkeit von der Besucheranzahl differenziert.

Bei Bedarf stellt die IGA auch Bühnenbauelemente und Bestuhlung zur Verfügung. Die Veranstalter schätzen die gute Medienversorgung vor Ort. Der IGA Park ist ein geeigneter und anerkannter Open Air-Standort, zudem gibt es kaum Alternativen im näheren Umfeld. Äußerst günstig ist die infrastrukturelle Anbindung des Geländes. Die örtliche Infrastruktur ist für Großveranstaltungen ausgelegt, sowohl für die Anreise mit PKW als auch per ÖPNV. Dies gilt auch für die notwendigen Parkplätze, welche jedoch nicht im Einflussbereich der IGA sind. Die entgeltpflichtigen Parkplätze werden von der Rostocker Messe- und Stadthallengesellschaft mbH bewirtschaftet. Hier sind folglich organisatorische Abstimmungen zwischen beiden Unternehmen notwendig, um zu vermeiden, dass zeitgleich Großveranstaltungen in Messehalle und IGA Park stattfinden, welche dieselben Parkplätze beanspruchen würden.

Gegenwärtig hat der IGA Park eine dauerhafte Genehmigung für Veranstaltungen mit bis zu 13.700 Besuchern. Darüber hinaus gehende Veranstaltungen sind gesondert zu beantragen. So wurde zum G8-Gipfel eine Zulassung für bis zu 65.000 Besucher erteilt, tatsächlich waren 55.000 Besucher vor Ort. Dies zeigt das Potential der örtlichen Gegebenheiten.

Die Beschränkungen durch den Immissionsschutz sind zu beachten. Zum Schutz der Anwohner vor Lärmbeeinträchtigungen sind Anzahl und Frequenz zulässiger Veranstaltungen reglementiert. Zuständige Ordnungsbehörde ist das Amt für Umweltschutz.

Eine Besonderheit ist die Zeltbühne. Sie verfügt über eine außerordentlich gute Akustik und ist geeignet für Konzerte mit bis zu 4.000 Besuchern. Sie bietet Wetterschutz und insofern eine Minimierung des Risikos im Open Air-Bereich.

Der Bereich Veranstaltungen in der IGA ist nur mit 1,5 Stellen ausgestattet. Diese sind zusätzlich verantwortlich für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Hier bestehen zweifelsfrei kapazitative Beschränkungen. So wird z.B. gegenwärtig in keiner Form Akquise betrieben.

Hinsichtlich der Veranstaltungen bestehen **erhebliche Schnittmengen mit der Rostocker Messe- und Stadthallengesellschaft mbH (RMSG)**. Wenngleich das Open Air-Geschäft eine Spezifik im Konzertwesen darstellt, gibt es doch zahlreiche Parallelen zum Geschäftsfeld der RMSG. Gegenüber der IGA verfügt die RMSG jedoch über mehr Personal und kann so wesentlich mehr Veranstaltungen abwickeln. Zudem besitzt sie eine ausgewiesene

Professionalität im Veranstaltungsbereich, die sich in der Vermarktung, der Kalkulation und insbesondere der Handhabung von Sicherheitsbelangen bei Veranstaltungen zeigt. Hier profitiert die RMSG von Größen- und Mengeneffekten, die der IGA aufgrund der geringen Kapazität verwehrt bleiben.

#### 4. Interne Strukturen (organisatorische und personelle Analyse)

Die Analyse der Unternehmensorganisation zeigt auf, dass die betriebsinternen Abläufe bislang sehr stark auf die Geschäftsführung zugeschnitten sind. Gegenwärtig ist die Geschäftsführung zu 90 Prozent der verfügbaren Zeit mit operativen Aufgaben befasst, sodass nahezu kein Raum für konzeptionelle oder strategische Überlegungen besteht, zumal der Geschäftsführer in Doppelfunktion sowohl für die Großmarkt GmbH als auch die IGA Rostock 2003 GmbH tätig ist.

Derzeit ist faktisch keine zweite Leitungsebene etabliert, was als problematisch eingeschätzt wird. Insbesondere bei der Abwicklung des Zahlungsverkehrs gibt es starke zeitliche und personelle Abhängigkeiten. Im Ernstfall besteht hier ein strukturelles Risiko für die juristische Vertretung des Unternehmens. Eine Übertragung des Vier-Augen-Prinzips auf weitere betriebliche Prozesse ist denkbar.

Die aufgabenbezogene Unternehmensorganisation erscheint suboptimal strukturiert. Häufig mangelt es an klaren Weisungsbeziehungen, d.h. Regelungen zur Über- oder Unterstellung.

Gegenwärtig beschäftigt die IGA 25 Mitarbeiter. Davon sind drei Mitarbeiter geringfügig Beschäftigte und weitere 8 Mitarbeiter sind Teilzeitbeschäftigte. **Die Belegschaft der IGA ist überaltert**, 60 % der Mitarbeiter sind älter als 60 Jahre.

30-39 Jahre	40-49 Jahre	50-59 Jahre	über 60 Jahre	Summe
1	1	8	15	25
4 %	4 %	32 %	60 %	100 %

#### 5. Wirtschaftliche Verhältnisse

Die IGA ist ein geborener Verlustbetrieb und wird dauerhaft auf Zuschüsse der Hansestadt Rostock als Gesellschafterin angewiesen sein. Der Betrieb eines Museums ist gemeinnützig und nicht einbringlich. Der Betrieb eines Landschaftsparks ist ebenfalls nicht gewinnträchtig. Lediglich der Bereich der Veranstaltungen, hier vornehmlich die Fremdveranstaltungen, kann höhere Einnahmen generieren. Diese können jedoch die Gesamtaufwendungen des Unternehmens nicht decken. Die IGA erhielt seit 2007 jährlich einen Zuschuss zwischen 1,7 und 2,0 Millionen Euro.

Kennzeichnend für den Geschäftsverlauf der IGA ist die Saisonalität. In jedem Bereich ist der Sommer Saison: im Park und im Veranstaltungsbereich wegen der Wetterabhängigkeit und

## Analyse zur Fortführung der IGA Rostock 2003 GmbH

im Museum aufgrund der Abhängigkeit vom Tourismus. Typisch ist außerdem die hohe Risikobehaftung im Open Air-(Konzert)Geschäft.

Die Gesellschaft verfügt über kein nennenswertes Vermögen. Das Anlagevermögen beläuft sich lediglich auf knapp 6,4 Prozent der Bilanzsumme. Wesentlicher Vermögensgegenstand ist die Liquiditätsreserve zur Deckung der Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten. Die Rückstellungen wurden zum überwiegenden Teil im Zusammenhang mit offenen Rechtsstreitigkeiten gebildet, die ihren Ursprung in der Bauphase der Internationalen Gartenbauausstellung 2003 haben.

	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Umsatz	241 T€	272 T€
<i>davon Museum</i>	<i>68 T€</i>	<i>64 T€</i>
<i>davon Park</i>	<i>67 T€</i>	<i>71 T€</i>
<i>davon Veranstaltungen</i>	<i>88 T€</i>	<i>118 T€</i>
<i>davon Übrige</i>	<i>18 T€</i>	<i>19 T€</i>
Personalaufwand	563 T€	565 T€
Abschreibungen	45 T€	53 T€
Investitionen	46 T€	46 T€
Jahresergebnis	1 T€	0 T€
Anlagevermögen	135 T€	128 T€
Rückstellungen	1.485 T€	1.427 T€
Bilanzsumme	2.350 T€	2.010 T€

Zur Vorbereitung und Durchführung der Internationalen Gartenbauausstellung sind zahlreiche Fördermittel durch verschiedenste Institutionen gewährt worden. Fördermittelempfänger war teils die IGA Rostock 2003 GmbH und teils die Hansestadt Rostock. Zum überwiegenden Teil waren die Mittel entweder nicht mit einer Bindefrist versehen oder diese ist zwischenzeitlich abgelaufen. Eine Ausnahme bilden die folgenden Sachverhalte:

Bezeichnung	Zuwendungsgeber	Zuwendungs-empfänger	Betrag	Bindefrist
Mecklenburger Hallenhaus	Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Fischerei MV	IGA Rostock 2003 GmbH	1,02 Mio. €	12.10.2015
Warnowpromenade	Landesförderinstitut MV	Hansestadt Rostock	8,4 Mio. €	17.12.2033
Schiffsarena	Sozialministerium MV	Hansestadt Rostock	375 T€	2028

## 6. Analyse zweier Szenarien

Zum jetzigen Zeitpunkt muss festgestellt werden, dass das im Gesellschaftsvertrag definierte Ziel, den IGA Park zu einem touristischen Anziehungspunkt überregionaler Bedeutung zu entwickeln, nicht erreicht wurde. Faktisch wird der IGA Park überwiegend von den Anwohnern der umliegenden Stadtteile genutzt. Möglicherweise war der beschriebene Anspruch von vornherein nicht zu erfüllen. Schließlich gibt es in der Region und darüber hinaus eine hohe Dichte touristischer Ziele. Sie alle werben in der kurzen Saison um dieselben Touristen und daneben um die verhältnismäßig wenigen Einwohner mit relativ geringer Kaufkraft. Zugleich befinden sich alle gleichermaßen in Konkurrenz zum regionalen Hauptanziehungspunkt für Touristen und Einwohner: dem Ostseestrand. Hier gereicht es dem IGA Park weiterhin zum Nachteil, dass er ein wetterabhängiges Freiluftziel darstellt. Dieser Umstand gilt für das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum nicht, das Museum ist durchaus eine Schlechtwettervariante der Urlaubs- und Freizeitgestaltung. Jedoch konnte die Kombination von Park und Museum bisher nur schwer vermittelt werden. Auch bleibt festzuhalten, dass es in den zurückliegenden Jahren nicht gelungen ist, das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum tatsächlich in das übrige Unternehmen zu integrieren.

Unabhängig davon sollten die Erwartungen in Bezug auf Besucherzahlen für das Museum realistisch gehalten werden. Einerseits befindet sich das Museum (wie bereits dargestellt) im Wettbewerb mit technischen Museen in der Region, mit Museen anderer Themenschwerpunkte wie dem Deutschen Meeresmuseum in Stralsund und darüber hinaus mit anderen touristischen Zielen wie z. B. dem Zoo Rostock. Andererseits erreichen überhaupt nur zehn Prozent der Museen in Deutschland mehr als 50.000 Besucher jährlich<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Vgl. Institut für Museumsforschung, Berlin 2013, Statistische Gesamterhebung an den Museen der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2012, Heft 67, S. 18.

Unter den jetzigen Rahmenbedingungen stellt die immanente Divergenz zwischen Park und Museum zweifellos eine Erschwernis dar: während der Park überwiegend von Rostockern frequentiert<sup>9</sup> wird, generiert das Museum seine Besucher zum Großteil aus Touristen. Dies gestaltet die Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit schwierig, für die zudem eine konzeptionelle Unterlegung fehlt.

Während das Museum und das Traditionsschiff über touristisches Potential verfügen, wird dies für den Park eher kritisch eingeschätzt. Wie bereits im Entwicklungskonzept ausgeführt wurde, weckt der Name „IGA Park“ Erwartungen, die gegenwärtig nicht mehr erfüllt werden können. Von den Dingen, die die Internationale Gartenbauausstellung 2003 gekennzeichnet haben, ist nur noch wenig existent. Durch den mittlerweile hohen zeitlichen Abstand zur Ausstellung wird eine überregionale Anziehungskraft des Parks auch künftig für unwahrscheinlich gehalten. Die Schaffung einer weiteren touristischen Attraktion in Form des Parks wäre, wenn überhaupt, nur mit sehr hohem finanziellen Aufwand zu erreichen.

Analog zur derzeitigen Nutzung sollte daher die Funktion des Anwohnerparks gestärkt werden. Im Übrigen war die Schaffung eines Anwohnerparks in Verbindung mit der Renaturierung des Areals eine ursprüngliche Prämisse im Wettbewerbsverfahren im Vorfeld der Internationalen Gartenbauausstellung 2003. Insofern wäre es nunmehr konsequent, diesen Ansatz fortzuführen.

Wünschenswert wäre ein stärkeres Bewusstsein für den Wert und die Qualität der Parkanlage durch die Rostocker. Möglicherweise kann in einem ersten Schritt die Identifikation über einen bürgerbeteiligten Prozess der Namensfindung und Umbenennung gefördert werden. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Namensführung mit dem Zusatz „IGA“ in regelmäßigen Intervallen durch entsprechende Instanzen außerhalb der Hansestadt Rostock genehmigungspflichtig ist. Der IGA Park in Rostock ist ein sehr seltenes Beispiel für die Weiternutzung des Zusatzes nach Abschluss der jeweiligen Gartenbauausstellung (IGA oder BUGA). Im Regelfall ist dies eher unüblich.

Um den Nutzungsgrad des Parks unter den Einwohnern Rostocks zu erhöhen, wären außerdem Eintrittsregelungen und Wegebeziehungen zu überprüfen. Auch zu diesen Aspekten finden sich Ausführungen im Entwicklungskonzept. Die steuerlichen Gründe für eine Eintrittspflicht sind zwischenzeitlich hinfällig, so dass alle Optionen gegeben sind. Die Signalfunktion des Preises sollte dabei berücksichtigt werden, der Preis vermittelt demnach den Wert einer Sache. (Bei öffentlichen Gütern, wie z.B. einer öffentlichen Parkanlage, greifen die regulären Preismechanismen hingegen nicht.)

Jährlich verzeichnet der Park etwas mehr als Einhunderttausend Besucher<sup>10</sup>. Um diese Zahl zu steigern, könnten Projekte zur weiteren Belebung des Areals geprüft und gegebenenfalls verfolgt werden. Denkbare Ansätze könnten beispielhaft sein:

---

<sup>9</sup> Besucherbefragung 2009, N = 14.925, HRO: 65,5 %, übrige BRD: 33,4 %, Ausland: 1,1 %.

<sup>10</sup> Nach Abzug der Besucher von Museum und Veranstaltungen.

- Einrichten einer offiziellen Badestelle am Warnowstrand,
- Nutzung der Pier als Basis einer weiteren Schwimmsteganlage der Parkhausgesellschaft Rostock mbH (PGR, Tochterunternehmen der WIRO) oder
- Errichtung einer Wasserskianlage an der Pier durch einen privaten Investor,
- Skaterpark bei der Schiffsarena (gemäß Entwicklungskonzept),
- Verkehrsgarten,
- Zelt- oder Campingplatz.

Mit der Realisierung des Projektes der RMSG<sup>11</sup>, am Standort eine neue Stadthalle zu errichten, würde das Parkgelände eine weitere Belebung erfahren. Auch wechselseitige Beziehungen mit dem Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum könnten dann ausgebaut werden, indem in Örtlichkeiten des Museums Teile von Konferenz- oder Tagungsveranstaltungen durchgeführt werden.

Aus analytischer Sicht sehen wir für die Zukunft der IGA zwei Szenarien:

- (1) Weiterführung der IGA in ihrer bisherigen Form und mit bisherigen Aufgaben mit der Konsequenz der Bestellung eines Geschäftsführers und Behebung der personellen Defizite,
- (2) Spezialisierung und Übertragung der Teilaufgaben auf bestehende städtische Strukturen in Verbindung mit Personalübergang und Zuweisung finanzieller Mittel.

Bei Szenario (1) sind aus unserer Sicht mit Sicherheit Mehrkosten gegenüber der jetzigen Situation anzunehmen. Zugleich können die Grundprobleme des Unternehmens nicht gelöst werden:

- die inhaltlich und wirtschaftlich schlechte Ausstattung und
- die zu geringe Größe für die Vielfalt und Komplexität der Aufgaben.

Eine finanzielle Umsetzungs des Entwicklungskonzepts würde nicht nur zu erheblichen Aufwendungen zur Umsetzung führen. Es sind dann zusätzlich umfangreiche Finanzmittel notwendig, um im Unternehmen neue Kapazitäten zu schaffen, da ein solches Projekt durch das Unternehmen in der gegenwärtigen Form inhaltlich und fachlich nicht abgedeckt werden kann. Dieses Szenario ist aus unserer Sicht nicht zielführend und wird daher an dieser Stelle nicht weiter verfolgt.

Bei Szenario (2) erwarten wir keine Mehrkosten. Die Aufgaben werden durch bereits bestehende städtische Strukturen erfüllt. Zu diesem Zweck werden den Verwaltungseinheiten und Unternehmen sowohl finanzielle Mittel als auch Personal überlassen. Insofern würde der bisher an die IGA gewährte Zuschuss aufgeteilt und im städtischen Haushalt der Verwaltungsausgaben abgebildet. Das Personal würde im Rahmen von Personalüberleitung an die Stadtverwaltung und die RMSG übergehen.

<sup>11</sup> Rostocker Messe- und Stadthallengesellschaft mbH.

Durch die Spezialisierung auf Kernaufgaben sind Effizienzgewinne zu erwarten. Zudem werden Parallelstrukturen aus städtischer Sicht abgebaut. Gleichzeitig kann nach unserer Einschätzung bei finanzieller Untersetzung das Entwicklungskonzept in der bestehenden Ämterstruktur mit weniger zusätzlichen personellen Kapazitäten umgesetzt werden als in der Struktur gemäß Szenario (1).

Eine Aufgabenzuordnung kann sich wie folgt gestalten.

<b>Aufgabe/ Objekt</b>	<b>Künftiger Aufgabenträger</b>
Parkpflege	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege
Weidendom	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege
Baucamp	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege
Brücken und öffentliche Verkehrsanlagen	Tief- und Hafenbauamt
Traditionsschiff und schwimmende Objekte	Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen Hafen- und Seemannsamt
Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum	Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen
Veranstaltungen	Rostocker Messe- und Stadthallengesellschaft mbH
Zeltbühne	Rostocker Messe- und Stadthallengesellschaft mbH
Mecklenburger Hallenhaus	Kommunaler Eigenbetrieb „Objektbewirtschaftung und –entwicklung“ der Hansestadt Rostock
Umweltbildung	Umweltamt
laufende juristische Verfahren	Tief- und Hafenbauamt Rechtsamt
Eigenveranstaltungen	Stadtteilmanager
Projektentwicklung/ -begleitung	Projektstelle in der Stadtverwaltung

Die Details einer möglichen Aufgabenübertragung müssen durch einen **Projektkoordinator in Funktion des Geschäftsführers und Liquidators** in Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachämtern herausgearbeitet werden. Diese Funktion ist originär durch die Verwaltung der Hansestadt Rostock wahrzunehmen.

Die Übertragung der Teilaufgaben der IGA auf städtische Strukturen dürfte auch aus Fördermittelsicht nicht kritisch sein, da die Hansestadt Rostock häufig selbst der Zuwendungsempfänger war. Hier hat eine Abstimmung mit den zuständigen Ministerien durch die Stadt zu erfolgen.

Um einen zentralen Ansprechpartner für Belange des Parks beizubehalten, ist eine Projektleiterstelle innerhalb der Stadtverwaltung denkbar. Hier könnten auch etwaige Projektideen unter Einbeziehung der jeweiligen städtischen Kompetenzträger begleitet werden.

Nach vollzogener Aufgabenübertragung soll die Gesellschaft aufgegeben werden. In der Folge entstehen Kosteneinsparungen in begrenzter Höhe (Jahresabschlusskosten, Kosten der Buchführung).

## 7. Fazit und Empfehlung

Die Aufgaben der IGA sind zu vielfältig und zu komplex, um sie sinnvoll innerhalb eines Unternehmens abzubilden. Es bestehen zudem zahlreiche aufgabenbezogene Parallelstrukturen zwischen IGA und der städtischen Verwaltung sowie der Rostocker Messe- und Stadthallengesellschaft.

Bei einer finanziellen Untersetzung des Entwicklungskonzepts kann dies in der bestehenden Ämterstruktur mit weniger zusätzlichen personellen Kapazitäten weiterentwickelt werden als bei einer Umsetzung innerhalb der IGA in der gegenwärtigen Form.

Zur Optimierung der aufgabenbezogenen Prozesse sind aus unserer Sicht Spezialisierung und Konzentration auf Kernaufgaben geboten. Zur Effizienzsteigerung der Aufgabenträger, zur Erhöhung der Veranstaltungssicherheit und zum Abbau von Parallelstrukturen empfehlen wir daher die **Umsetzung von Szenario (2)**:

**Spezialisierung und Übertragung der Teilaufgaben der IGA auf bestehende städtische Strukturen in Verbindung mit Personalübergang und Zuweisung finanzieller Mittel an die künftigen Aufgabenträger.**

Die **Teilfunktionen der IGA**, die Veranstaltungen, der Park, das Museum und die Umweltbildung **bleiben** dabei **erhalten**, werden aber in andere Verantwortungsbereiche der Hansestadt Rostock überführt.

<b>Informationsvorlage</b>	Datum:	01.07.2014
Federführendes Amt: Bauamt	fed. Senator/-in:	S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter: Rechtsamt	bet. Senator/-in:	
	bet. Senator/-in:	
<b>Anpassung der Straßenbaubeitragssatzung Beschluss-Nr. 2012/AN/4193 vom 30.01.2013</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
11.11.2014	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
13.11.2014	Finanzausschuss	Kenntnisnahme
19.11.2014	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
20.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
03.12.2014	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Beschlussvorschriften:

Kommunalverfassung M-V § 22, Abs. 3

bereits gefasste Beschlüsse:

Beschl.-Nr. 2012/AN/4193 vom 30.01.2013

**Sachverhalt:**

Die Bürgerschaft hat am 30.01.2013 beschlossen, die Straßenbaubeitragssatzung der Hansestadt Rostock (StrBBS) in Bezug auf die Höhe der auf die Anlieger umzulegenden Kosten und auf die Berücksichtigung von spezifischen Besonderheiten der umlagefähigen Maßnahmen den tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Auf Grund des sich aus dem o.g. Beschluss der Bürgerschaft ergebenden Auftrages wurde durch Prof. Dr. Olaf Reidt, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Berlin, die Festlegung der Höhe der umzulegenden Anteile am beitragsfähigen Aufwand (§ 4 Abs. 1 StrBBS) unter Berücksichtigung von städtebaulichen, denkmalpflegerischen oder touristischen Besonderheiten der umlagefähigen Maßnahmen geprüft.

Das Gutachten liegt jetzt vor (Anlage) und kommt u.a. zu den wesentlichen Ergebnissen, dass eine Änderung der StrBBS nicht erforderlich ist und Überwiegendes dafür spricht, dass für den im Auftrag angesprochenen höherwertigen Ausbau aus denkmalpflegerischen, touristischen und städtebaulichen Gründen weder ein Abweichen von den Regelsätzen noch der Erlass einer Sondersatzung gerechtfertigt wäre. Lediglich für den besonderen Einzelfall, in dem ein besonderer erhöhter Vorteil für die Allgemeinheit vorliegt und auch dann nur in engen Grenzen kann eine Sondersatzung erlassen werden. Dieses sieht die StrBBS unter § 4 Abs. 6 bereits vor.

Für eine Änderung der Höhe der auf die Anlieger umzulegenden Kosten mit dem Ergebnis einer Einnahmenreduzierung wird nach Auswertung des v.g. Gutachtens und vor dem Hintergrund des HASIKO keine Notwendigkeit gesehen.

Den Umstand berücksichtigend, dass die StrBBS bereits seit einigen Jahren vor den zuständigen Verwaltungsgerichten ungerügt geblieben ist, wird auch für eine Erhöhung der Umlagen kein weiterer Spielraum gesehen.

Roland Methling

**Anlage/n:**  
Gutachten

[Anmerkung Sitzungsdienst/Wo. \(11.11.2014\):](#)

- Ausschuss für Stadt- und Reg. ... auf Bitte des Ausschusses in Beratungsfolge ergänzt.

# REDEKER | SELLNER | DAHS

## **Erhebung von Straßenausbaubeiträgen durch die Hansestadt Rostock**

**hier: Festlegung der umzulegenden Anteile am  
beitragsfähigen Aufwand (§ 4 Abs. 1 StrBBS)  
unter Berücksichtigung von städtebaulichen,  
denkmalplegerischen oder touristischen  
Besonderheiten der umlagefähigen  
Maßnahmen**

**Rechtsanwälte**

BERLIN · BONN · BRÜSSEL · LEIPZIG · LONDON · MÜNCHEN

## I. Ausgangssituation

Auf Grundlage des § 5 der Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV MV) und der §§ 1, 2 und 8 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KAG MV) hat die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock eine Satzung über die Erhebung von Beiträgen für den Ausbau von Straßen, Wegen und Plätzen (Straßenbaubeitragssatzung – StrBBS) erlassen. Die Straßenbaubeitragssatzung regelt im § 4 Abs. 1 die Umlegung des beitragsfähigen Aufwands für die Anschaffung, Herstellung, Verbesserung, Erweiterung, Erneuerung und den Umbau der notwendigen öffentlichen Straßen, Wege und Plätze auf die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer. Aufgefächert nach verschiedenen Teilanlagen und Straßentypen haben die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer gemäß der Satzung zwischen 75 und 25% des jeweils beitragsfähigen Aufwandes für eine Maßnahme zu tragen.

In der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock werden derzeit Überlegungen angestellt, Begünstigungen für die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer in Form einer Verringerung der Anliegeranteile zu schaffen, wenn aus städtebaulichen, denkmalpflegerischen oder touristischen Gründen Straßenausbaumaßnahmen besonders aufwändig durchgeführt werden. Dies betrifft insbesondere das Ostseebad Warnemünde. Am 30.01.2013 hat die Bürgerschaft vor diesem Hintergrund beschlossen, die Straßenbaubeitragssatzung in Bezug auf die Höhe der auf die Anlieger umzulegenden Kosten und auf die Berücksichtigung von spezifischen Besonderheiten der umlagefähigen Maßnahmen den tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Nachfolgend wird im Auftrag der Hansestadt Rostock daher geprüft, ob eine Verringerung der Anliegeranteile bei Ausbaumaßnahmen, die aus denkmalpflegerischen, touristischen oder städtebaulichen Gründen aufwändiger durchgeführt werden, zulässig ist oder auf welche Weise und in welchem Umfang eine solche Verringerung erreicht werden könnte.

## II. Rechtliche Würdigung

### 1. Grundsätze des Straßenbaubeitragsrechts

#### a) Beitragserhebungspflicht der Hansestadt Rostock

Die Hansestadt Rostock ist nach dem Kommunalabgabengesetz Mecklenburg-Vorpommern (KAG MV) verpflichtet, Straßenausbaubeiträge zu erheben. Die Beitragserhebungspflicht ist in § 8 Abs. 1 KAG MV verbindlich festgeschrieben. Anders als beispielsweise die Länder Berlin – hier hat der Landesgesetzgeber das Straßenausbaubeitragsgesetz aufgehoben – oder Niedersachsen – gemäß § 111 Abs. 5 Satz 3 NKomVG besteht dort keine Rechtspflicht zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen – hat sich das Land Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen der ihm gem. Art. 70 Abs. 1 GG zustehenden ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für eine Beitragserhebungspflicht der Kommunen entschieden.

Die Straßenbaubeiträge werden gem. § 8 Abs. 1 KAG MV zur Deckung des Aufwandes für die Anschaffung, Herstellung, Verbesserung, Erweiterung, Erneuerung und den Umbau der notwendigen öffentlichen Straßen, Wege und Plätze erhoben. Sie stellen eine Gegenleistung dafür dar, dass den Beitragspflichtigen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der öffentlichen Anlage Vorteile geboten werden (Vorteilsprinzip). Dem Vorteilsprinzip liegt der Gedanke zugrunde, dass Grundstückseigentümern (oder dinglich Nutzungsberechtigten sowie Erbbauberechtigten) durch die Inanspruchnahmefähigkeit einer ausgebauten öffentlichen Anlage ein Vorteil erwächst, der der Allgemeinheit in dieser Form nicht zukommt und daher durch eine zusätzliche Geldleistung auszugleichen ist. Würden die Ausbauleistungen der Gemeinde durch Steuern finanziert, würden die Vorteilsempfänger die von diesen Leistungen ausgelösten Vorteile auf Kosten der Allgemeinheit erhalten.

S. hierzu LT-Drs. 4/1307, S. 44; Holz, in: *Ausprung/Siemers/Holz, KAG MV*, Stand: Juni 2011, § 8, Ziff. 1.3; *Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge*, 9. Aufl. 2012, § 28, Rn. 8; s. auch etwa OVG Münster, Urteil vom 23.07.1991 – 15 A 1100/90, juris Rn. 8 ff.; OVG Magdeburg, Beschluss vom 08.12.2009 – 4 L 159.09, juris Rn 4.

Diese Beitragserhebungspflicht ist nicht nur abgabenrechtlich normiert, sondern findet auch in den haushaltsrechtlichen Vorschriften des Landes Mecklenburg-Vorpommern über die Einnahmebeschaffungsgrundsätze eine gesetzliche Verankerung. § 44 Abs. 2

KV MV verpflichtet die Gemeinde, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Erträge und Einzahlungen primär aus Entgelten für die von ihr erbrachten Leistungen zu beschaffen, bevor sie Steuern erhebt. Da es sich bei den gesetzlichen Einnahmebeschaffungsgrundsätzen um zwingendes Haushaltsrecht handelt, folgt hieraus für die Gemeinden im Land Mecklenburg-Vorpommern eine zwingende Pflicht zur Beitragserhebung.

LT-Drs. 4/1307, S. 44; Holz, in: Aussprung/Siemers/Holz, KAG MV, Stand: Juni 2011, § 8, Ziff. 1.3; Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 28, Rn. 8; s. auch etwa OVG Münster, Urteil vom 23.07.1991 – 15 A 1100/90, juris Rn. 8 ff.; OVG Magdeburg, Beschluss vom 08.12.2009 – 4 L 159.09, juris Rn 4.

Die Beitragserhebungspflicht begründet für die einzelne Kommune ein gesetzliches Verbot i.S.d. § 134 BGB, auf die Erhebung von Beiträgen zu verzichten. Eine Dispositionsbefugnis der Gemeinde besteht mithin nicht.

S. nur VG Greifswald, Urteil vom 12.07.2012 – 3 A 1162/11, juris Rn. 78.

Der Verzicht einer Kommune auf die gesetzlich vorgeschriebene Erhebung von Straßenbaubeiträgen wäre daher nicht nur mit den in § 44 KV MV niedergelegten Grundsätzen der Einnahmebeschaffung unvereinbar, sondern würde auch die verfassungsrechtlichen Grundsätze der Beitragsgerechtigkeit und der Gesetzmäßigkeit der Abgabenerhebung (Art. 20 Abs. 3 GG) verletzen.

Vgl. OVG Münster, Beschluss vom 18.11.2013 – 15 A 2302/12, juris Rn. 22; OVG Koblenz, Urteil vom 14.01.1976 – G A 53/73, juris; VG Köln, Urteil vom 12.03.2013 – 14 K 331/11, juris Rn. 55; Holz, in: Aussprung/Siemers/Holz, KAG MV, Stand: Juni 2011, § 8, Ziff. 1.3; LT-Drs. 4/1307, S. 44.

Ein Verstoß gegen die abgaben- und haushaltsrechtlichen Vorgaben läge dabei auch dann vor, wenn eine Gemeinde ihr Satzungsrecht so gestalten würde, dass sie zwar nicht gänzlich, aber in erheblichem Umfang auf die ihr zustehenden Entgelte für Sonderleistungen verzichtet, indem sie den von der Gemeinde zu tragenden Anteil am beitragsfähigen Aufwand in der Satzung unverhältnismäßig hoch festsetzt.

LT-Drs. 4/1307, S. 44.

Korrespondierend zu der Ausbaubeitragserhebungspflicht besteht daher die Verpflichtung der Gemeinden zum Erlass einer den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Ausbaubeitragssatzung (vgl. § 2 Abs. 1 KAG MV).

Holz, in: Aussprung/Siemers/Holz, KAG MV, Stand: Juni 2011, § 8; Ziff. 1.3; s. auch OVG Magdeburg, Beschluss vom 08.12.2009 – 4 L 159.09, juris Rn 4.

Die Hansestadt Rostock ist dieser Verpflichtung durch den Erlass ihrer Straßenbaubeitragssatzung nachgekommen.

**b) Bestimmung von Anlieger- und Gemeindeanteil**

- aa) Die Verpflichtung eines Grundstückseigentümers zur Zahlung eines Straßenbaubeitrags ist gem. § 7 Abs. 1 Satz 2 KAG MV abhängig von einer mit einer beitragsfähigen Baumaßnahme an einer öffentlichen Anlage erbrachten Leistung der Gemeinde sowie den Vorteilen, die ihm durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme dieser öffentlichen Anlage geboten werden. Nach den Grundprinzipien des Ausbaubeitragsrechts ist mit einer Straßenbaumaßnahme stets auch ein Vorteil für die Allgemeinheit verbunden, der ebenfalls nach der Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße bemessen wird. Nach diesem der Allgemeinheit erwachsenden Vorteil richtet sich der Anteil, den die Gemeinde am beitragsfähigen Aufwand für die Straßenbaumaßnahmen zu tragen hat.

OVG Münster, Urteil vom 22.01.2009 – 15 A 3137/06, juris Rn. 18; OVG Lüneburg, Urteil vom 12.06.1990 – 9 OVG A 149/88, juris Rn. 7.

Dass mit jeder Ausbaumaßnahme auch Vorteile für die Allgemeinheit verbunden sind, kommt in § 8 Abs. 1 Satz 2 KAG MV zum Ausdruck, nach dem die Gemeinde mindestens 10% des beitragsfähigen Aufwands zu tragen hat. Die Gemeinde ist also nicht berechtigt, 100 % des beitragsfähigen Aufwandes umzulegen (s. noch nachfolgend unter c), cc)).

- bb) Zur darüber hinausgehenden Bemessung gilt folgendes:

Für die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer müssen durch die Ausbaumaßnahme selbst zusätzliche, vorher nicht vorhanden gewesene Vorteile, die auf einer qualifizierten Inanspruchnahmemöglichkeit der öffentlichen Anlage beruhen, entstehen. Diese Vorteile begründen sich aus einer nach objektiven Kriterien festzustellenden qualitativen Verbesserung der Erschließungssituation eines Grundstücks, die seine Gebrauchsfähigkeit und

damit einhergehend seinen Gebrauchswert positiv beeinflussen kann. Hingegen bedarf es für die Begründung eines Vorteils i.S.d. § 7 Abs. 1 Satz 2 KAG MV nicht einer Wertsteigerung des Grundstücks, etwa durch Erhöhung der wirtschaftlichen Erträge oder Steigerung des Verkehrswerts.

VG Greifswald, Urteil vom 14.10.2013 – 3 A 459/12, juris  
Rn. 21; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom  
23.01.2014 – OVG 9 S 9.13, juris Rn. 8.

Zur Feststellung eines solchen Vorteils ist ein Vergleich der Situation des Grundstücks vor der Ausbaumaßnahme mit der gerade infolge des Ausbaus eingetretenen veränderten Lage erforderlich.

Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl.  
2012, § 29, Rn. 17.

Wesentlich begründet sich der Vorteil infolge der Möglichkeit der Inanspruchnahme der öffentlichen Anlage bei Straßenbaumaßnahmen aus der Verbesserung der Erreichbarkeit der Grundstücke, etwa weil ein leichter und gefahrloserer Zugang als vorher möglich ist. Eine Erhöhung des Gebrauchswerts eines Grundstücks liegt beispielsweise bei einer Verbreiterung der Straßenfläche mit verstärktem Unterbau und ordnungsgemäßer Straßenentwässerung vor, da die Straße weniger störanfällig und das Grundstück dadurch besser erreichbar wird. Gleiches gilt für verbreiterte und qualitativ hochwertiger ausgebaute Bürgersteige, die eine gefahrlosere Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke ermöglichen. Ein beitragsfähiger Vorteil ist weiterhin bei einer verbesserten Straßenbeleuchtung gegeben, da die Brauchbarkeit der Anliegergrundstücke deshalb erhöht wird, weil sie durch eine beleuchtete Fahrbahn und beleuchtete Bürgersteige leichter zu finden und zu erreichen sind. Eine Steigerung des Gebrauchswerts der anliegenden Grundstücke tritt schließlich etwa auch bei der Anlage von Parkstreifen seitlich der Fahrbahn ein, da auf diese Weise den Anliegern eine straßenrechtlich abgesicherte Parkmöglichkeit in unmittelbarer Nähe der Grundstücke verschafft wird und die Grundstücke hierdurch besser erreichbar werden.

Vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9.  
Aufl. 2012, § 29, Rn. 29 mit Nachweisen zur Rechtsprechung und weiteren Beispielen.

Nach diesen Grundsätzen vermittelt eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme in aller Regel nicht nur der Allgemeinheit, sondern auch den anliegenden Grundstücken Sondervorteile

aufgrund einer verbesserten Erreichbarkeit, so dass die Anlieger immer am beitragsfähigen Aufwand zu beteiligen sind.

S. etwa OVG Magdeburg, Beschluss vom 28.03.2000 – A 2 S 478.98, juris Rn. 4, 6 und Beschluss vom 17.04.1999 – A 2 S 13/97, juris Rn. 6; Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 29, Rn. 26 m.w.N.

- cc) Die Bemessung des Anlieger- und des Gemeindeanteils richtet sich nach dem Verhältnis, den die Inanspruchnahmefähigkeit der ausgebauten Anlage für die Anlieger einerseits und die Allgemeinheit andererseits hat. Bestimmend hierfür ist allein der Umfang der erfahrungsgemäß zu erwartenden Inanspruchnahme der ausgebauten Anlage. Bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwands auf die Gemeinde (Allgemeinvorteile) und die Anlieger (Anliegervorteile) ist demnach darauf abzustellen, in welchem Umfang wahrscheinlich die ausgebauten Anlage von den einzelnen Grundstücken aus jeweils benutzt werden wird.

OVG Magdeburg, Beschluss vom 13.05.2003 – 2 M 319/01, juris Rn. 11.

Der Verteilungsmaßstab ist in der Beitragssatzung der Gemeinde festzulegen. Eine Bestimmung des Anlieger- und Gemeindeanteils am veranschlagten Beitragsaufkommen kann nicht von der Verwaltung der Gemeinde vorgenommen werden. Nach ständiger Rechtsprechung ist infolgedessen das Verhältnis des von der Gemeinde (der Allgemeinheit) zu tragenden Kostenteils zu dem von den Beitragspflichtigen zu tragenden Anteil für alle in Betracht kommenden Ausbaumaßnahmen satzungsmäßig und damit allgemein und pauschalierend festzusetzen (s. auch unten 2., e)).

S. etwa OVG Münster, Urteil vom 25.08.1975 – II A 232/74, juris Rn. 36; OVG Frankfurt/Oder, Beschluss vom 28.06.2004 – 2 B 124/04, juris Rn. 9.

### c) **Vorteilsabwägung**

Aufgrund des insofern maßgeblichen Vorteilsprinzips hat die Gemeinde eine Vorteilsabwägung vorzunehmen. Sie hat das Maß der wahrscheinlich zu erwartenden Inanspruchnahme der ausgebauten Anlage durch die Grundstückseigentümer einerseits und durch die Allgemeinheit andererseits gegenüberzustellen und auf dieser Grundlage den jeweiligen Anteilssatz allgemein festzulegen. Je mehr die ausgebauten Anlage von der Allge-

meinheit genutzt wird, desto höher ist der der Allgemeinheit erwachsene Vorteil und dementsprechend auch der von der Gemeinde zu tragende Anteil festzulegen.

- aa) Hierfür bedarf es in der Straßenbaubeitragssatzung zum einen einer Differenzierung hinsichtlich der Straßenarten (Anlieger-, Innerorts- und Hauptverkehrsstraßen), wobei der Nutzen der ausgebauten Anlage für die Grundstückseigentümer bei einer Anliegerstraße am größten ist, so dass bei diesen auch der Anliegeranteil am höchsten zu sein hat. Daher verstößt ein Anliegeranteil bei Anliegerstraßen von nur 50% gegen das Vorteilprinzip. Eine entsprechende Festlegung in einer Straßenbaubeitragssatzung ist daher in der Regel unwirksam.

Vgl. OVG Weimar, Beschluss vom 23.02.2010 - 4 ZKO 781/09, juris Rn. 9.

- bb) Zum anderen ist innerhalb der verschiedenen Straßenarten zwischen einzelnen Teileinrichtungen (z.B. Fahrbahn, Radwege, Gehwege, Fußgängerzonen) zu unterscheiden, da auch insoweit ein Unterschied im Nutzungsumfang durch die Anlieger und die Allgemeinheit bestehen kann (z.B. erwächst den Anwohnern bei Ausbau einer Hauptverkehrsstraße durch den Ausbau des Gehwegs ein größerer Vorteil als durch den Ausbau der Fahrbahn, so dass der Anliegeranteil am Gehwegausbau höher zu sein hat).

S. zum Ganzen ausführlich Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 34, Rn. 4 ff.

- cc) Mit Blick auf § 8 Abs. 1 Satz 2 KAG MV, der einen Mindestanteil der Gemeinde von 10% vorschreibt (s. vorstehend unter b), aa)), ist darauf hinzuweisen, dass diese Vorschrift nicht so zu verstehen ist, dass eine Gemeinde über diesen von ihr mindestens zu tragenden Anteil hinaus nach freiem Ermessen über die Verteilung des restlichen beitragsfähigen Aufwands zwischen Grundstückseigentümern und Gemeinde entscheiden kann. Regelungshintergrund ist wie vorstehend unter b), aa) dargelegt vielmehr der Umstand, dass einer Straßenbaumaßnahme im Wege einer gesetzlichen Unterstellung stets ein Vorteil für die Allgemeinheit von mindestens 10% zugemessen wird, selbst wenn tatsächlich der Vorteil für die Anlieger höher als 90% sein sollte.
- dd) Die Hansestadt Rostock ist den aus dem Vorteilsprinzip folgenden rechtlichen Verpflichtung in ihrer Straßenbaubeitragssatzung nachgekommen. § 4 Abs. 1 StrBBS legt den Anliegeranteil differenziert nach Anlieger-, Innerorts- und Hauptverkehrsstraßen – die Begriffsbestimmung erfolgt in § 4 Abs. 4 StrBBS – für die verschiedenen Straßenbaumaßnahmen fest. Hierbei bewegen sich die festgesetzten Anliegeranteile im Vergleich zu dem

Muster einer Straßenbaubeitragssatzung, das vom Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern in Abstimmung mit dem Innenministerium Mecklenburg-Vorpommern veröffentlicht wurde, und den Straßenbaubeitragssatzungen anderer Städte im unteren Bereich.

Vgl. Anmerkung Sachgebiet 60 an Sachgebiet S4 der Hansestadt Rostock vom 04.01.2013 zum Antrag der CDU-Fraktion 2012/AN/4193.

#### d) Beitragsfähigkeit einer Straßenbaumaßnahme

Eine Ausbaumaßnahme ist beitragsfähig im Sinne des Straßenausbaubeitragsrechts, wenn sie zu einem Vorteil für die Anlieger und die Allgemeinheit führt, mithin eine Verkehrsanlage erstmalig hergestellt (Herstellung), eine durch bestimmungsgemäße Nutzung und Ablauf der üblichen Nutzungszeit verschlissene Anlage durch eine neue, gleichartige und -wertige Anlage ersetzt (Erneuerung), eine Verkehrsanlage durch Inanspruchnahme zusätzlicher, vorher nicht Straßenzwecken dienender Flächen verbreitert (Erweiterung), eine vorhandene Verkehrsanlage zu einer Verkehrsanlage mit anderer, verbesserter verkehrstechnischer Zweckbestimmung umgebaut (Umbau) wird oder eine Verkehrsanlage nach dem Ausbau im Vergleich zum früheren Zustand besser nutzbar ist (Verbesserung). Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 KAG MV liegt eine beitragsfähige Maßnahme ferner in der Anschaffung einer Verkehrsanlage. Hiervon erfasst sind neben den Kosten für den Ankauf einer zuvor privaten Straße auch die durch Entschädigungsleistungen nach dem Verkehrsflächenbereinigungsgesetz entstehenden Kosten.

LT-Drs. 4/1307, S. 45; Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 32, Rn. 17.

Der Umfang des beitragsfähigen Aufwands richtet sich regelmäßig nach dem gemeindlichen Bauprogramm für eine konkrete Straßenbaumaßnahme und umfasst die Kosten, die der Gemeinde für die Verwirklichung einer dem dafür aufgestellten Bauprogramm entsprechenden, bestimmten beitragsfähigen Maßnahme entstanden sind.

OVG Münster, Urteil vom 29.01.2002 – 15 A 5565/99, juris Rn. 37m.w.N. OVG Münster, Urteil vom 19.02.2008 – 15 A 2568/05, juris Rn. 37.

Ausgestaltung und Umfang der Straßenbaumaßnahme werden in dem gemeindlichen Bauprogramm festgelegt. Hierbei ist auch eine Kostenkalkulation vorzunehmen und die Erforderlichkeit der Kosten zu prüfen.

Das Kommunalabgabengesetz Mecklenburg-Vorpommern enthält keine Vorgaben, durch wen und in welcher Form das Bauprogramm aufzustellen ist, so dass die Gemeinden nach pflichtgemäßem Ermessen nicht nur über den Inhalt, sondern auch über die Form des Bauprogramms entscheiden. Die Festlegung eines Bauprogramms als Satzung oder durch einfachen Gemeinderatsbeschluss ist nicht erforderlich. Vielmehr ist die Festlegung des Bauprogramms auch durch formlose Entscheidung der Verwaltung zulässig.

VG Schwerin, Urteil vom 29.11.2004 – 8 A 3047/02 , juris Rn. 15; VG Greifswald, Urteil vom 07.02.2005 – 3 A 1632/03 , juris Rn. 24; OVG Weimar, Beschluss vom 30.06.2003 – 4 EO 206/96, juris Rn. 44; Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 33, Rn. 5.

Die Gemeinde entscheidet damit über die Beitragsfähigkeit einer Straßenbaumaßnahme. Sie hat einen weiten Gestaltungsspielraum bei der Entscheidung über den Inhalt des Bauprogramms, der sich sowohl auf die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme und ihrer Ausführung (anlagenbezogene Erforderlichkeit), als auch auf die Beurteilung der Frage, ob die angefallenen Kosten angemessen sind (kostenbezogene Erforderlichkeit), bezieht. Demnach wird der beitragsfähige Aufwand allein durch den Grundsatz der Erforderlichkeit beschränkt.

Vgl. BayVGH, Beschluss vom 29.07.2009 – 6 ZB 07.2861, juris Rn. 46; ausführlich Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 33, Rn. 44 m.w.N.

Der Entscheidungsspielraum der Gemeinde unterliegt nur einer beschränkten richterlichen Überprüfbarkeit. Er ist erst dann überschritten, wenn keine Gründe ersichtlich sind, die die Maßnahmen im durchgeführten Umfang rechtfertigen können. Entstandene Kosten können daher nur dann als nicht angemessen bewertet werden, wenn sich die Gemeinde bei der Durchführung einer Baumaßnahme offensichtlich nicht an das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gehalten hat und dadurch augenfällige Mehrkosten entstanden sind.

Vgl. OVG Schleswig, Urteil vom 24.02.1999 – 2 L 146/96, juris Rn. 5; OVG Schleswig, Urteil vom 16.09.1997 – 2 L 198/96, juris Rn. 36.

**e) Rechtsfolgen eines Verstoßes gegen die Beitragserhebungspflicht**

Verstöße gegen die Beitragserhebungspflicht sind nicht sanktionslos.

Bei Verstößen einer Gemeinde gegen die Beitragserhebungspflicht – sei es durch Nichterlass einer Straßenbaubeitragssatzung, sei es durch (Teil-)Verzicht auf die Erhebung von Straßenbaubeiträgen – ist die Rechtsaufsichtsbehörde zu einem kommunalaufsichtlichen Einschreiten gehalten. Denn die Beachtung der geltenden Gesetze durch die Gemeinden ist von den Kommunalaufsichtsbehörden sicher zu stellen. Unterlässt eine Gemeinde zu Unrecht die Erhebung von Straßenbaubeiträgen, kann etwa die Rechtsaufsichtsbehörde gem. § 82 KV MV anordnen, dass die Gemeinde innerhalb einer angemessenen Frist die notwendigen Maßnahmen durchführt und bei erfolglosem Fristablauf im Wege einer kommunalaufsichtlichen Ersatzvornahme selbst tätig werden.

Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl.  
2012, § 28, Rn. 12 i.V.m. § 10, Rn. 4.

Zudem stellt der Verzicht auf eine Beitragerhebung oder den Erlass einer Beitragssatzung einen Verstoß der entsprechenden Mandatsträger und Gremien gegen die ihnen obliegende Vermögensbetreuungspflicht dar, der angesichts des Untreuetatbestands gem. § 266 StGB (Amtsuntreue) auch strafrechtliche Relevanz hat. Ein Verstoß gegen die Beitragserhebungspflicht kann gem. § 823 Abs. 2 BGB überdies zu einer Schadensersatzpflicht führen. Der Tatbestand der Amtsuntreue kann nicht nur vom Bürgermeister der Gemeinde und den Gemeinderäten, sondern auch von den beauftragten Gemeindemitarbeitern verwirklicht werden.

Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl.  
2012, § 28, Rn. 12 i.V.m. § 10, Rn. 5.

**2. Keine Notwendigkeit einer Änderung der Straßenbausatzung der Hansestadt Rostock im Hinblick auf städtebauliche, denkmalpflegerische oder touristische Besonderheiten von Ausbaumaßnahmen**

Gemessen an den vorstehend unter 1. dargestellten Grundsätzen des Ausbaubeitragsrechts ist eine Änderung der Straßenbaubeitragssatzung der Hansestadt Rostock nicht geboten, auch wenn einzelne Straßenbaumaßnahmen aus städtebaulichen, denkmalpflegerischen oder touristischen Gründen besonders aufwändig durchgeführt werden. Der in § 4 Abs. 1 StrBBS festgelegte Verteilungsmaßstab ist auch in diesen Fällen heranzuziehen.

**a) Kein Verzicht auf die Erhebung von Straßenbaubeiträgen**

In dem Antrag der CDU-Fraktion vom 11.12.2012 an die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock wird die Notwendigkeit der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen in Frage gestellt. Wie vorstehend unter II., 1., a) ausgeführt, steht die Pflicht der Hansestadt Rostock zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen jedoch außer Zweifel. Ein gänzliches Absehen von der Erhebung von Straßenbaubeiträgen ist daher ausgeschlossen.

**b) Anwendbarkeit des Verteilungsmaßstabs nach § 4 Abs. 1 StrBBS bei beitragsfähigen Ausbaurkosten**

- aa) Auch bei Ausbaumaßnahmen, die etwa aus denkmalpflegerischen oder touristischen Gründen besonders aufwändig durchgeführt werden, ist der allgemeine, in § 4 Abs. 1 StrBBS festgelegte Verteilungsmaßstab anzuwenden. Eine Änderung des Ortsrechts der Hansestadt Rostock, beispielsweise eine Erhöhung des Gemeindeanteils bei Ausbaumaßnahmen, die den Aufwand eines durchschnittlichen ortsüblichen Ausbaus übersteigen – etwa durch Verwendung von höherwertigen Pflastersteinen anstelle einer Asphaltdecke –, ist rechtlich nicht geboten.

Denn die Frage, ob Kosten für den Ausbau einer Verkehrsanlage, der aufwändiger oder höherwertiger durchgeführt wurde als ansonsten üblich, auf die Anlieger umgelegt werden können, ist bereits unter dem Gesichtspunkt der kostenmäßigen Erforderlichkeit, also der Beitragsfähigkeit des Ausbauraufwands zu bewerten (s. dazu vorstehend II., 1., d)).

Maßgeblich ist dabei, wie generell im Kommunalhaushaltsrecht, das Gebot der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit (vgl. § 43 Abs. 4 KV MV), wobei der Gemeinde jedoch ein Entscheidungsspielraum zusteht, auf welchem Weg sie ihre Verkehrsanlagen verbessern will. Über den Inhalt des gemeindlichen Bauprogramms, in dem die Straßenbaumaßnahme festgelegt wird, entscheidet die Gemeinde – zulässigerweise auch die Gemeindeverwaltung – dabei nach pflichtgemäßen Ermessen. Dieses Ermessen umfasst auch die Entscheidung über Aufbau, Stärke und Material des Straßenkörpers. Auch bei der Beurteilung der Frage, ob die anfallenden Kosten angemessen sind, steht der Gemeinde ein Entscheidungsspielraum zu. Sie ist daher insbesondere nicht gehalten, die kostengünstigste Ausbaumöglichkeit zu wählen. Erst dann, wenn der Aufwand einen vertretbaren Rahmen verlässt und die Kosten in für die Gemeinde erkennbarer Weise eine grob unangemessene Höhe erreichen, würde bei Umlegung nach den üblichen Maßstäben kein angemessener Vorteilsausgleich mehr stattfinden.

VG Greifswald, Urteil vom 31.05.2012, 3 – A 759.09, juris Rn. 22; BayVGH, Urteil vom 11.12.2003, 6 B 99.1270, juris Rn. 34; BayVGH, Beschluss vom 29.07.2009 – 6 ZB 07.2861, juris Rn. 6; VG Würzburg, Urteil vom 28.11.2012 – W 2 K 11.643, juris Rn 61; Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 33, Rn. 44 ff.

Solange sich die Kosten hingegen in einem angemessenen Rahmen bewegen, ist damit auch der Aufwand für einen aufwändigeren oder höherwertigeren Ausbau einer Verkehrsanlage voll beitragsfähig, selbst wenn der Ausbau nicht nur der Verbesserung der in Rede stehenden Verkehrsanlage dient, sondern zugleich – aus denkmalpflegerischen oder touristischen Gründen – gestalterische Aspekte berücksichtigt.

Die Entscheidung darüber, ob Kosten einer Ausbaumaßnahme erforderlich und damit bei der Umlegung des entstandenen Aufwands zu berücksichtigen sind, obliegt der Gemeinde bzw. der Gemeindeverwaltung bei der Festlegung des Bauprogramms.

Beitragsfähig und damit kostenbezogen erforderlich sind nach der Rechtsprechung dabei z.B. Aufwendungen für die Verwendung von Betonpflastersteinen oder Granitbelägen für Gehwege anstelle einer – kostengünstigeren – Asphalttrag- und -deckschicht, da diese – nicht allein einen optisch ansprechenderen Eindruck machen, sondern gegenüber Asphalttschichten mit geringeren Unterhaltskosten, geringerer Reparaturanfälligkeit und niedrigerem Reparaturaufwand verbunden sind, aber etwa auch die Verwendung historisierender Straßenlaternen anstelle einfacher Zweckleuchten.

VG Greifswald, Urteil vom 31.05.2012, 3 – A 759.09, juris Rn. 22 – zu einem Ostseebad; BayVGH, Urteil vom 11.12.2003, 6 B 99.1270, juris Rn. 35; VG Würzburg, Urteil vom 28.11.2012 – W 2 K 11.643, juris Rn 61; OVG Lüneburg, Urteil vom 26.04.1995 – 9 L 3476.93, juris Rn. 7.

Ist der Aufwand für einen aufwändigeren Ausbau kostenbezogen erforderlich, dann ist er auch nach dem in der gemeindlichen Straßenbaubeitragssatzung festgelegten allgemeinen Verteilungsmaßstab umzulegen. Die Verteilungsfähigkeit von Ausbaukosten wird also – wie ausgeführt – nicht durch einen durchschnittlichen oder ortsüblichen Ausbaaufwand oder ein bestimmtes Ausbauniveau beschränkt. Auch bedarf es keiner eigenständigen Straßen- oder Teilanlagenkategorie – etwa „Straße mit vorwiegend touristischer Nutzung“ – für die Aufwandsverteilung.

VG Greifswald, Urteil vom 31.05.2012, 3 – A 759.09, juris Rn. 35 ff.; BayVGH, Urteil vom 11.12.2003, 6 B 99.1270, juris Rn. 21.

Nicht beitragsfähig sind dagegen – ohne dass dies eine Änderung der Satzung erfordern oder rechtfertigen würde – Kosten, die eindeutig nicht durch eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme veranlasst sind, sondern zusätzlich anfallen, wie etwa Maßnahmen, die allein der Verschönerung des Ortsbildes dienen. In diesem Fall sind die beitragsfähigen von den nicht beitragsfähigen Kosten zu trennen. Letztere dürfen dann nicht in den Umfang des beitragsfähigen Aufwands einbezogen werden.

VG Greifswald, Urteil vom 31.05.2012, 3 – A 759.09, juris Rn. 22; BayVGH, Urteil vom 05.02.2007 – 6 BV 05.2153, juris Rn. 29; OVG Magdeburg, Beschluss vom 15.11.2002 – 2 M 261.02, juris Rn. 59; Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 33, Rn. 48, § 34, Rn. 27; OVG Schleswig, Urteil vom 13.10.1999 – 2 L 116/97, juris Rn. 26.

- bb) Die vorliegend insbesondere in Rede stehenden Straßenbaumaßnahmen im Fördergebiet „Rostock - Seebad Warnemünde“ sind gemessen an diesen Grundsätzen beitragsfähig und nach § 4 Abs. 1 StrBBS umzulegen. Sie finden zwar unter Berücksichtigung der historischen Gestaltung und denkmalpflegerischer Aspekte statt, gleichwohl erfolgt der Ausbau entsprechend der verkehrlichen und funktionalen Anforderungen des Kfz- und Fußgängerverkehrs zur Verbesserung und Erneuerung der öffentlichen Anlagen und unter Verwendung angemessener Materialien. Die Maßnahmen dienen hingegen nicht allein der Verschönerung des Ortsbildes.
- c) **Notwendigkeit einer Sondersatzung nur in atypischen Situationen**

§ 4 Abs. 6 StrBBS ermöglicht in offensichtlich besonders gelagerten Fällen ein Abweichen von den in § 4 Abs. 1 StrBBS festgelegten Regelsätzen mittels einer Sondersatzung. Eine solche Sondersatzung ist jedoch nur dann in Betracht zu ziehen, wenn die Behandlung eines Abrechnungsgebiets nach der allgemeinen Verteilungsregelung der Straßenbaubeitragsatzung nicht mehr vom satzungsgeberischen Ermessen gedeckt wäre. Dies ist nur dann der Fall, wenn zwischen dem in Rede stehenden Abrechnungsgebiet und einem „normalen“ Abrechnungsgebiet Unterschiede von solcher Art und solchem Gewicht bestehen, die eine gleichartige Behandlung nicht mehr rechtfertigen. Der Erlass einer Sondersatzung kann daher beispielsweise bei einer atypischen Erschließungssituation geboten sein, wenngleich eine solche Atypik nur in eng begrenzten Ausnahmefällen vorliegt und im Einzelfall festzustellen ist.

OVG Münster, Beschluss vom 18.11.2013 – 15 A 2302/12, juris Rn.13; OVG Münster, Beschluss vom 14.10.2005 – 15 A 240/04, juris Rn. 4; OVG Münster, Beschluss vom 02.09.1998 – 15 A 7653/95, juris Rn. 39 ff.; OVG Schleswig, Urteil vom 26.04.2006 – 2 KN 7/05, juris Rn. 151.

Nach Maßgabe der vorstehend unter b) dargelegten Rechtsprechung liegt bei zwar aufwändigeren, aber gleichwohl beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen keine atypische Situation vor, die unter Gleichheitsgesichtspunkten zwingend den Erlass einer Sondersatzung mit einem erhöhten Gemeindeanteil an den Ausbaurkosten erfordert.

**d) Erlass einer Sondersatzung nach pflichtgemäßen Ermessen der Gemeinde**

- aa) Über die vorstehend unter c) erörterten Fälle hinaus steht es im pflichtgemäßen Ermessen der Gemeinde, im Einzelfall eine Sondersatzung auch dann zu erlassen, wenn unter dem Gesichtspunkt der Abgabengerechtigkeit und des Gleichheitsgrundsatzes zwar keine zwingende Notwendigkeit für deren Erlass besteht, gleichwohl aber ein atypischer Sachverhalt gegeben ist, der dies zumindest – auch unter dem Gesichtspunkt der Abgabengerechtigkeit für die ganze Gemeinde – rechtfertigt.

Im Ausbaubitragsrecht kann in solchen Fällen für eine einzelne Baumaßnahme das gemeindliche Satzungsrecht modifiziert werden, wenn die allgemeine Straßenbaubitragsatzung hierfür aus Sicht der Gemeinde keine hinreichende Regelung bereit hält (vgl. auch § 4 Abs. 6 StrBBS). Ein solcher Fall kann vor allem dann vorliegen, wenn der Vorteil einer Straßenbaumaßnahme für die Allgemeinheit deutlich erhöht ist und ein Festhalten am Regelsatz des § 4 Abs. 1 StrBBS den Besonderheiten der Baumaßnahme nicht gerecht würde.

Holz, in: Aussprung/Siemers/Holz, KAG MV, Stand: Juni 2011, § 8, Ziff. 1.5.3.1.

- bb) Wird eine Sondersatzung erlassen, so ist diese für ein abgegrenztes Gebiet oder bestimmte auszubauende Anlagen zu erlassen (etwa „Sondersatzung für den Ausbau A-Straße“, „Sondersatzung für den Ausbau zwischen A-Straße, B-Straße und C-Straße“ o.ä.).

Vgl. etwa VG Frankfurt (Oder), Urteil vom 21.08.2013 – 3 K 330/10, juris Rn. 6, VG Arnshausen, Urteil vom 27.01.2003 – 7 K 3727/09, juris Rn. 3; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 29.10.2010 – OVG 9 S 20.10, juris Rn. 2.

Der Erlass einer solchen Sondersatzung ist jedoch auch im Rahmen des gemeindlichen Ermessensspielraums nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Dies kommt in der Straßenbaubeitragssatzung der Hansestadt Rostock auch in § 4 Abs. 6 zum Ausdruck, der den Erlass einer Sondersatzung auf „offensichtlich“ besonders gelagerte Fälle beschränkt.

Entscheidet sich eine Gemeinde für den Erlass einer Sondersatzung, muss sie die gemeindliche Beitragserhebungspflicht und das Verbot des Abgabenerzichts beachten, die nicht durch Erlass einer Sondersatzung unterlaufen werden dürfen. Dies schränkt den Gestaltungsspielraum der Gemeinde entsprechend ein.

Zudem verbleibt es dabei, dass einziges Kriterium für die Aufteilung des beitragsfähigen Aufwands auf die Gemeinde und die anliegenden Grundstückseigentümer der durch die Inanspruchnahmefähigkeit der ausgebauten Anlage der Allgemeinheit wie den Eigentümern gebotene Vorteil ist.

OVG Magdeburg, Beschluss vom 10.12.2003 – 2 L  
308/02, juris Rn. 5.

Sozial- oder finanzpolitische Erwägungen dürfen bei der Verteilung von Gemeinde- und Anliegeranteil hingegen keine Berücksichtigung finden.

OVG Magdeburg, Beschluss vom 08.12.2009 – 4 L  
159/09, juris Rn. 4; OVG Weimar, Beschluss vom  
23.02.2010 - 4 ZKO 781/09, juris Rn. 9.

Weiterhin ist zu beachten, dass das KAG MV für das Ausbaubeitragsrecht – mit Ausnahme vom § 8 Abs. 6 (zinslose Stundung bei Nutzung eines Grundstücks als Kleingarten i.S.d. Bundeskleingartengesetzes) – schon im Hinblick auf die Anforderungen der Abgabengerechtigkeit und des Gleichheitsgrundsatzes keine besonderen Vorschriften über Billigkeitsregelungen enthält. Über § 12 Abs. 1 KAG MV gelten vielmehr nur die Billigkeitsregelungen der Abgabenordnung (AO), wie Stundung (§ 222 AO), Zahlungsaufschub (§ 223 AO) oder Beitragserlass (§ 227 AO). Voraussetzung für die Anwendung einer Billigkeitsmaßnahme ist das Vorliegen einer erheblichen persönlichen oder sachlichen Härte im Einzelfall. Ein (vollständiger oder teilweiser) Beitragserlass aus sozial- oder wirtschaftspolitischen Gründen ist daher ausgeschlossen.

Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl.  
2012, § 39, Rn. 1 f.

Angesichts dieser engen Grenzen für den Erlass einer Sondersatzung unterhalb der Schwelle der zwingenden Notwendigkeit sowie der Umstand, dass Kosten für aufwändigere Maßnahmen, die auch gestalterische Aspekte berücksichtigen, zum beitragsfähigen Aufwand zählen, spricht Überwiegendes dafür, dass die Hansestadt Rostock für die hier in Rede stehenden Maßnahmen keine Sondersatzung erlassen und von den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS abweichen dürfte.

Wenn überhaupt, wäre daher eine Sondersatzung nur in sehr engen Grenzen zulässig, um das beitragsrechtliche Vorteilsprinzip und die Beitragserhebungspflicht nicht zu verletzen. Der Geltungsbereich wäre entsprechend zu beschränken. Daher dürfte hier von den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS allenfalls für diejenigen, genau zu bestimmenden Anlagen oder Maßnahmen abgewichen werden, die aus denkmalpflegerischen, touristischen oder anderen städtebaulichen Gründen besonders aufwändig und hochwertig durchgeführt werden.

Diese müssten in der Sondersatzung konkret bestimmt werden. Anderenfalls wäre eine solche Sondersatzung unwirksam. Ein auf ihrer Grundlage erlassener Beitragsbescheid wäre rechtswidrig.

OVG Magdeburg, Beschluss vom 08.12.2009 – 4 L  
159.09, juris Rn. 4; Holz, in: Aussprung/Siemers/Holz,  
KAG MV, Stand: Juni 2011, § 8, Ziff. 1.5.3.1.

- bb) Innerhalb welcher Grenzen der Gemeindeanteil in einer solchen Sondersatzung festgelegt werden dürfte, ist letztlich vom Einzelfall abhängig. Einschlägige Rechtsprechung oder Literatur hierzu ist – soweit ersichtlich – nicht vorhanden.

Sicherlich nicht zulässig wäre es jedoch, einen einheitlichen Gemeinde- und Anliegeranteil für sämtliche Straßentypen und sämtliche Teileinrichtungen festzulegen. Vielmehr müsste – wie in § 4 Abs. 1 StrBBS – auch in einer Sondersatzung zwischen Anlieger- und Innerortsstraßen einerseits und den verschiedenen Teileinrichtungen andererseits differenziert werden.

Bei der Bestimmung der Höhe des Anliegeranteils muss berücksichtigt werden, dass die Umlegung des beitragsfähigen Aufwands auch nach den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS zulässig wäre. Um den Grundsatz der Beitragsgerechtigkeit sowie das Vorteilsprinzip nicht zu verletzen, dürfte der Anliegeranteil im Vergleich zu den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS nicht zu sehr gesenkt werden. In Erwägung gezogen werden könnte insofern etwa eine Erhöhung des Gemeindeanteils bzw. Senkung des Anliegeranteils –

gemessen an den Regelsätzen – um jeweils 10-15 Prozentpunkte. Einschlägige Rechtsprechung, die zur Orientierung und auch zur rechtlichen Absicherung einer solchen Senkung herangezogen werden könnte, existiert –soweit ersichtlich – nicht. Grund hierfür dürfte vor allem sein, dass angesichts der aufgezeigten engen Grenzen für eine gebiets- und/oder maßnahmenbezogene Differenzierung beim Beitragsmaßstab und der damit einhergehenden hohen rechtlichen Risiken für die Beitragserhebung von dieser Möglichkeit sowohl in Mecklenburg-Vorpommern als auch bundesweit nur äußerst selten Gebrauch gemacht wird.

**e) Kein Abweichen von den Regelsätzen durch bloßen Gemeinderatsbeschluss**

Ein Abweichen von den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS bei aufwändigeren Straßenbaumaßnahmen mit erhöhtem Vorteil der Allgemeinheit wäre in den oben aufgezeigten engen Grenzen nur im Wege einer Sondersatzung gem. § 4 Abs. 6 StrBBS zulässig. Nicht zulässig wäre hingegen im Hinblick auf an sich beitragsfähige Aufwendungen eine Abweichung von den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS aufgrund eines bloßen Beschlusses der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock. Hierin läge ein Verstoß gegen § 2 Abs. 1 Satz 1 KAG MV, der für die Beitragserhebung den Erlass einer Satzung erfordert. Rechtlich ebenfalls unzulässig wäre es, den an sich beitragsfähigen Mehraufwand, der infolge eines höherwertigeren Ausbaus entsteht, durch Gemeinderatsbeschluss vom beitragsfähigen Aufwand – ermittelt durch einen Vergleich mit den durchschnittlichen Kosten einer entsprechenden Ausbaumaßnahme – in Abzug zu bringen und nur einen reduzierten Betrag umzulegen. Hierin läge ein Verstoß gegen § 3 Abs. 1 StrBBS, nach dem auf die tatsächlichen Kosten abzustellen ist.

OVG Schleswig, Urteil vom 13.10.1999 – 2 L 116/97, juris Rn. 26; OVG Bautzen, Urteil vom 05.04.2006 – 5 B 76.04, juris Rn. 53; OVG Bautzen, Urteil vom 23.03.2004 – 5 B 6.03, juris Rn. 94.

### **III. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse**

1. Angesichts des im Straßenbaubeitragsrechts geltenden Vorteilsprinzips ist die Hansestadt Rostock verpflichtet, für Straßenbaumaßnahmen Beiträge von den Anliegern zu erheben. Ein Verzicht auf Beiträge ist unzulässig.

2. Verstöße gegen die Beitragserhebungspflicht sind sanktionsbewehrt. Neben einem Einschreiten der Rechtsaufsicht gegenüber der Hansestadt Rostock drohen straf- und zivilrechtliche Konsequenzen für die Amtsträger und Mitarbeiter der Hansestadt Rostock.
3. Eine Änderung der Straßenbaubeitragssatzung der Hansestadt Rostock ist nicht erforderlich. Soweit es sich bei Mehraufwendungen für Straßenausbaumaßnahmen aus besonderen städtebaulichen, denkmalpflegerischen oder touristischen Gründen um beitragsfähigen Aufwand handelt, richtet sich die Verteilung des Aufwands auf Anlieger und Gemeinde nach den allgemeinen Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS. Sofern der Aufwand im konkreten Fall nicht beitragsfähig ist, muss er ohnehin unberücksichtigt bleiben.
4. Ein Verzicht auf die satzungsgemäße Erhebung eines Teils des Beitrags wegen eines Mehraufwandes für einen höherwertigeren, allerdings beitragsfähigen Ausbau ist wegen der Beitragserhebungspflicht der Hansestadt Rostock nicht zulässig. Ein Abweichen von den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS zugunsten der Anlieger durch einfachen Gemeinderatsbeschluss ist ebenfalls unzulässig.
5. Aufgrund eines erhöhten Vorteils für die Allgemeinheit kann gem. § 4 Abs. 6 StrBBS im Einzelfall und nur in engen Grenzen eine Sondersatzung erlassen werden. Sie müsste dann zudem konkrete Festlegungen zu ihrem räumlichen Geltungsbereich, zu den umfassten Ausbaumaßnahmen sowie zu der Verteilung des Gemeinde- und Anliegeranteils enthalten. Für den hier in Rede stehenden höherwertigen Ausbau aus denkmalpflegerischen, touristischen und städtebaulichen Gründen, spricht Überwiegendes dafür, dass dies weder ein Abweichen von den Regelsätzen des § 4 Abs. 1 StrBBS noch den Erlass einer Sondersatzung rechtfertigen würde. .

Berlin/München, den 18.03.2014



Prof. Dr. Olaf Reidt

Dr. Stefanie von Landwüst



i.V. Rechtsanwalt

<b>Informationsvorlage</b>	Datum: 28.08.2014
Federführendes Amt: Tief- und Hafengebäudeamt	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter: Bauamt	bet. Senator/-in:  bet. Senator/-in:
<p><b>Umsetzung des Beschlusses der Bürgerschaft Nr. 2012/AN/4194 vom 30.01.2013</b>  <b>Eingruppierung der Straßen und Plätze in der Hansestadt Rostock gemäß § 4 Abs. 4 der Straßenbaubeitragssatzung</b></p>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
11.11.2014	Bau- und Planungsausschuss
13.11.2014	Finanzausschuss
19.11.2014	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
20.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Kenntnisnahme
03.12.2014	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme

Beschlussvorschriften:

§ 22 Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern

bereits gefasste Beschlüsse:

Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2012/AN/4194 vom 30.01.2013

### Sachverhalt:

Gemäß Beschluss der Bürgerschaft vom 30.01.2013 ist die „interne Arbeitsgrundlage“ zu § 4 (4) der Straßenbaubeitragssatzung vom 05.10.1998 zu überarbeiten und eine Neugruppierung der Straßen und Plätze in Rostock auf der Grundlage der tatsächlichen Gegebenheiten und der gesetzlichen Vorgaben vorzunehmen. Als Grundlage für das neue „Arbeitspapier“ dienen die bestehende Arbeitsgrundlage, das Straßennetzkonzept des „Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes der HRO“ (IGVK), das klassifizierte Straßennetz (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) sowie alle darüber hinaus gehenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Veränderungen am Straßennetz seit 1998.

### Zur Eingruppierung der Straßen:

Gemäß Straßenbaubeitragssatzung der HRO werden die Straßen in „Anliegerstraßen“, „Innerortsstraßen“ und „Hauptverkehrsstraßen“ eingeteilt. Diese sind in § 4 (4) wie folgt beschrieben:

#### 1. Anliegerstraßen

Straßen, Wege und Plätze, die ausschließlich oder überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder durch private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen

## 2. Innerortsstraßen

Straßen, Wege und Plätze, die weder überwiegend der Erschließung von Grundstücken noch überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen

## 3. Hauptverkehrsstraßen

Straßen, Wege und Plätze (hauptsächlich Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), die neben der Erschließung von Grundstücken und neben der Aufnahme von innerörtlichem Verkehr überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen

Grundlage für die Eingruppierung der Straßen in der bestehenden „internen Arbeitsgrundlage“ in diese 3 Kategorien waren die Struktur des klassifizierten Straßennetzes aus dem Jahr 1998 sowie das Netzkonzept des städtischen Straßennetzes aus dem IGKV. Alle Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, der sogenannte „innere Tangentenring“ sowie wichtige Ergänzungsstraßen mit regionaler Funktion wurden als „Hauptverkehrsstraßen“ eingeteilt. Als Innerortsstraßen wurden die Hauptsammelstraßen des IGKV ergänzt um wichtige Sammelstraßen mit teilweise überörtlicher Funktion festgelegt. Alle übrigen öffentlichen Straßen gehörten zur Kategorie „Anliegerstraßen“.

In dem nun überarbeiteten „Arbeitspapier“ wurden in erster Linie Anpassungen vorgenommen, welche sich durch Straßenneubaumaßnahmen und damit veränderte Verkehrsführungen ergeben haben. Hierzu gehören u.a. die Straßenzüge in Verbindung mit dem ÖPNV-Verknüpfungspunkt Warnemünde, der Warnowtunnel und die mit der Warnowquerung verknüpften Straßenverbindungen Schmarler Damm - Messestraße - Marieneher Straße - Am Fischereihafen bis Werftdreieck, die Nobelstraße, die Lange Straße sowie die Veränderungen durch die Umgestaltung des Doberaner Platzes in der Doberaner Straße - Wismarschen Straße - Friedhofsweg.

Zur ursprünglichen Darstellung hinzugekommen sind die vorhandenen Fußgängerzonen.

Einige zusammenhängende Straßenabschnitte in Warnemünde, welche das Hapterschließungsnetz bilden, wurden in die Kategorie Innerortsstraßen aufgenommen, da auf Grund der besonderen örtlichen Lage und der verkehrsorganisatorischen Besonderheiten hinsichtlich der Verkehrsführung davon auszugehen ist, dass diesen Straßen in erheblichem Umfang Funktionen zukommen, die das Maß des Anliegerverkehrs deutlich übersteigen.

Das überarbeitete „Arbeitspapier“ bezieht sich auf die derzeitige Verkehrsbedeutung der Straßen im Straßennetz der HRO. Sie ist bei Bedarf an veränderte Gegebenheiten anzupassen.

Roland Methling

Anlagen:

- "Arbeitspapier" zur Zuordnung der Verkehrsanlagen zu den Kategorien der Straßenbaubeitragssatzung der HRO vom 04.08.2014
- "interne Arbeitsgrundlage" vom 05.10.1998
- Netzkonzept städtisches Straßennetz der HRO, Integriertes Gesamtverkehrskonzept (IGKV 1998)
- Straßeneinteilung der klassifizierten Straßen mit Ortsdurchfahrten



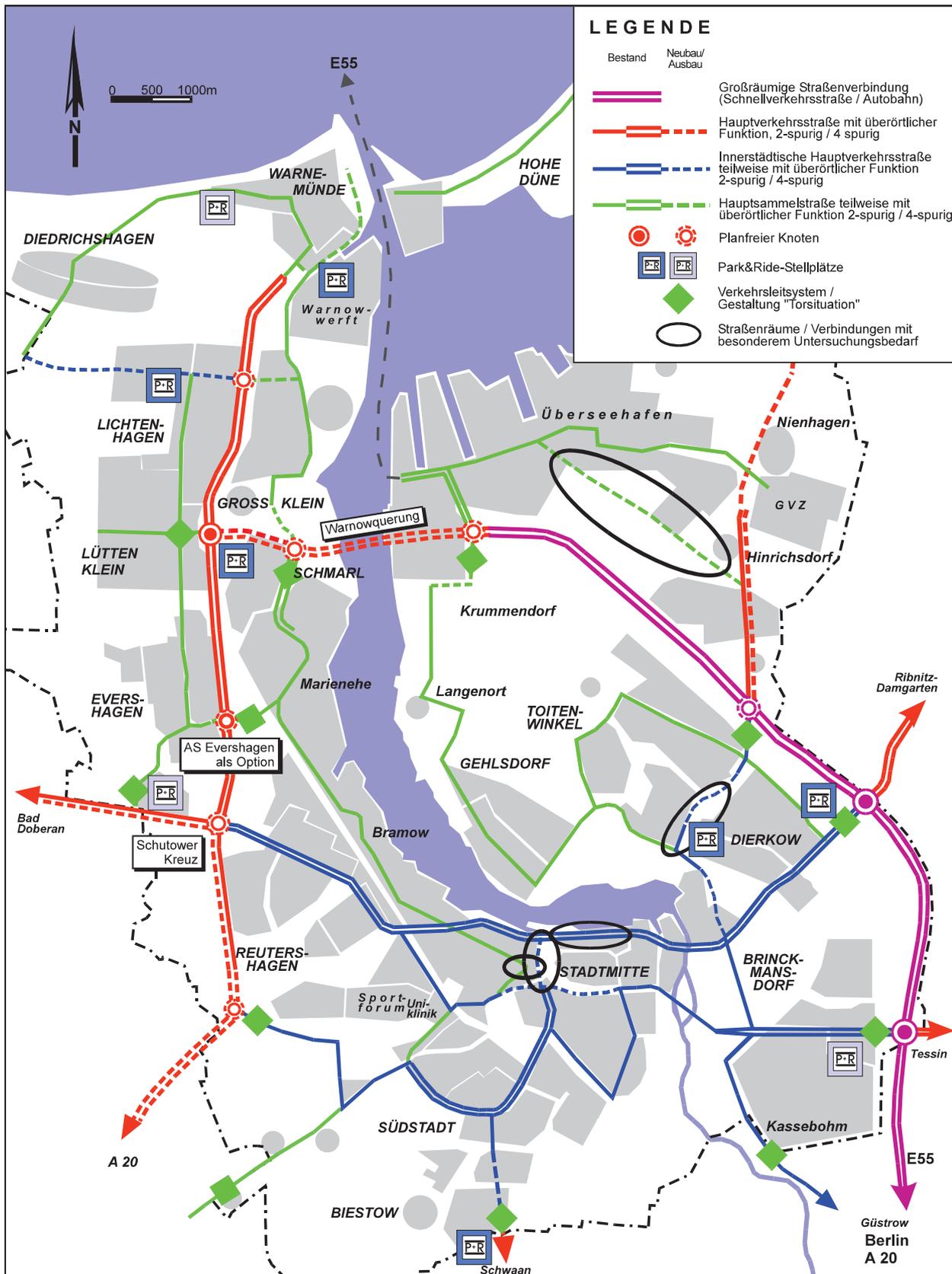


Bild: Netzkonzept städtisches Straßennetz der Hansestadt Rostock

Quelle: urbanus/Hamburg-Consult

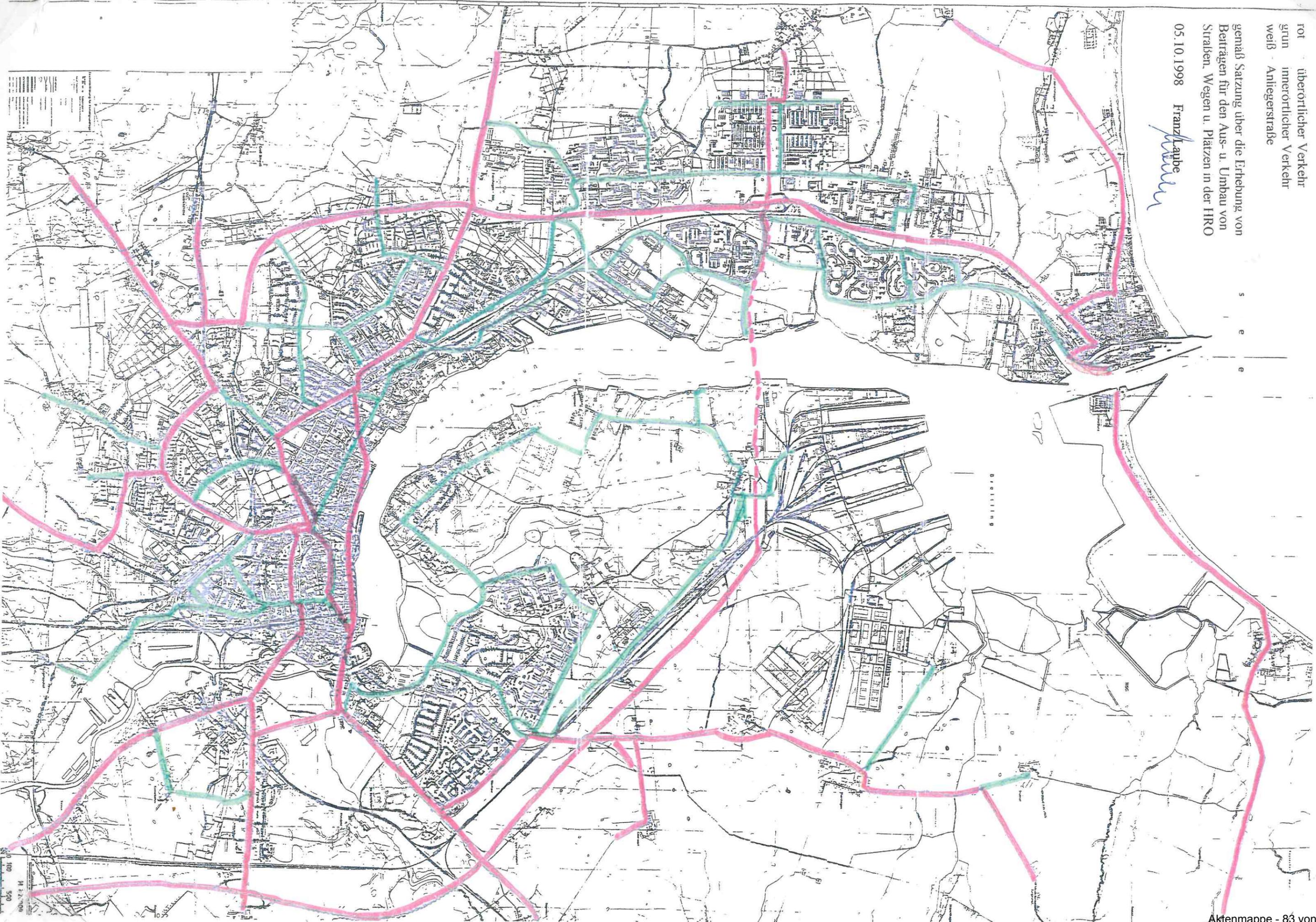
**interne Arbeitsgrundlage**

- rot überörtlicher Verkehr
- grün innerörtlicher Verkehr
- weiß Anliegerstraße

gemäß Satzung über die Erhebung von Beiträgen für den Aus- u. Umbau von Straßen, Wegen u. Plätzen in der HRO

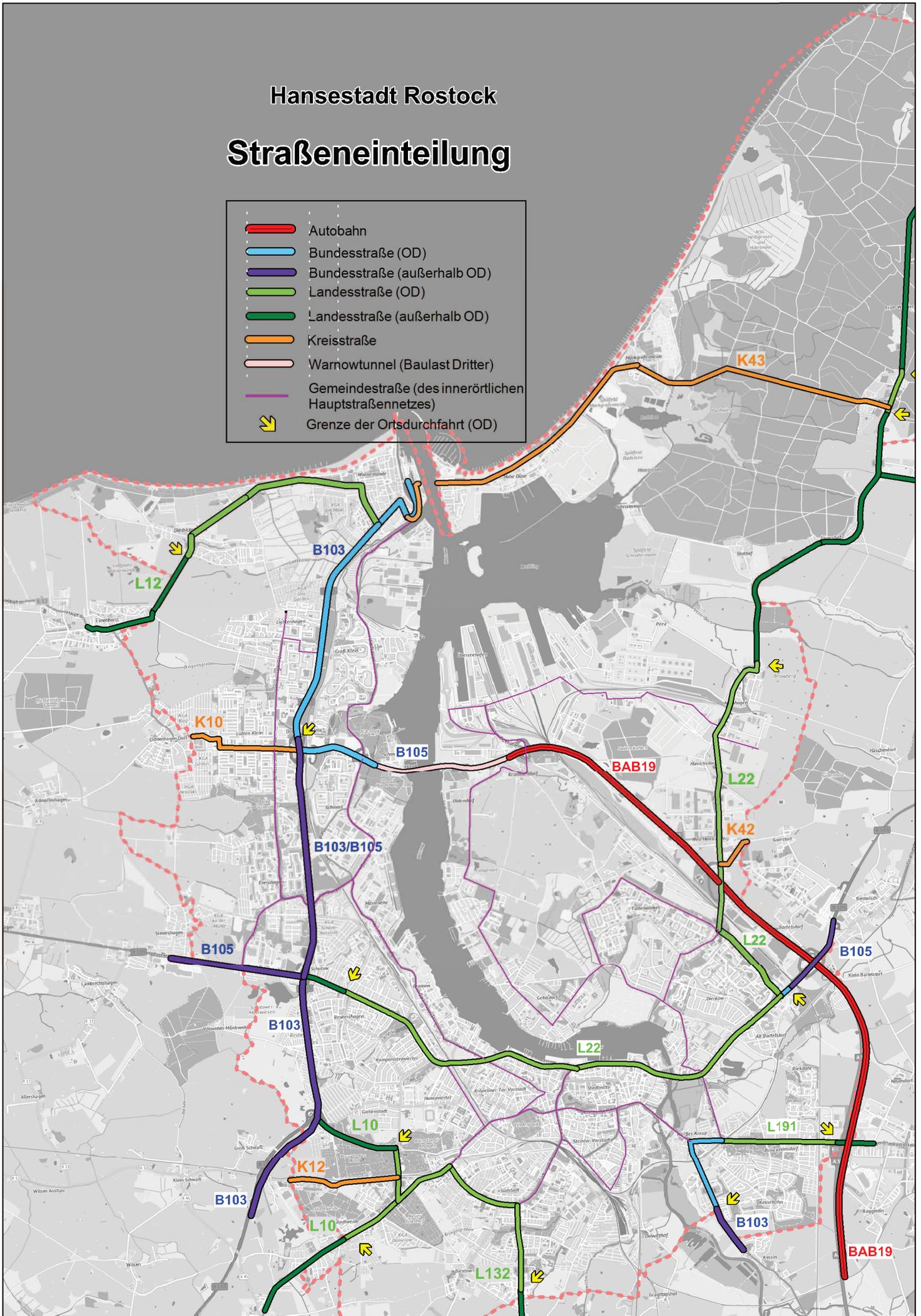
05.10.1998 Franz Laube

*Laube*



# Hansestadt Rostock Straßeneinteilung

- Autobahn
- Bundesstraße (OD)
- Bundesstraße (außerhalb OD)
- Landesstraße (OD)
- Landesstraße (außerhalb OD)
- Kreisstraße
- Warnowtunnel (Baulast Dritter)
- Gemeindestraße (des innerörtlichen Hauptstraßennetzes)
- ↘ Grenze der Ortsdurchfahrt (OD)

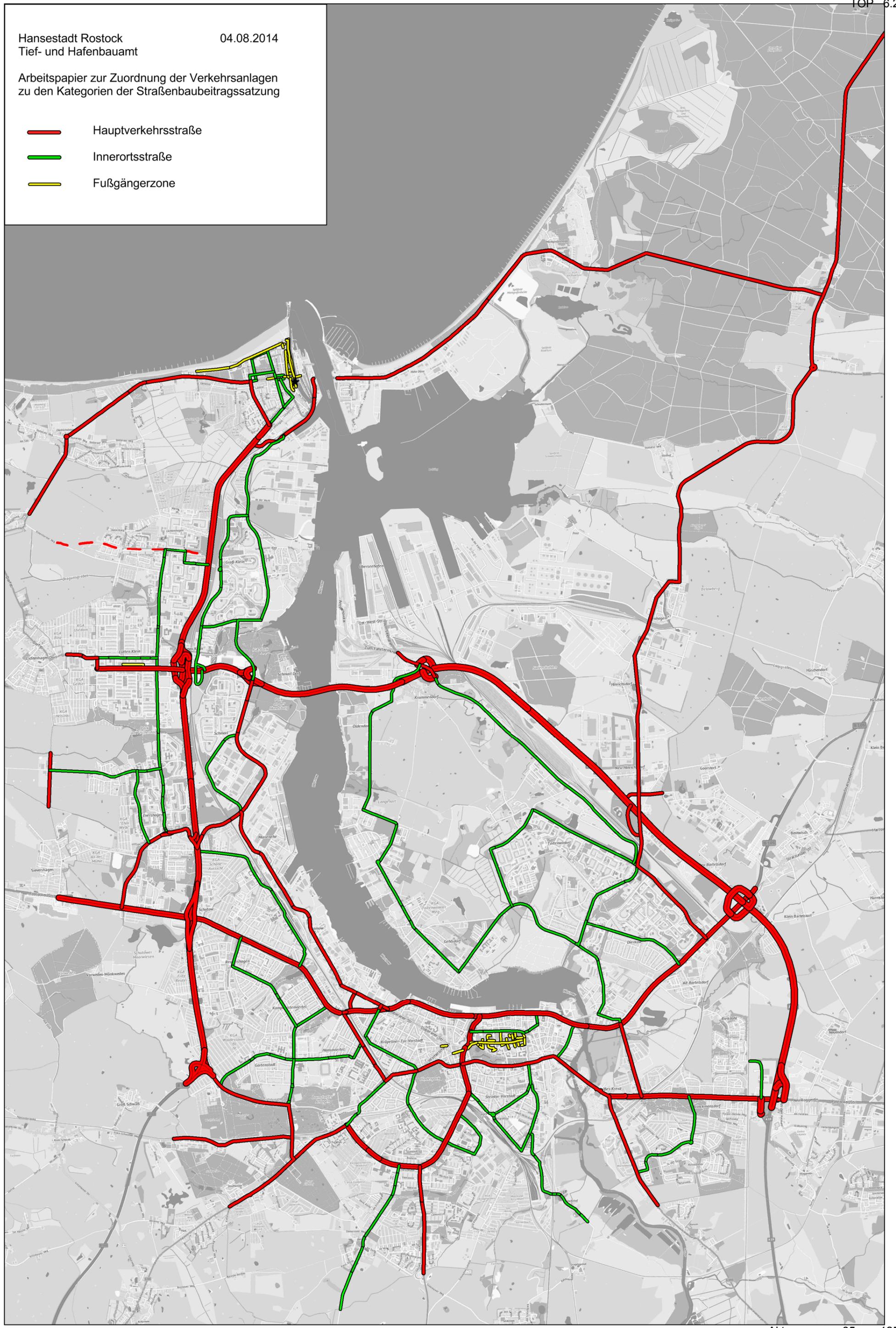


Hansestadt Rostock  
Tief- und Hafenaubamt

04.08.2014

Arbeitspapier zur Zuordnung der Verkehrsanlagen  
zu den Kategorien der Straßenbaubeitragssatzung

-  Hauptverkehrsstraße
-  Innerortsstraße
-  Fußgängerzone



<b>Informationsvorlage</b>	Datum: 27.10.2014
Federführendes Amt: Amt für Umweltschutz	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in:
	bet. Senator/-in:
<b>Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Straßenwinterdienstes 2014/2015 auf dem Territorium der Hansestadt Rostock</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
20.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Kenntnisnahme
03.12.2014	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme

**Sachverhalt:**

Die Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des Winterdienstes in der Hansestadt Rostock 2014/2015 wurde durch das Amt für Umweltschutz in Zusammenarbeit mit der Stadtentsorgung Rostock GmbH erarbeitet.

Am 07.10.2014 haben die Mitglieder der Arbeitsgruppe Winterdienst auf ihrer Beratung die vorliegende Fassung der Winterdienstkonzeption bestätigt.

Roland Methling

**Anlage/n:**

Anlage 1: Winterdienstkonzeption

**Gemeinsame Konzeption  
zur Vorbereitung und Durchführung  
des kommunalen Straßenwinterdienstes  
2014/2015  
auf dem Territorium der Hansestadt Rostock**

**- Winterdienstkonzeption -**



**HANSESTADT ROSTOCK**

**Hansestadt Rostock  
Der Senator für Bau und Umwelt  
Amt für Umweltschutz  
Holbeinplatz 14  
18069 Rostock**



**STADTENTSORGUNG ROSTOCK**

**Stadtentsorgung Rostock GmbH  
Die Geschäftsführung  
Am Petridamm 26  
18146 Rostock**

## Inhaltsverzeichnis

### Grundsatz

- 1. Organisation und Leitung des Straßenwinterdienstes**
  - 1.1. Zusammensetzung der Arbeitsgruppe Winterdienst
  - 1.2. Organisation aller Räum- und Streuarbeiten
  - 1.3. Einsatzzentrale
  - 1.4. Abstumpfungsmittel
  - 1.5. Straßenzustands- und Wetterinformationen
  - 1.6. Beschwerdemanagement
- 2. Flächen- und Objekteinstufungen**
- 3. Winterdienst auf öffentlichen Gehwegen**
  - 3.1. Zeitlicher Umfang der Gehwegräumung
  - 3.2. Räumlicher Umfang der Gehwegräumung
  - 3.3. Pressemitteilung zur Räum- und Streupflicht
  - 3.4. Streugutbeseitigung
- 4. Maßnahmen zur Sicherung des Straßenwinterdienstes auf den Fahrbahnen in der Hansestadt Rostock**
  - 4.1. Kontrollfahrten der Einsatzleitung
  - 4.2. Zeitlicher Umfang der Fahrbahnräumung
  - 4.3. Schneezäune
  - 4.4. Streugutbehälter
- 5. Personelle und materielle Absicherung**
  - 5.1. Rufbereitschaften
  - 5.2. Personal
  - 5.3. Technik
  - 5.4. Sonderregelung
- 6. Maßnahmen bei extremer Witterung**
- 7. Abstumpfungsmaterialien**
- 8. Schneeablageplätze im Stadtgebiet**
- 9. Arbeitsgrundlagen**

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

### **Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Straßenwinterdienstes 2014/2015 auf dem Territorium der Hansestadt Rostock**

#### **Grundsatz**

Die Hansestadt Rostock gewährleistet nach Maßgabe dieser Konzeption die Vorbereitung und Durchführung des Straßenwinterdienstes 2014/2015 auf der Grundlage von § 50 des Straßen- und Wegegesetzes Mecklenburg-Vorpommerns sowie der Straßenreinigungssatzung der HRO.

Die Hansestadt Rostock bedient sich bei der Durchführung des Straßenwinterdienstes der Stadtentsorgung Rostock GmbH als Drittbeauftragte.

Zur Durchführung einzelner, sich aus dieser Konzeption ergebender Aufgaben, kann sich die Stadtentsorgung Rostock GmbH in Abstimmung mit der Hansestadt Rostock weiterer Dritter bedienen.

#### **1. Organisation und Leitung des Straßenwinterdienstes**

Die Sicherung des Straßenwinterdienstes in der Hansestadt Rostock kann nur mit einem differenzierten Winterdienst gewährleistet werden.

Ein differenzierter Winterdienst versucht den bestmöglichen Kompromiss zwischen Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu erreichen. Differenzierung heißt dabei, dass nicht auf allen Straßen und bei jeder Wetterlage die gleiche Strategie angewendet wird.

Auf der Grundlage der jeweils gültigen Straßenreinigungssatzung der Hansestadt Rostock und des dazugehörigen Straßenverzeichnisses mit den darin enthaltenen Dringlichkeitsstufen stehen die Sicherung des Fußgängerverkehrs, die Befahrbarkeit der Bundesstraßen, der Haupt- u. Versorgungsstraßen sowie die Sicherung des öffentlichen Personennahverkehrs und des gewerblichen Verkehrs im Vordergrund.

Für die steigenden Bedürfnisse des Fahrradverkehrs gibt es ein abgestimmtes Wegenetz, das beräumt und abgestumpft wird. (Anlage 3)

In Vorbereitung der Winterdiensteinsätze führt die Stadtentsorgung Rostock GmbH auch in diesem Jahr für ihre Mitarbeiter einen Tag der Winterdienstbereitschaft durch.

##### **1.1. Zusammensetzung der Arbeitsgruppe Winterdienst**

Leiter Arbeitsgruppe	- Senator für Bau und Umwelt
Verantwortliche Mitglieder	- Amt für Umweltschutz
„	- Stadtamt (Verkehrsbehörde und Ortsämter)
„	- Tief- und Hafenbauamt
„	- Amt für Stadtgrün
„	- Brandschutz- und Rettungsamt
„	- Presse- und Informationsstelle
„	- Polizeipräsidium Rostock
„	- Rostocker Straßenbahn- AG
„	- DB Station & Service AG
„	- VEOLIA Umweltservice
„	- Geschäftsführer der SR GmbH
„	- Leiter Technik der SR GmbH
„	- Leiter Straßenreinigung/Winterdienst der SR GmbH

Ein Vertreter des ADFC wird als Gast zu den Beratungen der Arbeitsgruppe eingeladen.

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

## 1.2. Organisation aller Räum- und Streuarbeiten

Die Organisation aller Räum- und Streuarbeiten erfolgt auf der Grundlage der „Anweisung für den Straßenwinterdienst 2014/2015“ durch die Einsatzzentrale der Stadtentsorgung Rostock GmbH, Petridamm 26.

Folgende weitere Einsatzdokumente sind zu beachten:

- Informationssystem für die Einsatzkräfte
- Räum- und Streupläne
- Wetterberichte des Deutschen Wetterdienstes (DWD) Wetteramt Potsdam

Bei besonderen Witterungssituationen, die über die Entscheidungsbefugnisse der Einsatzzentrale hinausgehen, wird die Arbeitsgruppe Winterdienst einberufen. Die Entscheidung zur Einberufung trifft der Leiter der Arbeitsgruppe. Durch die Arbeitsgruppe werden dann die Entscheidungen über den Einsatz der Räum- und Streutechnik, sowie zusätzlicher Kräfte getroffen. Die Beratungen der Arbeitsgruppe Winterdienst bei besonderen Witterungslagen finden in den Stabsräumen des Brandschutz- und Rettungsamtes in der Erich-Schlesinger-Straße 24 statt.

## 1.3. Einsatzzentrale

Die Einsatzzentrale der Stadtentsorgung Rostock GmbH für den Winterdienst ist ab dem 01.11.2014 bis zum 31.03.2015 durchgehend besetzt.

## 1.4. Abstumpfungsmittel

Für Abstumpfungsarbeiten auf Fahrbahnen wird die umweltgerechte Feuchtsalztechnologie FS 30 angewandt.

Auf Gehbahnen und in Trinkwasserschutzgebieten erfolgen abstumpfende Arbeiten nur mit Streukies.

Folgende Richtwerte für die Dosierung der Streumengen an Feuchtsalz gelten:

### Anhaltswerte für die Streudichten im Winterdienst in g/m<sup>2</sup> (generell Einsatz von Feuchtsalz)

vorhandener (sichtbarer) Fahrbahnzustand	erwarteter Fahrbahnzustand	erwartete Fahrbahntemperatur bis ...					Bemerkungen
		um 0 °C	-3 °C	-6 °C	-10 °C	unter -10 °C	
trocken	Reif	5	7,5	10	15	-	unter -6 °C nur selten Reifglätte zu erwarten
Reif							
feucht (keine Sprühfahnen, Fahrbahn dunkel)	überfrierende Feuchte	5	10	15	25	30	Nachstreumengen 5 bis max. 10 g/m <sup>2</sup>  (Grund: bei vorhandener Feuchte und Nässe unter 0 °C ist noch Restsalz vorhanden)
Teilvereisung (Eisflecken)							
feucht-nass (einsetzende Sprühfahnenbildung)	überfrierende leichte Nässe	10	15	25	35	40	
Nässe (deutliche Sprühfahnen)	überfrierende Nässe (Eisglätte)	15	20	30	40	40	
großflächige Vereisung Eisglätte	Eisglätte						
trocken	Schneefall (Schneeglätte)	20	25	30	40	40	vorbeugend möglichst zeitnah vor Niederschlagsbeginn
Schneeglätte Schneefall							gleichzeitig Schneeräumung
trocken	Eisregen (Glatteis)	30	40	40	40	40	vorbeugend möglichst zeitnah vor Niederschlagsbeginn

vorbeugender Streueinsatz  
 Streuung bei vorhandener Glätte

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

Bei den angegebenen Dosierungsmengen handelt es sich um Maximalwerte, die bei entsprechender Witterung nach unten abweichen können. Durch die Disponenten ist den Fahrern der Streufahrzeuge die einzustellende Streumenge vorzugeben.

Zum Einsatz kommt in diesem Jahr auch die FS100 Technologie (Solestreueung). Diese soll die Feuchtsalzstreueung FS30 nicht ersetzen, sondern unterstützen. Beim Einsatz zwischen FS30 Technologie und FS100 gibt es enorme Unterschiede bei der Verweildauer des Streugutes auf der Fahrbahn und den sogenannten Streuverlusten. Die FS100 Technologie kann hier mit längeren Wirkungszeiten bei geringerem Streumittelverbrauch punkten. Einsatzgebiete werden in der kommenden Winterdienstperiode die Hauptverkehrsadern der Hansestadt Rostock sein.

### 1.5. Straßenzustands- und Wetterinformationen

Zur Sicherung des Informationsflusses über den Straßenzustand und die Witterungsbedingungen im Stadtgebiet der Hansestadt Rostock werden in der Winterperiode 2014/2015 folgende Maßnahmen wirksam:

- Glatteiswarnanlage in der Doberaner Landstraße am Parkplatz Rohrmansche Koppel
- vertragliche Bindungen zum DWD Wetteramt Potsdam zur täglichen Übermittlung der Wetterberichte zu festgelegten Zeiten
- tägliche Abstimmung mit dem Dienstgruppenführer im Hauptrevier Reutershagen
- Abstimmung mit dem Einsatzleiter der Rostocker Straßenbahn AG operativ nach Notwendigkeit.
- bei besonderen Witterungslagen ist täglich bis 8:00 Uhr ein Lagebericht an das Umweltamt zu geben

### 1.6. Beschwerdemanagement

Die bei der SR GmbH eingehenden Beschwerden sind grundsätzlich an das Sachgebiet Straßenreinigung / Winterdienst beim Amt für Umweltschutz weiterzuleiten. Bei Nutzung der elektronischen Post ist die Adresse [strassenreinigung@rostock.de](mailto:strassenreinigung@rostock.de) zu verwenden. Zusätzliche Aufträge zur Beräumung oder Glättebeseitigung werden von den Mitarbeitern dieses Sachgebietes ausgelöst.

Zur Kontrolle der Anliegerpflichten der Grundstückseigentümer hinsichtlich der Beräumung und Abstumpfung der Gehwege sowie zur Durchsetzung des Streusalzverbotes auf Gehwegen werden die Mitarbeiter des Kommunalen Ordnungsdienstes eingesetzt. Kontrollen zur Qualität der Auftrags erledigung und der Nachweisführung beim Auftragnehmer werden durch die Mitarbeiter des Sachgebietes Straßenreinigung durchgeführt.

Für Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Rostock besteht die Möglichkeit, die Onlineplattform „Klarschiff. HRO“ für Beschwerden, Hinweise oder Ideen zu nutzen. Mit Hilfe eines interaktiven Auswahlverfahrens werden konkrete Sachverhalte an die SR GmbH delegiert, so auch Hinweise zur Ausführung beauftragter Winterdienstleistungen.

## 2. Flächen- und Objekteinstufungen

2.1.	Straßen im Winterdienst gesamt	390,894 km
	- davon Dringlichkeitsstufe A	213,908 km
	- davon Dringlichkeitsstufe B	81,567 km
	- davon Dringlichkeitsstufe C	95,419 km

Die Durchführung des Straßenwinterdienstes erfolgt in Abhängigkeit der Dringlichkeitsstufen, denen die Straßen zugeordnet sind.

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

2.2.	Kombinierte Geh- und Radwege	220.176 m <sup>2</sup>
2.3.	Fußgängerüberwege mit Ampelanlage und wichtige Kreuzungsbereiche	177 Stück
2.4.	Treppenanlagen	25 Stück
2.5.	Fußgängerbrücken	4 Stück
2.6.	Buswendeschleifen der Rostocker Straßenbahn- AG	36 Stück
2.7.	Haltestellenbereiche für KOM RSAG und aller Bustaschen	343 Stück
	zusätzliche Haltestellen der Nachtlinien	44 Stück
	RVK	27 Stück
2.8.	Parkplätze	18 Stück
1.	Hauptbahnhof Ausgang Südstadt 1	
2.	Hauptbahnhof Ausgang Südstadt 2	
3.	An der Jägerbäk	
4.	An der Fischerbastion	
5.	Gutenbergstraße/Dierkower Kreuz einschl. Fahrradabstellplatz	
6.	Dierkower Allee (Wendeschleife RSAG vor Autohaus Ford)	
7.	Wendeschleife Straßenbahn Südblick einschl. Fahrradabstellplatz +PP	
8.	Mühlendamm	
9.	Stadthafen (Silos)	
10.	Hinter dem Rathaus	
11.	Kirchenplatz Warnemünde	
12.	Parkplatz An der See Hohe Düne	
13.	Hafenmarkt	
14.	Schweriner Straße	
15.	Am Bürgermeistergarten	
16.	Beim Kuhtor	
17.	Trelleborger Straße	
18.	Parkplatz unterhalb der Stadtmauer im Petriviertel	
2.9.	Behindertenparkplätze	105 Stück
2.10.	Stellplätze für Bringsystem zur Glas- und Papiererfassung	35 Stück
2.11.	Mit der Winterdienstdurchführung der weiteren Stellplätze für das Bringsystem zur Glas- und Papiererfassung wurde Veolia Umweltservice beauftragt.	
2.12.	Auf den Radspuren und kombinierten Geh- und Radwegen wird bei geringer Schneehöhe die Schneeräumung mit einem Geräteträgerfahrzeug mit Vorbaubesen durchgeführt.	
	In den Räum- und Streuplänen sind alle für den Winterdienst beauftragten Einzelobjekte hinterlegt.	

### 3. Winterdienst auf öffentlichen Gehwegen

Für öffentliche Gehwege, Fußgängerüberwege, Treppen und Fußgängerbrücken gilt grundsätzlich die Räum- u. Streupflicht. Beim überwiegenden Teil der Gehwege ist die Räum- u. Streupflicht auf die Eigentümer der anliegenden Grundstücke übertragen.

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

Für die Verkehrssicherungspflichten, die der Hansestadt Rostock auf den öffentlichen Gehwegen obliegen sind die laut Straßenreinigungssatzung notwendigen Winterdienstarbeiten durch die Stadtentsorgung Rostock GmbH zu organisieren und durchzuführen.

Die Beräumung und Abstumpfung aller für den Fußgängerverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen haben grundsätzlich höchste Priorität. Dabei ist insbesondere auf eine rechtzeitige Beräumung zu achten.

Ist eine Schneehöhe von mehr als fünf Zentimeter erreicht, ist mit der Beräumung zu beginnen, auch wenn der Schneefall weiter anhält.

Die vertraglich gebundenen Subunternehmer sind entsprechend zu belehren.

Der Einsatz der Räum- und Streutechnik ist nach Möglichkeit so auszulegen, dass eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer z. B. Radfahrer ausgeschlossen wird.

Im Innenstadtbereich (Goetheplatz bis einschließlich Lange Straße) sind die Übergänge von Fahrbahn begleitenden Radwegen zu Gehweg begleitenden Radwegen mit in den Winterdienst einzubeziehen.

Für Bürgerhinweise zu Mängeln an Radverkehrsanlagen stehen Formulare unter [www.radregion-rostock.de](http://www.radregion-rostock.de) zur Verfügung.

### 3.1. Zeitlicher Umfang der Gehwegräumung

Die öffentlichen Gehwege sind grundsätzlich in der Zeit von 07:00 –20:00 Uhr durch die Grundstückseigentümer und für den öffentlichen Bereich durch die Stadtentsorgung Rostock GmbH zu räumen und abzustumpfen.

### 3.2. Räumlicher Umfang der Gehwegräumung

Schnee und Eis sind auf dem an die Fahrbahn grenzenden Drittel des Gehweges, Radweges oder des Seitenstreifens, wo es möglich ist, auf dem Fahrbahnrand zu lagern.

Auf Gehwegen ohne Fahrbahn hat die Ablagerung auf dem an das Grundstück des Reinigungspflichtigen grenzenden Teil des Gehweges zu erfolgen. Von anliegenden Grundstücken dürfen Schnee und Eis nicht auf die Straße gebracht werden.

Bei Straßenkreuzungen, Einmündungen und gekennzeichneten Fußgängerüberwegen hat die Beräumung so zu erfolgen, dass ein Überqueren der Straße möglich ist.

### 3.3. Pressemitteilung zur Räum- und Streupflicht

In Vorbereitung der Winterperiode 2014/2015 sind die Grundstückseigentümer, Firmen und Institutionen durch die Stadtverwaltung im Rahmen von Pressemitteilungen auf ihre Räum- und Streupflicht hinzuweisen.

Die Grundstücksverwaltenden Organisationseinheiten der Stadtverwaltung sind ebenfalls auf ihre Räum- und Streupflichten hinzuweisen.

Das Amt für Umweltschutz hat ein überarbeitetes Informationsfaltblatt mit Hinweisen zum Winterdienst auf Fahrbahnen und Gehwegen erarbeitet.

### 3.4. Streugutbeseitigung

Das ausgebrachte Streugut, insbesondere auf Geh- und Radwegen ist unter Beachtung der Witterungsbedingungen nach dem Ende der Winterperiode im Rahmen der operativen Einsatzplanung unverzüglich zu beseitigen.

## 4. Maßnahmen zur Sicherung des Straßenwinterdienstes auf den Fahrbahnen in der Hansestadt Rostock

Auf Grund der übertragenen Verkehrssicherungspflicht müssen derzeit in der Hansestadt

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

295,475 km (Stufe A u. B) mit besonderer Verkehrsbedeutung im Winter bevorzugt geräumt und abgestumpft werden.

Bei den Straßen der Stufen A und B in den Wohngebieten werden nur die Hauptzüge bevorzugt geräumt und abgestumpft, die abzweigenden Wohnstraßen werden entsprechend Stufe C behandelt. Beispiele für solche Straßen sind die Helsinkier Straße und der Kurt-Schumacher-Ring.

Bei der Beräumung der Straßen ist darauf zu achten, dass in Kreuzungsbereichen und an Einmündungen die entstehenden Schneewälle zu den Nebenstraßen beseitigt werden. Für verkehrswichtige Kreuzungen sind entsprechende Touren eingerichtet. Zur Verminderung des Salzeinsatzes werden die 95,419 km der Dringlichkeitsstufe C lediglich mechanisch beräumt, hierzu wurden zwei kleinere Multifunktionsfahrzeuge angeschafft. Auf die Anwendung von Feuchtsalzstreuung wird hier verzichtet.

Bei einer Schneehöhe ab fünf Zentimeter werden im C-Straßennetz zeitgleich zur Beräumung des A und B-Netzes zwei Räumfahrzeuge eingesetzt.

Bei extremen Witterungsereignissen oder extremer Glätte auf Fahrbahnabschnitten wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber Kies, in ganz besonderen Ausnahmen Feuchtsalz gestreut.

Der Einsatz von Feuchtsalz im C-Straßennetz wird nach Rücksprache mit der SR GmbH grundsätzlich durch den Auftraggeber (Hansestadt Rostock) ausgelöst. Während der Dienstzeiten erfolgt die Beauftragung durch die entsprechenden Mitarbeiter des Amtes für Umweltschutz. Außerhalb der Dienstzeiten entscheidet der Einsatzleiter der Stadtentsorgung GmbH im Rahmen der Beauftragung eigenständig über den Einsatz von Streusalz und den rechtzeitigen Beginn der Streumaßnahmen im C-Straßennetz.

Eine Räum- und Streupflicht auf Fahrbahnen im Straßenwinterdienst besteht innerhalb der geschlossenen Ortslage nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen. Bei vereinzelt auftretender Glättebildung besteht keine generelle Streupflicht. Es ist der Kommune nicht zuzumuten, alle Straßen daraufhin zu kontrollieren, ob nicht vereinzelt Glättebildung aufgetreten ist. Die Verkehrsteilnehmer können nicht erwarten, dass auch bei nur stellenweise auftretender Reif- und Eisglätte die Streufahrzeuge der Stadtentsorgung Rostock GmbH zur Sicherung des Verkehrs zum Einsatz kommen. Eine Streupflicht besteht daher grundsätzlich nur bei allgemeiner Straßenglätte. Verkehrswichtige Stellen sind die Durchgangsstraßen und sonstige Verkehrsmittelpunkte auf denen erfahrungsgemäß mit stärkerem Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss, sowie die Strecken des öffentlichen Personennahverkehrs. Gefährliche Stellen sind vor allem scharfe Kurven, Gefällstrecken, Kreuzungen, Einmündungen und Brückenfahrbahnen.

### 4.1. Kontrollfahrten der Winterdienst Einsatzleitung

Bei unsicherer Wetterlage werden durch die Stadtentsorgung Rostock GmbH am Tage sowie in den Nachtstunden Kontrollfahrten im Stadtgebiet durchgeführt und entsprechend den Erfordernissen Streu- und Räumtechnik eingesetzt. Die Ergebnisse der Kontrollfahrten sind als Vermerk schriftlich zu hinterlegen. Schwerpunkte der Kontrollfahrten sind, gefährliche und verkehrswichtige Bereiche sowie die Einschätzung der Glättebildung auf Gehwegen. In die Kontrollpläne sind die Straßenabschnitte einzubeziehen, die auf Grund der Unfallstatistik als besonders gefährliche Stellen ausgewiesen sind.

### 4.2. Zeitlicher Umfang der Fahrbahnräumung

Bei normalen winterlichen Bedingungen ist die Befahrbarkeit der in der Dringlichkeitsstufen A und B aufgeführten Straßen bis 07.00 Uhr zu sichern.

Bei einsetzenden Winterbedingungen erfolgt der Einsatzbeginn innerhalb von 60 Min.

Die Abstumpfsarbeiten nach Glättebildung werden nur in den Straßen der Dringlichkeitsstufen A und B durchgeführt.

Die Beräumung nach Schneefällen wird sowohl in den Straßen der Dringlichkeitsstufen A und B als auch in den Straßen der Stufe C durchgeführt.

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

**4.3. Schneezäune**

Zur Sicherung der schneeverwehungsgefährdeten Straßenabschnitte sind Schneefangnetze in folgenden Abschnitten aufzustellen.

<b>Gesamt :</b>	<b>900 m</b>
Straße von Langenort bis Krummendorf, rechte Seite	400 m
Stadtteil Lichtenhagen in Richtung Elmenhorst (Elmenhorster Weg Nr. 25 bis letztes Haus rechte Seite)	200 m
Timmermannsstraat	200 m
Peezer Weg	100 m

Nach § 35 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern haben Eigentümer und Besitzer von an die Straßen angrenzenden Grundstücken, Maßnahmen zum Schutz der Straßen gegen nachteilige Einwirkungen der Natur, wie zum Beispiel Schneeverwehungen, zu dulden.

Wenn keine unmittelbare Gefahr im Verzug ist, sind die Maßnahmen dem Betroffenen zwei Wochen vor Beginn anzuzeigen.

Termin zur Aufstellung: 30.10.2014

**4.4. Streugutbehälter**

An folgenden Schwerpunktkreuzungen sind Streugutbehälter 0,5 m<sup>3</sup> mit Streugutentnahmeöffnung bis zum 30.10.2014 aufzustellen:

## Streugutbehälter

1 "	Holbeinplatz Verkehrsinsel
1 "	Slüterstraße
1 "	Werftdreieck Verkehrsinsel
1 "	Krämerstraße / Vogelsang
1 "	Steintorkreuzung / VK-Insel E.-Barlach-Straße
1 "	Verbindungsweg / Tessiner Straße
2 "	Am Kanonsberg obere und untere Verkehrsinsel
1 "	Riekdahler Weg Wendeschleife RSAG
1 "	ÖPNV Verknüpfungspunkt Warnemünde

**10 Streugutbehälter Gesamt****5. Personelle und materielle Absicherung****5.1. Rufbereitschaften**

Zur Sicherung der

- Leitung des Straßenwinterdienstes
- Besetzung der Winterdiensttechnik
- Reparatur der Technik

sind entsprechende Rufbereitschaften abzuschließen.

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

### 5.2. Personal

Die Aufgaben unter normalen Wetterbedingungen werden von Arbeitnehmern der Stadtentsorgung Rostock GmbH gelöst, die sich wie folgt untergliedern:

Kraftfahrer	45
Handarbeitskräfte	15
Einsatzleiter	4

Zur Beräumung und Abstumpfung der Gehwege, Radwege, Treppen, Überwege und Brücken, sowie Bushaltestellen der RSAG werden durch die SR GmbH Verträge mit Subunternehmern abgeschlossen (Anlage 2).

Die Ortsämter geben durch Kontrollen Unterstützung und informieren die Einsatzleitung der Stadtentsorgung Rostock GmbH bzw. das Amt für Umweltschutz.

### 5.3. Technik

Zur Durchführung des planmäßigen Straßenwinterdienstes steht folgende Einsatztechnik der Stadtentsorgung Rostock GmbH zur Verfügung:

Räum- und Streufahrzeuge Fahrbahn	18	Stück
davon wahlweise ausrüstbar mit Schneefräsen	2	Stück
Räum- und Streufahrzeuge Rad- und Gehwege:	10	Stück
Kleintechnik für das C-Straßennetz	2	Stück
Radlader/Ladetechnik	2	Stück
Kontrollfahrzeuge	2	Stück

Zu Beginn des Winterhalbjahres 2013/2014 wurde die Winterdiensttechnik der SR GmbH mit einer Fahrzeugortung (Telematik) ausgestattet.

Das Telematiksystem beinhaltet eine Betriebsdatenerfassung, eine Zielführung/Navigation sowie eine Routenaufzeichnung/Fahrzeug-Positionsübermittlung sämtlicher Fahrzeuge.

Es werden Betriebszustände sowie -aktivitäten des Fahrzeugs und einzelner Anbaugeräte wie zum Beispiel Räumschild oder Streuteller aufgezeichnet. Die Positions- / Routenaufzeichnung wird per GPS mit Uhrzeitbezug erfasst. Mit dem Blick auf aussagefähige Leistungsnachweise können damit Auftragsdaten mit exakten Positionen verknüpft werden.

### 5.4. Sonderregelung

Für die Bereiche am Hauptbahnhof und am Haltepunkt Lütten Klein wurden in Ergänzung zur Straßenreinigungssatzung gesondert Verträge zwischen der Hansestadt Rostock und der DB Station & Service AG abgeschlossen.

## 6. Maßnahmen bei extremer Witterung

Auf der Grundlage einer besonderen Beauftragung sind folgende Maßnahmen zur Sicherung des öffentlichen Lebens in der Hansestadt Rostock durchzusetzen:

Der Einsatz von zusätzlichen Ämtern und Unternehmen mit Räum-, Streu- und Ladetechnik sowie Handarbeitskräften erfolgt durch den Verwaltungsstab bzw. durch den Leiter der Arbeitsgruppe, wenn bei extremen Witterungsverhältnissen, Glatteis und bei stärkerem Schneefall mit Schneeverwehungen zu rechnen ist und mit der zur Verfügung stehenden

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

Technik bzw. den Arbeitnehmern der SR GmbH die Winterdienstaufgaben nicht mehr bewältigt werden können.

### 6.1. Das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege stellt

- 25 Arbeitskräfte (5 Kleintransporter mit jeweils 5 Arbeitskräften)
- 1 Multicar mit Aufsattlerstreuer sowie Frontkehrbesen oder Schiebeschild
- 1 Kommunalschlepper mit Frontkehrbesen oder Schiebeschild
- 1 LKW Kipper mit Ladekran

zur Verfügung.

### 6.2. Das Tief- und Hafenbauamt stellt

- 22 Arbeitskräfte
- 1 LKW
- 1 LKW mit Ladekran
- 1 Multicar mit Schiebeschild
- 1 Radlader mit 1 m<sup>3</sup> Schaufel oder wahlweise mit Schiebeschild
- 1 Radlader mit 1 m<sup>3</sup> Schaufel
- 6 Transporter
- 5 Multicar
- 1 Mobilbagger

zur Verfügung

Die Mitarbeiter und die Technik beider Ämter werden vorwiegend zur Beräumung der für den Fußgängerverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen, aber auch der Behindertenparkplätze und der Taxistellplätze eingesetzt. Für die Arbeiten erhalten die Mitarbeiter vorbereitete Einsatzpläne.

### 6.3. Für ganz besondere Witterungsbedingungen sind Schaufeln, Schneeschieber, Handschuhe und Warnwesten zum Einsatz weiterer Kräfte eingelagert.

### 6.4. Schneeabfuhr aus den Vorrangstraßen, Fußgängerzonen und Taxistandplätzen

#### **Vorrangstraßen:**

- Richard – Wagner - Straße
- Steintorkreuzung
- Steinstraße
- Neuer Markt
- Lange Straße (jeweils auf der den bebauten Grundstücken zugewandten Straßenseite)
- Schröderplatz
- Am Vögenteich
- Goetheplatz
- Goethestraße
- Rosa-Luxemburg-Straße
- Wismarsche Straße
- Doberaner Straße

#### **Fußgängerzonen:**

- Kröpeliner Straße mit Nebenstraßen
- Universitätsplatz

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

- Breite Straße

**Taxistandplätze:**

- die Liste umfasst 35 Taxistandplätze mit insgesamt 139 Einzelstellplätzen

Zur Beräumung der Vorrangstraße, Fußgängerzonen und Taxistandplätze können neben der Stadtentsorgung Rostock GmbH folgende Vertragspartner eingesetzt werden:

Firma	Anschrift	Technik / Personal
<b>Martin &amp; Bärbel Käkenmeister GbR</b>	Am Stadtholz 3a 18236 Kröpelin	2 Kipper 1 Kraftfahrer
<b>Werges GmbH Erdbau- Abbruch- Transporte</b>	Lagerstraße 5 18236 Kröpelin	6 Kipper 2 Radlader
<b>Detlef Gatzke Bagger und Erdbewegungsarbeiten</b>	Waldstraße 4 c 18233 Sandhagen	2 Kipper 2 Kraftfahrer
<b>Alpina AG Garten,-Landschafts-und Sportplatzbau</b>	Schutower Ringstraße 10 18069 Rostock	2 Kipper 2 Radlader 2 Kraftfahrer
<b>Datrans Transport GmbH</b>	Dorfstraße 1 c 18334 Dettmendorf - Kölzow	3 Kipper 2 Radlader auf Anfrage
<b>Straßenbau Rainer Bauer</b>	Wilsener Weg 11 18198 Kritzmow	2 Kipper 3 Radlader 7 Kraftfahrer 9 Handarbeitskräfte
<b>Alba Baustoffrecycling Nord GmbH</b>	Deponiestr. 1 18209 Parkentin	4 Kipper 2 Radlader 7 Handarbeitskräfte
<b>MUR Marieneher Umweltschutz &amp; Recycling GmbH</b>	Marieneher Straße 10 18069 Rostock	2 Kipper 2 Radlader 3 Kraftfahrer 3 Handarbeitskräfte
<b>RM Vermietung</b>	Hofstraße 4/ 18236 Jennewitz	1 Kraftfahrer
<b>Robert Ziegler Transportunternehmen</b>	Satower Straße 52 18198 Kritzmow	1 Kraftfahrer
<b>Summe zusätzlicher Technik</b>		<b>23 LKW</b>
<b>Personal von Vertragspartnern</b>		<b>13 Radlader</b> <b>19 Handarbeitskräfte</b> <b>17 zusätzliche Kraftfahrer</b>

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

Alle Winterdienstmaßnahmen, die auf Grund extremer Witterungssituationen zusätzlich beauftragt werden, sind nicht im vereinbarten Pauschalpreis berücksichtigt. Für diese Bedarfspositionen gibt es eine gesonderte Preisliste.

### 7. Abstumpfungsmaterialien

Für die Winterperiode 2014/2015 werden zur Abstumpfung der Straßen und Gehwege insgesamt

900 t Kies (Vorjahr 1.000 t)  
1.800 t Streusalz (Vorjahr 1.800 t)

eingelagert.

**davon:**

- in der Stadtentsorgung Rostock GmbH Petridamm 26

700 t Kies (Vorjahr 800 t)  
600 t Streusalz (Vorjahr 600 t)

- im Streugutlager der Stadtentsorgung Rostock GmbH Koppelweg 1

200 t Kies (Vorjahr 200 t)  
1.200 t Salz (Vorjahr 1.200 t)

Die Lieferanten versichern eine kontinuierliche Belieferung der Streustoffe auch bei extremer Witterung.

### 8. Schneeabladeplätze im Stadtgebiet

Für die Schneeabfuhr aus dem Stadtgebiet ist eine Fläche in der Hellingstraße, der Parkplatz Rohrmannsche Koppel (Doberaner Landstraße) sowie eine Fläche im Fritz Triddelfitz /An der Jägerbäk vorgesehen. Bei außergewöhnlich viel Schnee, können darüber hinaus die wenig genutzten Parkplätze im Katt un Mus Weg und in der Erich- Schlesinger- Straße genutzt werden.

### 9. Arbeitsgrundlagen

Neben dieser Konzeption sind folgende Dokumente Arbeitsgrundlage für die Durchführung des Winterdienstes:

- Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- Straßenreinigungssatzung der Hansestadt Rostock
- Straßenverzeichnis mit den entsprechenden Einstufungen
- Anweisung für den Winterdienst
- Räum- und Streupläne

## Winterdienstkonzeption der Hansestadt Rostock 2014 / 2015

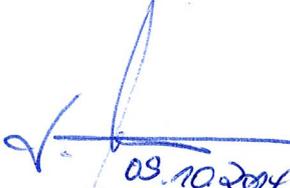
**Verteiler:**

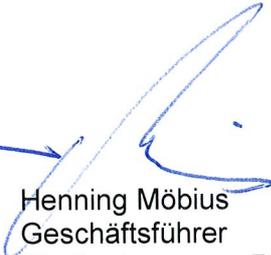
- 1 x Senator für Bau und Umwelt
- 2 x Amt für Umweltschutz
- 1 x Presse- und Informationsstelle
- 1 x Tief- und Hafengebäudeamt
- 1 x Stadtamt (Verkehrsbehörde)
- 1 x Brandschutz- und Rettungsamt
- 5 x Stadtamt (alle Ortsämter)
- 1 x Polizeidirektion
- 1 x Rostocker Straßenbahn -AG
- 1 x Amt für Stadtgrün
- 1 x DB Station & Service AG
- 1 x Stadtentsorgung Rostock GmbH
- 1 x Küstenbus GmbH
- 1 x VEOLIA Umweltservice
- 1 x ADFC
- 1 x IHK Regionaler Verkehrsausschuss „Region Rostock“

**Die Gemeinsame Konzeption  
zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Straßenwinterdienstes 2013/2014 auf  
dem Territorium der Hansestadt Rostock**

in der Fassung vom 07.10.14 wird bestätigt und in Kraft gesetzt.

Rostock den,

  
09.10.2014  
Holger Matthäus  
Senator  
für Bau und Umwelt

  
Henning Möbius  
Geschäftsführer  
Stadtentsorgung Rostock

  
Birger Bludszweit  
Geschäftsführer  
Stadtentsorgung Rostock

- Anlage 1: aktuelle Telefonliste der Arbeitsgruppe Winterdienst
- Anlage 2: Vertragspartner der Stadtentsorgung
- Anlage 3: abgestimmtes Netz der Kombinierten Geh- und Radwege

Telefonliste AG Winterdienst

Amt / Behörde	Name	Telefon	Telefon mobil	E-mail
Oberbürgermeister	Herr Methling	381 1248		
Senator für Bau und Umwelt	Herr Mattäus	381 6000	0151 40516724	<a href="mailto:holger.matthaeus@rostock.de">holger.matthaeus@rostock.de</a>
Mobilitätskoordinator	Herr Nozon	381 6002		<a href="mailto:steffen.nozon@rostock.de">steffen.nozon@rostock.de</a>
Amt für Umweltschutz	Herr Weik Herr Böttner	381 7308 381 7305	0160 8803158	<a href="mailto:matthias.weik@rostock.de">matthias.weik@rostock.de</a> <a href="mailto:ullrich.boettner@rostock.de">ullrich.boettner@rostock.de</a>
Pressestelle	Herr Kunze	381 1418	0171 8604448	<a href="mailto:ulrich.kunze@rostock.de">ulrich.kunze@rostock.de</a>
Stadtamt ( Verkehrsbehörde )	Herr Scholz	381 3131	0174 9663145	<a href="mailto:volker.scholz@rostock.de">volker.scholz@rostock.de</a>
Stadtamt ( Ortsämter )	Herr Schmidt	381 2864		<a href="mailto:reinhold.schmidt@rostock.de">reinhold.schmidt@rostock.de</a>
Tief – und Hafengebäudeamt	Herr Fischer	381 6677	160 8801835	<a href="mailto:joerg-uwe.fischer@rostock.de">joerg-uwe.fischer@rostock.de</a>
Amt für Stadtgrün	Hr. Eisenberg	381 8554	0170 8507603	<a href="mailto:jan.eisenberg@rostock.de">jan.eisenberg@rostock.de</a>
Brandschutz- und Rettungsamt	Herr Kilmer	381 3890		<a href="mailto:ronald.kilmer@rostock.de">ronald.kilmer@rostock.de</a>
Stadtentsorgung Rostock GmbH Geschäftsführer	Herr Möbius	45 93 110	0160 3635989	<a href="mailto:hmoebius@stadtentsorgung-rostock.de">hmoebius@stadtentsorgung-rostock.de</a>
Leiter Technik	Herr Kühn	45 93 281	0160 3635993	<a href="mailto:akuehn@stadtentsorgung-rostock.de">akuehn@stadtentsorgung-rostock.de</a>
Leiter Straßenreinigung/ WD	Herr Weilandt	45 93 168	0171 1494096	<a href="mailto:weilandt@stadtentsorgung-rostock.de">weilandt@stadtentsorgung-rostock.de</a>
Polizeidirektion Rostock	Herr Lazar Dienstgruppenleiter Polizeihauptrevier Polizeipräsidium	6522100		<a href="mailto:phr.rostock@polmv.de">phr.rostock@polmv.de</a> <a href="mailto:Dez1-pp.rostock@polmv.de">Dez1-pp.rostock@polmv.de</a>
Rostocker Straßenbahn AG	Herr Lüdtko Herr Wernick Betriebsleiter vom Dienst	802 1500 802 1540 802 1841		<a href="mailto:a.luedtke@rsag-online.de">a.luedtke@rsag-online.de</a> <a href="mailto:g.wernick@rsag-online.de">g.wernick@rsag-online.de</a>
Veolia Umweltservice	Herr Kaltwasser	4051421		<a href="mailto:ronald.kaltwasser@veolia-umweltservice.de">ronald.kaltwasser@veolia-umweltservice.de</a>
DB Station & Service AG				
Rostock Bahnhofs Management	Frau Kleinschmidt	24 01 198	0160 97469171	
ADFC	Herr Elshoff	2524610	0171 2212887	<a href="mailto:martin.elshoff@adfc-rostock.de">martin.elshoff@adfc-rostock.de</a>

Winterdienstkonzeption  
Anlage 2

## Vertragspartner der Stadtentsorgung Rostock GmbH

➤ Firma	Anschrift	Telefon
<b>FRG Hansa Dienstleistungsgesellschaft</b>	Carl Hopp Straße 9a 18069 Rostock	0381 8097473
<b>Rostocker Gehwegreinigung</b>	Dalwitzhofer Weg 5 18055 Rostock	0381 444460
<b>Reigenia Service GmbH &amp; Co.KG</b>	Carl Hopp Straße 17 18069 Rostock	0381 8008532
<b>ESD ESKORT Dienstleistungsgesellschaft mbh</b>	Langenort 10 18147 Rostock	0381 2078860
<b>KGS Kommunal- und Grundstücksservice Marcel Machotzek</b>	Klein Bartelsdorf 5a 18182 Bentwisch	0381 63729787

Winterdienstkonzeption  
Anlage 3

**In den Winterdienstplänen enthaltene kombinierte oder parallel verlaufende  
Geh- und Radwege**

Nr.	Geh- und Radweg	Länge
1	Parkstr. von Schillerstr. bis Kleingartenanlage rechte Seite	1640
2	Werftallee von Am Passagierkai bis Kleiner Warnowdamm	3430
3	Geh- und Radweg Stadautobahn von Lütten-Klein bis Warnemünde beidseitig nur WD	8000
4	Hohe Düne von Fähre bis Ortsausgang	1000
5	Ortslage Markgrafenheide von Brücke bis Ortsausgang linke Seite	900
6	Geh- und Radweg von Alte Warnemünder Chaus. zum Bootsbauerweg 8 (Rückseite)	150
7	Alte W' mder Chaussee von S-Bahnhof bis Kleiner Warnowdamm linke Seite	655
8	Alte W' mder Chaussee von Kleiner Warnowdamm bis A.-Tischbein-Str. rechte Seite	220
9	Groß-Kleiner-Damm zw. Warnowallee und Kleiner Warnowdamm	780
10	Geh- und Radweg von Kleiner Warnowdamm zur Schule	170
11	Kl. Warnowdamm von Alte W' mder Chaussee bis Werftallee linke Seite	940
12	Geh- und Radweg von Werftallee über Blockmacherring 49 zum Schiffbauerring	500
13	Geh- und Radweg von Zum Laakkanal 3 bis Sprengmeisterweg, sowie drei Durchgänge zum Baggermeisterring	700
14	Groß-Kleiner-Weg	1800
15	Schleswiger Str. von Mecklenburger Allee bis Möllner Str. östl. Seite	1100
16	Schleswiger Straße westliche Seite	1100
17	Geh- und Radweg von B 103 zur Möllner Straße	250
18	Geh- und Radweg durch den Erholungspark Fischerdorf nach Evershagen	620
19	Warnowallee von Osloer Str. bis St. Petersburger Str. rechte Seite	700
20	St.-Petersburger-Str. von Warnowallee bis Th.-Morus-Str. linke Seite	1550
21	St.-Petersburger-Str. zwischen Möllner Str. und Rigaer Str. beidseitig	1000
22	St.-Petersburger-Str. bis Schule Th.-Morus-Str. entlang Gleise	1400
23	Warnowallee von St.-Petersburger-Str. bis S-Bahn Tunnel südliche Seite	370
24	Hundsburgallee von S-Bahnhaltepunkt Evershagen bis Schmarler Damm linke Seite zum Wohngebiet	850
25	Geh- und Radweg von Hundsburgallee zum St.-Jantzen-Ring aus Richtung S-Bahnhaltepunkt	175

Winterdienstkonzeption  
Anlage 3

26	Hundsburgallee von S-Bahnhaltepunkt bis Nr.17 rechte Seite	300
27	Geh- und Radweg von Kreuzung Warnowallee/Groß-Kleiner Damm bis Schmarl Dorf	900
28	Marieneher Str. von Hundsburgallee bis Eingang Fischereihafen rechte Seite	700
29	Geh- und Radweg von S-Bahnhaltepunkt Lütten-Klein bis Wohngebiet Schmarl	595
30	Schmarler Damm von Industriestr. bis Hundsburgallee rechte Seite	400
31	Schmarler Damm von B 103 bis Handelsstraße linke Seite teilweise rechte Seite	1800
32	An der Jägerbäk von B 103 in Richtung Marienehe	900
33	Messestr. von B.-Brecht-Str. bis B 105	1400
34	Geh- und Radweg von der Messestraße zum Messegelände	450
35	B.-Brecht-Str. von B103 bis M.-A.-Nexö-Ring rechte Seite (WendeschleifeStraßenbahn)	1500
36	B.-Brecht-Str. von B103 bis Th.-Storm-Str. linke Seite	800
37	Geh- und Radweg Fritz-Triddelfitz-Weg von Elbotel bis An der Jägerbäk	650
38	Hamburger Str. von Holbeinplatz bis Schutower Kreuz linke Seite (nur WD)	2560
39	Hamburger Str. von Überweg Hawermannweg zum Bräsigplatz (nur WD)	275
40	Barnstorfer Ring von Schutower Kreuz bis Westfriedhof Seite Reutershagen	2180
41	Tiergartenallee	1100
42	Geh- und Radweg von Tiergartenallee zum Platz der Jugend	250
43	A.-Bernhard-Str. von Hundertmännerstr. bis Am Vögenteich	705
44	Geh- und Radweg Lübecker Straße von Warnowufer bis Holbeinplatz nur WD	1000
45	Geh- und Radweg von E.-Schlesinger-Str. zum Platz der Freundschaft entlang Stadthalle	400
46	E.-Schlesinger-Straße von Südring bis ehem. Dieselmotorenwerk	620
47	Platz der Freundschaft von Südring bis Höhe Telekom rechte Seite	600
48	Platz der Freundschaft zum Busbahnhof hinter den Gleisen	380
49	Satower Str. von Voßstr. bis Ecke Fichtenweg rechte Seite	680
50	Satower Str. zwischen Rennbahnallee und Am Richtfunkturn	420
51	Südring von Goetheplatz bis Satower Str. beidseitig	5200
52	Nobelstr. über den Kringelgraben beidseitig	350
53	Nobelstr. von Tychsenstr. bis Ch.-Darwin-Ring linke Seite	450
54	Nobelstr. von E.-Haeckel-Str. bis Weidengrund rechte Seite	650

Winterdienstkonzeption  
Anlage 3

55	Beim Pulverturm nur Winterdienst	300
56	Am Petridamm (Alte Warnowbrücke) von Lichtsignalanlage bis Einmündung Dierkower Damm beidseitig	640
57	Am Strande von Grubenstr. bis Am Petridamm (nur WD)	810
58	Gerbergang von Fischerbruch bis Gerberbruch	125
59	Geh- und Radweg von Gerberbruch zur Vorpommernbrücke	350
60	Einfahrt Hafengelände gegenüber Hafenmarkt bis Getränkemarkt Portcenter nur WD	1200
61	Stadthafen von Speicher bis Wendeschleife	490
62	Warnowufer/Am Strande von Haedgestraße bis Lagerstraße nur WD	630
63	Geh-und Radweg Lübecker Straße von Warnowufer bis Holbeinplatz bis Maßmannstraße rechte Seite danach linke Seite	1000
64	Geh- und Radweg von A.-Bebel-Straße entlag Schröderplatz, Beim grünen Tor, Am Kanonsberg bis Am Strande rechte Seite	700
65	Am Kanonsberg von Beim grünen Tor bis Am Strande linke Seite	400
66	Modersohn-Becker-Weg von Tessiner Str. bis V.-Schorler-Ring	650
67	Mühlendamm von Fischerbruch bis Hausnummer 32	1000
68	Brinckmannsdorfer Weg von Höger Up bis A.-Schulz-Str.	700
69	Tessiner Str. von Höger Up bis Timmermannsstrat linke Seite	500
70	Tessiner Str. von Kassebohmer Weg bis Hürbaasweg	1200
71	Dierkower Allee von Hinrichsdorfer Str. bis B105	1754
72	Dierkower Damm von An der Zingelwiese bis Hinrichsdorfer Str. rechte Seite	400
73	Dierkower Damm von Hinrichsdorfer Str. bis Schenkendorfweg beidseitig	1000
74	Dierkower Damm von Schenkendorfweg bis Hafenallee linke Seite	800
75	Gutenbergstr. von Hinrichsdorfer Str. bis Lorenzstr. beidseitig	550
76	Dierkower Damm von Petridamm bis Hinrichsdorfer Str. westliche Seite	1300
77	Geh- und Radweg durch Hauptgrünraum K.-Schumacher-Ring sowie sieben Nebenwege	800
78	Durchgang von Gutenbergstraße zur Berringerstraße	160
79	Hinrichsdorfer Str. von Dierkower Damm bis Gutenbergstr. zum Teil beidseitig	800
80	Hinrichsdorfer Str. von K.-Schumacher-Ring bis Neu Hinrichsdorf rechte Seite	1500
81	Geh- und Radweg von Hinrichsdorfer Str. bis Lorenzstr. Entlang der Gleise	400

Winterdienstkonzeption  
Anlage 3

82	Lorenzstr. von K.-Schumacher-Ring bis Gutenbergstr. Linke Seite	725
83	K.-Schumacher-Ring von Hinrichsdorfer Str. bis Ph.-Brandin-Str. beidseitig	500
84	Hafenallee	1000
85	Durchgang von Hinrichsdorfer Str. zur M.- Niemöller-Str. 48	100
86	Durchgang P.-Neruda-Str. Ecke Hausnummer 12/13 bis Straßenbahnhaltestelle Hölderlinweg einschließlich Treppe	140
87	Fußweg P.-Neruda-Str. Ecke Hausnummer 12/13 bis O.-Palme-Str.18	100
88	Toitenwinkler Allee	1680
89	Weidendamm	850
90	Geh- und Radweg entlang Straßenbahntrasse Toitenwinkel	1400
91	Gehlsheimer Str. von Hafenallee bis Fährstr. linke Seite	1100
92	Uferpromenade	1100

<b>Informationsvorlage</b>	Datum: 27.10.2014
Federführendes Amt: Amt für Umweltschutz	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter: Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Eigenbetrieb KOE Hauptamt	bet. Senator/-in:  bet. Senator/-in:
<b>Bericht zum Stand des Umweltmanagementsystems in der Stadtverwaltung Rostock</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
13.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme
03.12.2014	Bürgerschaft Kenntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse: 0430/05-A der Bürgerschaft vom 04.05.2005

**Sachverhalt:**

Am 04.05.2005 hat die Bürgerschaft den Oberbürgermeister beauftragt, in ausgewählten Bereichen der Stadtverwaltung Rostock mit besonderem Handlungsbedarf schrittweise ein Umweltmanagementsystem einzuführen und regelmäßig über den Stand des betrieblichen Umweltschutzes zu berichten.

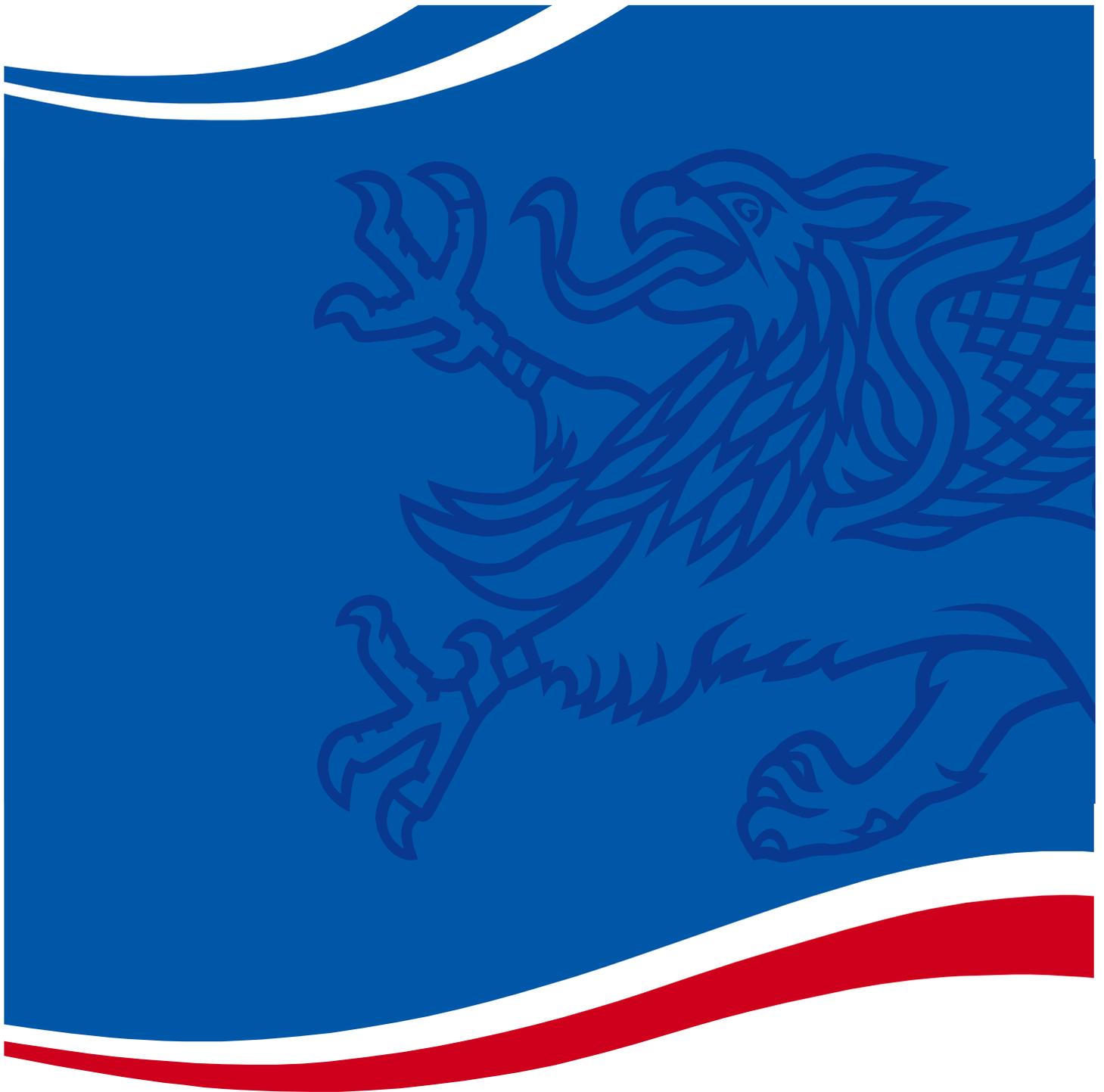
Im Jahr 2010 wurde der letzte Zwischenbericht erstellt. Er wird bei der Bewertung des Fortschritts der Aktivitäten der Stadtverwaltung zum betrieblichen Umweltschutz zugrunde gelegt und inhaltlich regelmäßig fortgeschrieben.

Mit dem vorliegenden Bericht werden Ergebnisse aus den Handlungsfeldern umweltfreundliche Beschaffung, Energie und Klimaschutz, Mobilität, Abfallentsorgung und zertifiziertes Umweltmanagement für den Berichtszeitraum 2010 bis 2014 dargestellt. Konkret werden jeweils Bedeutung und Ziele, Indikatoren und Maßnahmen sowie der künftige Handlungsbedarf beschrieben. Umgesetzte Maßnahmen und deren Wirksamkeit werden vor allem anhand der eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen beurteilt.

Roland Methling

**Anlage/n:**

Bericht zum Stand des Umweltmanagementsystems in der Stadtverwaltung Rostock, 2014



# Umweltmanagement

**Bericht zum Stand des Umweltmanagementsystems  
in der Stadtverwaltung Rostock**

**2014**

## Bericht zum Stand der Einführung des Umweltmanagementsystems in der Stadtverwaltung Rostock

### Zusammenfassung



Mit den **Leitlinien zur Stadtentwicklung** bekennt sich die Stadtverwaltung Rostock zum Umweltmanagement als wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Dabei will die Stadtverwaltung nicht nur umweltfreundlicher arbeiten, sondern zukünftig auch die Emissionen von Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) der Verwaltung deutlich senken.

Das Umweltmanagement wird genutzt um Defizite zu erkennen und um Effizienz- und CO<sub>2</sub>-Kompensationsmaßnahmen umzusetzen.

Der Bericht zeigt, dass Bausteine des Umweltmanagementsystems weiterentwickelt wurden und insbesondere in den Handlungsfeldern Energie und Klimaschutz sowie Beschaffung deutliche Fortschritte erkennbar sind.

Wichtige Erkenntnisse zum Energieverbrauch und die daraus resultierenden CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadtverwaltung lieferte die Studie zur **klimaneutralen Verwaltung**. Neben einer Eröffnungsbilanz wurden auch mögliche Maßnahmen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen abgeleitet sowie ein Controllingssystem zum Überprüfen der Maßnahmen erarbeitet.

Mit dem **Masterplan 100 % Klimaschutz** werden eine Vielzahl von Maßnahmen und Projekten rund um den Klimaschutz und Energiewende angepackt. Beispielsweise werden mit dem Projekt „**Einfach Ausschalten!**“ alle Mitarbeiter zum umweltbewussten Handeln im Verwaltungsalltag angeregt. Außerdem wird ein **Kommunales Energiemanagement** aufgebaut.

Ein wichtiges Instrument auf dem Weg der Energiewende sind **Energiemanagementsysteme**. Sie dienen der Erfassung und weiteren Optimierung des Energieverbrauches, beispielsweise durch den Ausbau der Gebäudeleittechnik kommunaler Objekte. Damit können bis zu fünf Prozent des derzeitigen Verbrauchs für Heizung, Warmwasserbereitung und Elektroenergie eingespart werden. In der Stadtverwaltung Rostock entspräche dies einem jährlich verminderten Energieverbrauch von 114.000 kWh und einer CO<sub>2</sub>-Einsparung von 14,41 t im Jahr.

Der bezogene Strom für die **Versorgung öffentlicher Liegenschaften** enthält seit dem Januar 2012 keinen Anteil aus Atomenergie. Er setzt sich zu 65 % aus Wasserkraft und zu 36 % aus Kraft-Wärme-Kopplung zusammen. Je verbrauchter Kilowattstunde Strom ergibt sich für die Stadtverwaltung damit eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 363 g auf 149 g.

Die Stadtverwaltung setzt immer mehr **Recyclingpapier** ein und beteiligt sich am Papieratlas Deutschland. Gegenwärtig liegt der Anteil des Recyclingpapiers am Gesamtverbrauch bei rund 80 %. Dadurch werden jährlich ca. 6,5 t CO<sub>2</sub> vermieden. Durch den neu aufgelegten Artikelkatalog wird die Beschaffung von umweltfreundlichen Artikeln erleichtert.

Die Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung wird weiterhin mit dem Schwerpunkt auf **emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge** erneuert. So sind bereits 2014 ca. zehn Prozent der Fahrzeuge mit Erdgas oder Elektromotor betrieben.

2011 wurde am Standort Haus des Bauens und der Umwelt (HdBU) ein **Dienst-Kfz-Pool** als Pilotversuch eingeführt. Für die MitarbeiterInnen der ansässigen Ämter konnte dadurch die Verfügbarkeit der Dienstfahrzeuge deutlich verbessert und die Fahrzeuge selbst effizienter genutzt werden. Aus diesen Erfahrungen können sich auch Impulse für das sich im Aufbau befindliche **Fuhrparkmanagement** ergeben.

Im Sinne eines Prüfauftrages des Haushalts-sicherungskonzepts sind nach Prüfung und Modifizierung der Dienstleistungsverträge nun alle rechtlichen Voraussetzungen für eine **flächendeckende Abfalltrennung** gegeben.

Das Amt für Umweltschutz verfügt über eine **EMAS-Zertifizierung** und ist daher wichtiger Erfahrungsträger für das Umweltmanagement in der Stadtverwaltung Rostock.

## 1. Einführung

Ziel dieses Berichtes ist es, die **Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 4. Mai 2005** zur Einführung eines Umweltmanagementsystems in der Stadtverwaltung Rostock zu analysieren, erreichte Ergebnisse darzustellen sowie weitere Ansatzpunkte für Verbesserungen herauszuarbeiten.

Im Jahr 2010 wurde der letzte Zwischenbericht erstellt. Er wird bei der Bewertung des Fortschritts der Aktivitäten der Stadtverwaltung zum betrieblichen Umweltschutz zugrunde gelegt und inhaltlich fortgeschrieben.

Seit der letzten Berichterstattung haben sich die Rahmenbedingungen deutlich verändert. Die Ressourcenverantwortung öffentlicher Einrichtungen ist als Kernbestandteil des Klimaschutzes weiter gewachsen. Steigende Kosten für Energie und Wasser zwingen zum Handeln. Die Hansestadt Rostock befindet sich weiterhin in der Haushaltskonsolidierung.

Daneben wurden neue Strukturen geschaffen, die durch Ihre Zuständigkeiten und Aufgabengebiete das betriebliche Umweltmanagement unterstützen. So wurde beispielweise auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung von 2012 die Arbeitsgruppe **kommunales Energiemanagement** gegründet. Aufgaben, die das Thema Mobilität betreffen, werden seit Oktober 2013 von einem Mobilitätskoordinator ausgeführt. Eine neue Grundlage für die Beschaffung in der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock ist das im Mai 2013 beschlossene Beschaffungsleitbild. Auch die Hansestadt Rostock ist ein Teil der globalen „Fairtrade-Bewegung“. Nachdem sie im September 2012 den Titel „Fairtrade-Stadt“ verliehen bekam, wurde sie am 18. September 2013 zur „Hauptstadt des Fairen Handels“ gekürt.

Die Einbindung der kommunalen Klimaschutz-Aktivitäten in das betriebliche Umweltmanagement ist bereits umgesetzt und wird weiterhin forciert. Schnittstellen gibt es insbesondere beim kommunalen Energiemanagement sowie mit den damit verbundenen Maßnahmen und Projekten.

Die Umsetzung des entsprechenden Bürgerschaftsbeschlusses liegt in der Eigenverantwortung der Ämter und Struktureinheiten bzw. in Zuständigkeit der Ämter mit entsprechenden Querschnittsaufgaben, wie beispielsweise dem Hauptamt mit dem Sachgebiet Zentrale Vergabe und Beschaffung.

Transparenz und stärkere Zielorientierung in den Entscheidungsprozessen sowie regel-

mäßige und öffentliche Berichterstattung stellen zunehmend ein Qualitätskriterium für öffentliche Verwaltungen dar. Umweltmanagementsysteme können erheblich dazu beitragen, diesen Anforderungen gerecht zu werden.

Mit Hilfe der Maßnahmen und Instrumente des betrieblichen Umweltschutzes sollen ökonomische und ökologische Einsparpotentiale systematisch erschlossen sowie die Vorbildrolle der öffentlichen Hand gestärkt werden. Als Handlungsfelder werden vorrangig **öffentliche Beschaffung, Energie & Klimaschutz** sowie **betriebliche Mobilität, Abfallentsorgung** und **Umweltmanagement** in die Betrachtung einbezogen.

Ein Kriterium, an dem der Fortschritt des betrieblichen Umweltschutzes gemessen werden kann, lässt sich über eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen beurteilen. Ergänzend werden umgesetzte Maßnahmen sowie deren Wirksamkeit beschrieben.

Der Bericht zeigt nachfolgend den Umsetzungsstand des betrieblichen Umweltmanagements in der Stadtverwaltung Rostock auf. Er durchleuchtet die oben genannten Themenfelder, zeigt die Ergebnisse seit der letzten Berichterstattung 2010 auf und dokumentiert die sich daraus ergebenden Handlungsempfehlungen.

## 2. Handlungsfelder

### 2.1. Beschaffung

Umweltfreundliche Beschaffung kann maßgeblich dazu beitragen, dass Umwelt- und Klimaschutzziele erreicht werden. So fördert sie beispielsweise die Umstellung auf eine umwelt- und ressourcenschonende Wirtschaft mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Die Bundesregierung sieht in der öffentlichen Auftragsvergabe enorme Potenziale, z.B. in der Unterstützung „grüner“ Innovationen.

Durch die Novellierung der europäischen Vergaberichtlinien und die Umsetzung in nationales Recht (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen von 2013) sind geeignete Rahmenbedingungen zur Berücksichtigung von Umweltaspekten geschaffen worden. Erstmals ist der Umweltschutz als ein bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu berücksichtigendes Ziel explizit auf gesetzlicher Ebene verankert worden.

Am 04.12.2012 trat die EU-Energieeffizienz-Richtlinie (2012/27/EU) in Kraft, die bis zum 05.06.2014 in nationale Gesetzgebung über-

führt werden sollte. Die Richtlinie verfolgt das Ziel bis 2020 die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und weitere Verbesserungen vorzubereiten. Dafür werden u.a. eine Verpflichtung zur Energieeinsparung von 15 % im Jahr und die Steigerung der Energieeffizienz bei Umwandlung, Übertragung und Verteilung sowie Information und Motivation der Verbraucher als Maßnahmen genannt.

Auch das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) unterstützt den Umweltgedanken und verpflichtet im § 45 KrWG die öffentliche Hand „zu prüfen ob und im welchem Umfang Erzeugnisse eingesetzt werden können, [...] die sich durch Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit und Verwertbarkeit auszeichnen“, die „im Vergleich zu anderen Erzeugnisse zu weniger oder schadstoffärmeren Abfällen führen“ und durch Wiederverwendung oder Recycling aus Abfällen hergestellt werden.

#### Ergebnisse ab 2010

Die Hansestadt Rostock unterstützt die Ziele des **Fairen Handels** - zum Beispiel mit dem **Beschluss zum Fairen Kaffee!**, der mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit sowie durch Vorbildwirkung der Stadtverwaltung das Angebot und die Verwendung fair gehandelter Produkte, insbesondere von Kaffee und Tee, unterstützen soll. Mit Erfolg! Nachdem die Hansestadt Rostock im September 2012 den Titel „Fairtrade-Stadt“ verliehen bekam, wurde sie am 18. September 2013 zur „Hauptstadt des Fairen Handels“ gekürt.

Die Zuständigkeit für Vergaben innerhalb der Stadtverwaltung Rostock, einschließlich geltender Vorschriften regelt die Geschäftsanweisung zur Vergabe städtischer Aufträge (AGA II 1/13). Sie nimmt bei der Beschreibung der **Vergabeunterlagen** auf die **Umweltaspekte** Bezug: Bei Fertigung der Leistungsbeschreibung ist grundsätzlich zu prüfen, „ob Umweltkriterien und soziale Kriterien (Wertungskriterien) bei objektiv prüfbarem Aufgabenbezug zur Anwendung kommen werden.“

Auch die Leitlinien zur Stadtentwicklung enthalten Aussagen zur umweltfreundlichen Beschaffung. Darauf aufbauend wurde das gesamte öffentliche Beschaffungswesen der Stadtverwaltung Rostock (Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträge) unter Federführung des Sachgebietes Zentrale Vergabe und Beschaffung sowie intensiver Mitwirkung des Amtes für Umweltschutz konsequent an Umweltschutzaspekten ausgerichtet. Das resultierende verbindliche **Beschaffungsleitbild** für die Stadtverwaltung Rostock wurde im

Mai 2013 von der Bürgerschaft beschlossen (2012/BV/4024). Demnach sollen bei allen Beschaffungen die Ziele des Ressourcen- und Klimaschutzes berücksichtigt und energieeffizienten sowie umweltfreundlichen Produkten Vorrang eingeräumt werden. Unter Beachtung der gesetzlichen Grundlagen sind Umweltkriterien systematisch in Vergabe- und Verwaltungsentscheidungen einzubeziehen. Es wurden Anforderungen an den Auftragnehmer formuliert, die zum Beispiel Energieeffizienz, Umweltgütezeichen und Zertifizierungen oder Langlebigkeit als Prüfkriterien beinhalten.

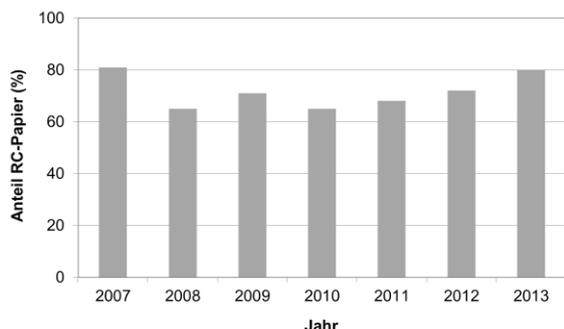
Die Umsetzung umweltfreundlicher Beschaffungs- und Vergabeprozesse wird in der Stadtverwaltung Rostock im Bereich Büromaterial und -technik ohnehin seit mehreren Jahren systematisch verfolgt.

Mit Hilfe eines **Artikelkataloges**, der den MitarbeiterInnen über das Intranet zur Verfügung steht, können die nach dem Ampelsystem gekennzeichneten umweltfreundlicheren Produkte ausgewählt werden. Daneben steht seit September 2013 ein von einem externen Dienstleister eingerichteter **Onlineshop** für die Hansestadt Rostock zur Verfügung. Dieser enthält mehrheitlich umweltfreundliche Materialien und vereinfacht bzw. unterstützt somit das Anliegen. Neben Druckpapier werden beispielsweise Briefumschläge, Bleistifte und Textmarker als umweltfreundliche Produkte angeboten. Auch die Einbeziehung der Schulen, speziell bei Recyclingpapier, wird durch den o.g. Online-Shop erleichtert.

Materialien, die nicht im Onlineshop aufgeführt sind (wie z.B. Frischfaserpapier), können nur noch in begründeten Ausnahmefällen erworben werden.

Bei Vergabe von Druckaufträgen wird geprüft, ob der Druck klimaneutral realisiert werden kann. Z.B. werden im Amt für Umweltschutz neben Flyern auch der Umweltkalender der Hansestadt Rostock seit 2011 **klimaneutral gedruckt**.

Als Indikator für die umweltfreundliche Beschaffung wird seit 2005 die Einsatzquote für **Recyclingpapier** in der Stadtverwaltung erhoben. Sie liegt für das Jahr 2013 bei rund 80 %. Die höchste Einsatzquote wurde im Jahr 2007 mit 81 % erreicht. Seit 2010 ist wieder ein leicht steigender Trend zu verzeichnen (s. Abb. 1).



**Abb. 1: Anteil des verwendeten Recyclingpapiers in der Stadtverwaltung**

Um eine stärkere Nutzung des Recyclingpapiers zu erreichen, werden mindestens einmal jährlich Mitarbeiterinformationen über das Intranet veröffentlicht bzw. die Ämter und Organisationseinheiten direkt angeschrieben. Der Oberbürgermeister geht dabei mit gutem Beispiel voran und verwendet zu ca. 80 % Recyclingpapier. Städtische Publikationen werden bereits zu ca. 50 % auf Recyclingpapier gedruckt. Die Hansestadt Rostock nimmt seit 2008 am jährlichen bundesweiten Städtewettbewerb zum **Papieratlas** teil. Der Papieratlas 2014 stellt für die Hansestadt Rostock folgendes fest:

*„Durch den Einsatz von Recyclingpapier wurden in Rostock [im Jahr 2013 insgesamt] 1.183.881,91 Liter Wasser, 243.808,72 kWh Energie im Vergleich zu Frischfaserpapier eingespart und 6.498,28 kg CO<sub>2</sub> vermieden. Die eingesparte Menge Wasser deckt den täglichen Trinkwasserbedarf von 9.471,06 Einwohnern. Die eingesparte Energie entspricht dem Verbrauch von 69,66 Drei-Personen-Haushalten pro Jahr“.*

Die Stadtverwaltung verfügt über rund 2.300 PC-Arbeitsplätze und 1.400 Drucker (Stand 2013). Im Vergleich zum Bericht von 2010 ist die Anzahl der PC-Arbeitsplätze gestiegen. Dies ist nur teilweise mit dem Personalanstieg um etwa 100 MitarbeiterInnen zu erklären. Dagegen hat sich die Anzahl der vorhandenen Drucker um ca. 200 auf ca. 1380 reduziert. Ab Herbst 2011 kamen schrittweise **Multi-funktionsgeräte (MFG)** zum Einsatz. Die insgesamt 148 MFG sind nun in allen Verwaltungsstandorten der Hansestadt Rostock eingeführt und ersetzen etliche Einzelgeräte wie Faxgerät, Scanner, Drucker und Kopierer. Der Stromverbrauch eines MFGs beträgt ca. 500 W im Betriebszustand, ca. 7 W im Bereitschaftszustand und ca. 4 W im Energiesparmodus. Besonders im Bereitschaftszustand und im Energiesparmodus verbrauchen die MFG deutlich weniger Strom als

die Summe der Einzelgeräte. Nach anfänglicher Skepsis werden diese Geräte indessen sehr gut angenommen.

Ein Schwerpunkt im Rahmen des kommunalen Umweltmanagements der letzten Jahre war die **Beschaffung von Strom** für die kommunalen Liegenschaften. Die Stadtverwaltung hat gemeinsam mit den politischen Entscheidungsträgern geprüft, inwieweit sie mit der Bedingung, Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu beziehen, selbst einen Beitrag zur Energiewende leistet, ob ein tatsächlicher Umweltnutzen damit erreicht werden kann und ob der Einkauf von Öko-Strom für die Hansestadt Rostock bezahlbar ist. Der seit dem 1. Januar 2012 von der Stadtverwaltung bezogene Strommix enthält keinen Anteil mehr aus Atomenergie. Der gelieferte Strom setzt sich zu 65 % aus Wasserkraft und zu 35 % aus Kraft-Wärme-Kopplung (Herkunft: Gas- und Dampfturbinenkraftwerk der Stadtwerke Rostock AG) zusammen. Zuvor betrug der Atomstromanteil rund sechs Prozent. Je verbrauchter Kilowattstunde Strom der Stadtverwaltung ergibt sich jetzt eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 149 g. Bisher beliefen sich die Emissionen auf 363 g/kWh. Mit dem Anfang 2014 neu verhandelten Vertrag wird ab 2015 zu 100 % Strom aus Wasserkraft in der Stadtverwaltung genutzt werden. Daraus resultierend verringern sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 149,5 g/kWh auf 42,7 g/kWh und es werden jährlich 3417 t CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart.

Produktbereiche, wie zum Beispiel Bauleistungen sind bisher nicht oder nicht umfassend in den Ansatz zur umweltfreundlichen Beschaffung einbezogen worden. Der dafür geplante **Planungsleitfaden zum energieeffizienten Bauen in der Stadtverwaltung** ist eine Maßnahme aus dem Masterplan 100 % Klimaschutz. Dieser soll planmäßig im Jahr 2014 vorgelegt werden.

Immer mehr rückt das Thema einer **umweltfreundlichen Beschaffung von Fahrzeugen** in das Blickfeld öffentlicher Verwaltungen. So sind von den 67 Fahrzeugen, die seit 2011 in der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock beschafft wurden, 40 Fahrzeuge mit Erdgas oder Strom betrieben. Hiermit konnte ein deutlicher Anteil zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beigetragen werden. Der Anfang 2014 für das Amt für Umweltschutz beschaffte E-Smart ist bereits das vierte Elektrofahrzeug in der Stadtverwaltung (dem KOE steht seit 2014 ebenfalls ein Elektrofahrzeug zur Verfügung).

Zahlreiche MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung Rostock haben im Berichtszeitraum an **Informationsveranstaltungen** zum Umwelt- und Energiemanagement sowie zur umweltfreundlichen Beschaffung teilgenommen. Dafür wurden verschiedene Möglichkeiten und Formen der Weiterbildung genutzt, die nachfolgend kurz beschrieben werden.

- Im Rahmen des EU-Projektes „Buy Smart“ wurde der Hansestadt Rostock eine kostenlose Schulung „*Beschaffung und Klimaschutz*“ (Januar 2011) geboten. Ziel war die rechtssichere und bessere Anwendung von Energielabeln und Energieeffizienzkriterien bei der öffentlichen Beschaffung.
- Das Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie (LUNG) veranstaltete gemeinsam mit dem Landesamt für Innere Verwaltung ein Erfahrungsaustausch mit Behörden und öffentlichen Einrichtungen zum Thema „*Berücksichtigung ökologischer und sozialer Kriterien im Vergaberecht*“ (Oktober 2011). Vereinbart wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Federführung des LUNG, die sich insbesondere 2012 mit verschiedenen Produktgruppen vertieft befasst hat.
- Im Juni 2013 veranstaltete das Eine-Welt-Landesnetzwerk M-V eine *Fachkonferenz für sozialverträgliche IT-Beschaffung* auf der VertreterInnen des öffentlichen Beschaffungswesens, verschiedener nicht-staatlicher Organisationen und sozialer Unternehmen die Gelegenheit hatten, sich über Ansätze zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der globalen IT-Industrie auszutauschen.
- Im Rahmen des Fortbildungsprogramms der Stadtverwaltung Rostock beschäftigte sich das Seminar „*Anforderungen an die Kommunalverwaltung durch Zielsetzungen und Entwicklungen des Energiefachrechts*“ (November 2013) mit Rechtsgrundlagen und Vollzug des Energiefachrechts sowie der energetischen Gebäude- und Stadt-sanierung. Ein Folgeseminar ist für 2015 geplant.

#### Handlungsempfehlungen:

Trotz positiver Entwicklung der umweltfreundlichen Beschaffung gilt es in der Hansestadt Rostock weitere Potenziale zu erschließen. Künftig sollte in allen Verwaltungsbereichen die Möglichkeit der Einbeziehung von Umweltkriterien im Vergabeverfahren geprüft werden. Entscheidende Grundlage ist die entwickelte umweltfreundliche Beschaffungsstrategie.

1. Es sind Anstrengungen zu unternehmen, um die **Recyclingpapierquote** zu halten und nach Möglichkeit zu steigern. Mindestziel soll es sein, den Bundesdurchschnitt der Großstädte beim Recyclingpapieranteil zu erreichen. Gemäß Papieratlas 2014 liegt dieser bei rund 83 %. Als Maßnahmen werden eine regelmäßige Datenerfassung und -auswertung, Schulungen, Kampagnen für Schulen sowie die Teilnahme am Papieratlas Deutschland vorgeschlagen. In Folge des Beschaffungsleitbildes und des neuen Artikelkataloges soll auch der Schulbereich stärker in die Bemühungen einbezogen werden.
2. Das 2013 beschlossene **Beschaffungsleitbild** soll in die Allgemeinen Geschäftsanweisung zur Vergabe städtischer Aufträge eingearbeitet und in Abstimmung mit den Ämtern nach weiteren Umsetzungsmöglichkeiten gesucht werden.
3. Zudem soll ein „**Planungsleitfaden zum energieeffizienten Bauen in der Stadtverwaltung**“ in Zusammenarbeit mit dem Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung (KOE) und anderen Fachämtern erstellt werden.
4. Für regelmäßige **Schulungs- und Informationsangebote** zu den Themen umweltfreundliche Beschaffung, Energiefachrecht und Klimaschutz gibt es weiterhin einen ämterübergreifenden Bedarf. Deshalb sollten mindestens alle zwei Jahre Weiterbildungsmaßnahmen, möglichst als Inhouse-Seminare für das Fortbildungsprogramm der Stadtverwaltung angemeldet werden. Mit den politischen und fachlichen Anforderungen zur Umsetzung der Energiewende, bei der die öffentliche Hand im besonderen Blickfeld steht, kommen große Herausforderungen gerade auch auf die MitarbeiterInnen in den Kommunen zu. Dafür gilt es die fachlichen Grundlagen und den Informationsaustausch zu stärken.
5. Die **E-Mobilität** zeichnet sich in der Benutzung dadurch aus, dass die Betriebskosten gering sind und keine CO<sub>2</sub>-Emissionen erzeugt werden. Für die Beschaffung weiterer Elektrofahrzeuge werden die Erfahrungen mit den vorhandenen Fahrzeugen zu Grunde gelegt. Dabei wird primär auf die Finanzierbarkeit (bzgl. Anschaffungskosten oder Leasingkosten) und Umsetzbarkeit geachtet. Des Weiteren wird die Entwicklung auf dem Gebiet der E-Mobilität beobachtet. Bei einer positiven Bilanz sollte die E-Mobilität

mittelfristig in das Beschaffungsleitbild eingebunden werden. Auch im künftigen Aktionsplan Elektromobilität, der federführend durch den Mobilitätsbeauftragten erstellt wird, kommt der Stadtverwaltung eine besondere Vorbildrolle zu.

6. Hinweise zur energiebewussten und umweltfreundlichen Nutzung der **Multi-funktionsgeräte**, wie z.B. im HdBU vorhanden, sind an allen MFG-Standorten zu empfehlen. Wie oben dargestellt, können allein durch den Energiesparmodus 3 W/h eingespart werden. Dies rechnet sich besonders an MFG, die wenig genutzt werden.

## 2.2. Energie und Klimaschutz

Der Klimawandel erfordert weltweit Aktivitäten zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Stadtverwaltung soll hierbei beispielgebend für Rostock sein und u.a. durch Energieeinsparungen ihren Beitrag dazu leisten.

Darüber hinaus sind Konzepte für die Entwicklung der Stadt unter energetischen Aspekten eine Grundlage für einen erfolgreichen Klimaschutz.

Die Hansestadt Rostock ist **Mitglied im Klimabündnis** und im **Konvent der Bürgermeister** und wird Ende 2014 dem Konvent der Bürgermeister zur Anpassung an den Klimawandel „**Mayors Adapt**“ beitreten.

Daraus ergeben sich besondere Verpflichtungen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die in regelmäßigen Berichten darzustellen sind. Alle Bündnisse gehen davon aus, dass die Kommunen in diesem Prozess eine Führungsrolle übernehmen müssen und vor allem Maßnahmen auf lokaler Ebene dazu beitragen werden, die Ziele bei der Emissionssenkung zu erreichen.

So zwingen Ressourcenverknappung sowie steigende Rohstoff- und Energiepreise zum Nachdenken über alternative Versorgungsmöglichkeiten und effizientere Möglichkeiten der Energienutzung. Die Haushaltskonsolidierung verstärkt zudem den ökonomischen Zwang, Einsparpotentiale zu erschließen.

Um kommunale und weitere Aktivitäten zum Klimaschutz und zur Energiewende in der Hansestadt Rostock zu bündeln, wurde 2008 die **Klimaschutzleitstelle** im Amt für Umweltschutz gegründet.

### Ergebnisse ab 2010:

Mit dem 2013 vorgelegten Gutachten zur **klimaneutralen Verwaltung** wurde die Eröffnungsbilanz der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die

Stadtverwaltung vorgelegt. Darin sind die Energieverbräuche in den drei definierten Handlungsfeldern Gebäude (Strom- und Wärmeverbrauch), kommunale Flotte und Dienstgänge / Dienstreisen nach Ämtern differenziert beschrieben und beispielhaft ausgewählte Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Emissionen-Minderung aufgeführt.

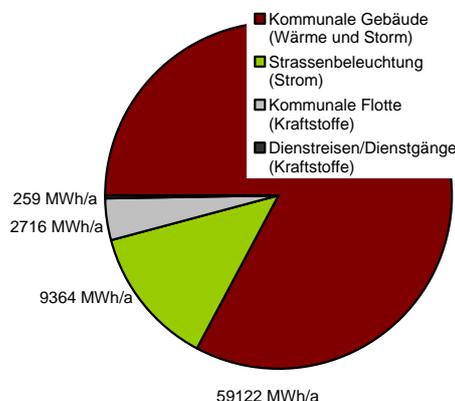


Abb. 2 Endenergieverbrauch der Stadtverwaltung 2010

Wie in der Abb. 2 dargestellt, wurden im Jahr 2010 rund 60.000 MWh/a für Strom und Wärme in den kommunalen Gebäuden genutzt. Auch die Straßenbeleuchtung hat mit über 9.000 MWh/a einen wesentlichen Anteil am Endenergieverbrauch der Stadtverwaltung. Die verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadtverwaltung verteilen sich im ähnlichen Verhältnis (Abb. 3). Die durch Dienstreisen und Dienstgänge ausgestoßenen CO<sub>2</sub>-Emissionen stellen mit 97 t CO<sub>2</sub>/a den kleinsten Anteil dar.

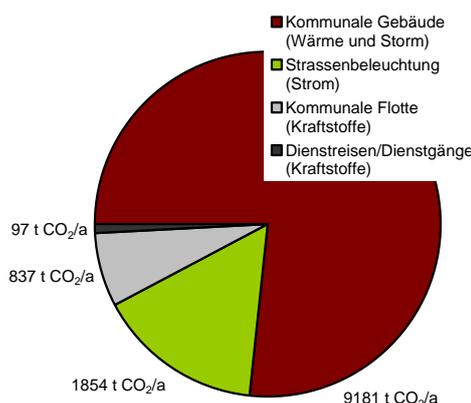


Abb. 3 CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadtverwaltung 2010

Aus den Ergebnissen dieser Bilanz wurden mögliche Maßnahmen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen abgeleitet. Nur in Kombination von Effizienzverbesserung, Energie- und Rohstoffeinsparung und Nutzung von Erneuerbaren Energien können die ehrgeizigen Klimaschutzziele der Hansestadt Rostock erreicht werden. Zur Priorisierung verschiedener Maßnahmen wurden diese hinsichtlich der Kriterien CO<sub>2</sub>-Einsparpotential,

Kosten, organisatorischer Aufwand, Realisierungszeitraum und Multiplikationspotenzial gewertet. Insgesamt zeigte sich, dass Maßnahmen, wie Raumlüftung und Lüftungskontrolle in kommunalen Gebäuden sowie die bedarfsgerechte Nutzung von Beleuchtungs- und LuK-Systemen<sup>1</sup> vorrangig umgesetzt werden sollten. Beide Maßnahmen zeichnen sich durch ein mittleres CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial, geringe Kosten und Aufwand sowie kurzfristigen Realisierungszeitraum aus. Da 63 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadtverwaltung für den Wärmebedarf in den kommunalen Gebäuden veranschlagt werden, sind Maßnahmen wie energetische Sanierung sowie energieeffiziente und regenerative Wärmeerzeugung unumgängliche Maßnahmen, begleitet von Kampagnen, die auf energiesparendes Verhalten zielen.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis der Studie ist das darin entwickelte Controllingsystem, das u.a. der Effizienz-Überprüfung von umgesetzten Energieeinsparmaßnahmen dient. Dieses soll nun schrittweise ausgebaut und als Grundlage für Verbesserungen im betrieblichen Umweltmanagement genutzt werden.

Der **Masterplan 100 % Klimaschutz**, als ein Teil und die Fortführung des Rahmenkonzeptes Klimaschutz, ist mit seinen Aktivitäten eine wichtige Grundlage für klimafreundliches und energiesparendes Handeln in der Stadtverwaltung. Mit der Annahme des Konzeptes zum Masterplan 100 % Klimaschutz durch die Bürgerschaft (02.04.2014, 2014/BV/5248) endet die erste Phase des Fördermittelprojektes. Ziel dieser war die Erarbeitung eines Konzeptes, womit bis zum Jahr 2050 der Energiebedarf der Stadt um 50 % und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95 % gegenüber 1990 gesenkt werden können. Dafür wurden zunächst die derzeitigen gesamtstädtischen Energieverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen des Basisjahres 2010 analysiert. Weiterführend wurden die in verschiedenen Szenarien prognostizierten Energiebedarfe mit den regenerativen Bedarfsdeckungspotenzialen verglichen. Darauf aufbauend wurden unter Einbindung der Stadtverwaltung sowie weiterer wichtiger Akteure Rostocks kurzfristige sowie langfristige Maßnahmen zur Umsetzung des Masterplanes definiert, die in der 2. Phase (Förderung bis 2016) des Projektes umgesetzt werden sollen. Durch die Stadtverwaltung werden zwölf Maßnahmen realisiert. Diese bilden zugleich Schwerpunkte für das Umweltmanagementsystem der Stadtverwaltung Rostock. Einige

werden im Folgenden kurz vorgestellt und die erreichten Ergebnisse beschrieben:

Mit dem Ziel, die Mitarbeiter zum bewussten Umgang mit Energie zu motivieren und somit auch Betriebskosten einzusparen, wurde von September 2011 bis Oktober 2013 in der Rostocker Stadtverwaltung das **Projekt „Einfach ausschalten!“** durchgeführt. In den regelmäßig veröffentlichten Monatstipps wurden zu ausgewählten Themen, wie z.B. Beleuchtung, Heizen und Lüften, Mobilität, Trinkwasser und Recyclingpapier Hintergrundinformationen und bürotaugliche Energiespartipps gegeben. Die Monatstipps werden auch nach Abschluss des Projekts weiterhin regelmäßig im Intranet erscheinen. Die MitarbeiterInnen des HdBUs beteiligten sich an einer vom Senator für Bauen und Umwelt initiierten Energiesparwette. Dabei ist es Ihnen gelungen die Energiekosten des betreffenden Monats im Vergleich zum Vorjahr um fünf Prozent zu senken.

Der **Energiesparwettbewerb** an Rostocker Schulen wird seit 2009 schuljahresbezogen durchgeführt. Im Schuljahr 2013/2014 beteiligten sich 25 Rostocker Schulen, darunter zwei Berufsschulen, am Energiesparwettbewerb (s. Tab. 1). Seit dem Jahr 2000 konnten durch den Wettbewerb insgesamt Einsparungen von 5.904 MWh Strom und Heizenergie erzielt und somit über 760 t CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Schuljahr (Teilnehmer)	Gesparte Energie (MWh)	Gespartes Geld (€)
<b>2009/2010</b> (18)	480	40.000
<b>2010/2011<sup>2</sup></b> (21)	350	21.140
<b>2011/2012</b> (21)	234	26.259
<b>2012/2013</b> (22)	523	35.480
<b>2013/2014</b> (25)	733	47.166
<b>Summe</b>	<b>2320</b>	<b>170.045</b>

Tab. 1: Energieeinsparung durch Rostocker Schulen im Rahmen des Wettbewerbes

Mit dem Ziel der energetischen Optimierung der IT-Strukturen in der Stadtverwaltung startete 2013 unter der Federführung des Amtes 10 das Projekt **Green IT**. Neben der Verringerung des Energiebedarfes, Steigerung der Energieeffizienz sowie die Nutzung von alternativen Energiequellen ist auch die Reduktion des Energieverbrauches durch die

<sup>1</sup> Informations- und Kommunikationssysteme

<sup>2</sup> Energie im 2. HJ ohne Fernwärme

IT-Nutzung ein wichtiges Aufgabenfeld der Green IT. In der Stadtverwaltung sollen bis zum Sommer 2015 die wesentlichen Punkte des Projektes umgesetzt sein. Dazu gehören:

- die Erfassung der IT Kernkomponenten/ IT Räume (in Teilen schon erfolgt),
- die Optimierungsanalyse,
- die Erarbeitung eines technologischen und wirtschaftlichen Optimierungsansatzes sowie
- deren Umsetzung.

Innovative Lösungen, wie z.B. die Visualisierung von Servern oder die Identifizierung geeigneter Standorte für den Serverbetrieb sowie Konzepte für die Nutzung von Abwärme werden bereits vorbereitet.

Für die Vereinheitlichung der inhomogenen Technik in den Schulen sind hohe Investitionskosten einzuplanen.

Das 2011 gegründete **Energiebündnis** ist ein Netzwerk von Rostocker Unternehmen, Institutionen und Verbänden (derzeit 20 Mitglieder). Es unterstützt die langfristigen Ziele der Energiewende. Wichtige Eckpunkte sind dabei, die

- Senkung des Energieverbrauches,
- Steigerung der Effizienz der Energienutzung,
- energetisch optimierte Stadt- und Infrastrukturentwicklung,
- Erkennen und Nutzen des Potentials regionaler regenerativer Energiequellen sowie
- Öffentlichkeitsarbeit zur Einbeziehung aller Bürger der Stadt.

Zur Erreichung dieser Ziele soll die Akzeptanz durch die gesamte Stadtgesellschaft sowie die aktive Beteiligung einer breiten Basis aus Wirtschaft, Verwaltung und Bevölkerung gewonnen werden.

In den Jahren 2010 bis 2013 hat der KOE Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 81 Millionen in den Gebäudebestand umgesetzt. Ein zentraler Mittelpunkt aller Sanierungsarbeiten bildet die **energetische Sanierung** der Objekte. Sanierungen von Gebäuden und Neubauprojekten werden gemäß den Anforderungen der neusten Energiesparverordnung (EnEV) unter der Prämisse „Senkung des Primärenergiebedarfes und der CO<sub>2</sub>-Emissionen“ ausgeführt.

Mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wird die Installation eines kommunalen **Energiemanagementsystems** in Höhe von ca. 100.000 € gefördert. Es dient der Erfassung und weiteren Optimierung des Energieverbrauches sowie dem Ausbau der

Gebäudeleittechnik kommunaler Objekte in der Hansestadt Rostock. Die Verbräuche der Liegenschaften sollen damit noch mehr auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt werden und dadurch Einsparpotenziale im Bereich der Heizungs- und Energieverbräuche generiert werden. Mit dem Ausbau der Anlagen und der damit zu erreichenden Effizienzsteigerung können bis zu fünf Prozent des derzeitigen Verbrauchs für Heizung, Warmwasserbereitung und Elektroenergie eingespart werden. Neben der Reduzierung des Unterhaltungsaufwandes für die Hansestadt Rostock kann ein jährlich verminderter Energieverbrauch von 114.000 kWh und eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 14,41 t/a erzielt werden.

Im Rahmen der energetischen Sanierung wurden viele Liegenschaften mit einer **Gebäudeleittechnik** (GLT) ausgerüstet. Diese ist wichtiger Teil des Energiemanagementsystems und bietet die technischen Voraussetzungen, aktuelle Verbrauchsdaten zu erfassen sowie die Gebäudetechnik zentral für alle angeschlossenen Liegenschaften zu steuern. So ist es beispielsweise möglich, einheitliche Heizungs- und Lüftungseinstellungen vorzunehmen, Heizzeiten an Witterungsphasen oder an die nutzerspezifischen Erfordernisse anzupassen. Derzeit sind ca. 60 Liegenschaften mit einer GLT ausgerüstet.

Eine besondere Erwähnung soll das Projektvorhaben **Plus-Energie-Schule** finden. Die Schule ist eines von drei deutschen Leuchtturmprojekten zur energieeffizienten Schulsanierung. Gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern hat der KOE die Umsetzung des Projektes übernommen. Im Rahmen eines umfangreichen Energie- und Bausanierungskonzeptes wird der Schulstandort mit Hilfe nachhaltiger Systeme so saniert, dass mehr Energie erzeugt wird, als zum Betrieb der Schule erforderlich ist. Eine Photovoltaikanlage sowie eine kleine Windenergieanlage werden die künftige Stromversorgung übernehmen.

2011 ist die Klimaschutznovelle des BauGB in der verbindlichen Bauleitplanung aufgenommen worden und damit die Möglichkeit geschaffen, Festsetzungen zum Klimaschutz zu treffen. Diese ergeben sich u.a. auf der Basis von **Energiekonzepten in der Bauleitplanung**, die auf die Reduzierung des Wärmeenergiebedarfs durch Optimierung der thermischen Gebäudehüllen und die Nutzung passiver solarer Wärmeinträge sowie effiziente und zukunftsgerichtete Energieversorgung einschließlich der Nutzung erneuer-

barer Energieträger gerichtet sind. Ein erstes Konzept wurde 2013 für die Funktionsplanung der Mittelmole erarbeitet. Weitere Konzepte sind vorgesehen.

Ein Beitrag zur Energie- und Ressourcenschonung wird künftig das **Dokumenten-Managementsystem** (DMS) leisten. Diese Systeme bieten eine wesentliche Grundlage für die elektronische Aktenführung. Seit 2011 beschäftigt sich die Stadtverwaltung intensiv mit dem Thema der elektronischen Datenverwaltung. Zunehmend werden Aufgaben identifiziert, die mit DMS effektiver, sicherer (revisionssicher) oder sogar erstmal umgesetzt werden können.

#### Handlungsempfehlungen:

1. Der Erfüllung der Verpflichtungen im Rahmen des **Klimabündnisses** und des **Konvents der Bürgermeister** zur jährlich 2%igen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion gilt die besondere Aufmerksamkeit. Die Ergebnisse der Reduktionsbemühungen sind in zweijährlichen Berichten zu dokumentieren.
2. Für **kommunale Gebäude**, die aufgrund ihrer Bauart oder ihrer Nutzung einen hohen Energiebedarf aufweisen, wird im Rahmen der **klimaneutralen Verwaltung** die Erarbeitung eines **Energiekonzeptes** empfohlen. Als Beispiel sind die Eishalle oder die Schwimmhalle anzuführen. Mit der Identifizierung von Effizienzpotenzialen und dem Einsatz von erneuerbaren Energien können diese Gebäude umweltfreundlicher betrieben werden.
3. Der **Masterplan 100 % Klimaschutz mit seinen Maßnahmen** ist entsprechend des Bürgerschaftsbeschlusses (2014/BV/5248) schrittweise umzusetzen und fortzuschreiben.
4. In Anlehnung an das Projekt „Einfach ausschalten!“ sollen weitere **Aktionen und Kampagnen zum Energiesparen**, wie z.B. Hinweise zum Lüftungs-/ Heizverhalten in öffentlichen Räumen, in der gesamten Stadtverwaltung verfolgt werden.
5. Zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist es erforderlich Energie und Betriebskosten weiterhin einzusparen. Hierbei spielt die Fortführung des **kommunalen Energiemanagements** eine entscheidende Rolle. Insbesondere ist der Energieverbrauch kommunaler Gebäude konsequent zu überwachen und mit den gebäude-spezifischen Normwerten zu vergleichen. Damit erhält man die Möglichkeit,

Abweichungen zu erkennen, zu analysieren und ursächlich entgegen zu wirken.

6. Zur effizienteren Steuerung der Gebäudetechnik sollen weitere Objekte mit einer **Gebäudeleittechnik** ausgerüstet werden.
7. Energiemanagement bedeutet auch die Aufklärung und Einbeziehung der Nutzer im Gebäude. Durch den Einbau von **Gemeinschaftsküchen** in Verwaltungsgebäuden, wie z.B. im Rathaus und im Verwaltungsgebäude des KOE, kann die Anzahl der privaten Kleingeräte in den Büros deutlich reduziert werden.
8. Auf Grundlage des Prüfauftrages „**Erneuerbare Energien**“ im Haushaltssicherungskonzept 2013-2022 (Maßn.-Nr. 2013/3.19) ist zu prüfen, ob und in welcher Form die Hansestadt Rostock die Nutzung der Erneuerbaren Energien vorantreiben kann.
9. Die Belange von Klimawandel und Klimaschutz sollen in der **Bebauungsplanung** etabliert werden. **Energiekonzepte** können dafür eine fachliche Grundlage darstellen.
10. Durch die **elektronische Bearbeitung im Bereich des Datenmanagements** in der gesamten Stadtverwaltung können Ressourcen und Energie vermehrt eingespart werden.

#### **2.3. Mobilität**

Mobilität ist ein Schwerpunkt des betrieblichen Umweltmanagementsystems und kann wesentlich zur Minderung von Treibhausgasemissionen beitragen. Minderungspotentiale liegen hier insbesondere in der noch konsequenteren Nutzung des Umweltverbundes und Realisierung von Maßnahmen des kommunalen wie betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Der seit Ende 2013 wirkende **Mobilitätskoordinator** wird künftig die Aktivitäten zur Förderung der Verkehrsmittel, des Umweltverbundes, des Fuß- und Radverkehrs und die ÖPNV-Nutzung zielorientiert bündeln und effizient koordinieren. Mit der Tätigkeit des Mobilitätskoordinators verbindet sich die Möglichkeit innovative und richtungweisende Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung umzusetzen.

### Ergebnisse ab 2010:

Anknüpfend an die 2009 durchgeführte Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement „*effizient mobil*“ wurde 2011 am Standort HdBU ein gemeinsamer **Dienst-Kfz-Pool** mit sechs PKW eingeführt. Im Ergebnis des ersten Modellversuchsjahres zeigte sich, dass die Verfügbarkeit der Dienst-Kfz für alle Beschäftigten des HdBU deutlich verbessert wurde. Der Dienst-Kfz-Pool wird von allen teilnehmenden Ämtern in Anspruch genommen und bietet insbesondere den Organisationseinheiten, deren Fahrzeuge in Spitzenzeiten hoch ausgelastet sind, die Möglichkeit im Bedarfsfall auf Fahrzeuge anderer Organisationseinheiten zuzugreifen. Dies bedeutet ein Qualitätsgewinn für die städtische Verwaltungsarbeit.

Weitere Einsparpotentiale könnten mit einem **zentralen Fuhrparkmanagement** erschlossen werden. Nach Schaffung der organisatorischen, personellen und technischen Voraussetzungen wird im ersten Schritt mit der Einführung einer IT-gestützten Fuhrparkverwaltung begonnen. Hierzu wurden und werden u.a. Daten erhoben, erfasst und verwaltet sowie ein Verfügbarkeitskalender aufgebaut.

Bereits 2009 beschloss die Bürgerschaft, dass für die Stadtverwaltung neu zu beschaffende Dienst-PKW nur noch 140 g CO<sub>2</sub>/km und ab 2012 nur noch 120 g CO<sub>2</sub>/km emittieren dürfen. Bei der Neuanschaffung der Personenfahrzeuge ist der **CO<sub>2</sub>-Emissionswert** ein entscheidendes Auswahlkriterium. Bis auf wenige Ausnahmen werden die geforderten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte von allen Personenfahrzeugen eingehalten. Derzeit fahren in der Flotte der gesamten Stadtverwaltung 36 Fahrzeuge mit Erdgasantrieb und vier Elektroautos (s. Abb. 4). Das sind ca. 10 % der gesamten Flotte. Planmäßig werden seit 2014 überwiegend PKW mit Erdgasantrieb beschafft.



Abb. 4: E-Smart der Stadtverwaltung

Die **Fahrradabstellmöglichkeiten** für Dienst- und Privatfahräder haben sich seit dem letzten

Bericht deutlich verbessert. Vor dem Rostocker Rathaus sind 2011 in großem Umfang Fahrradbügel aufgestellt worden. Das HdBU verfügt zusätzlich zu den zahlreichen Fahrradstellplätzen (Abb. 5) seit 2013 über einen Fahrradabstellraum für Dienstfahräder. Weiterhin besteht die Nachfrage an gesicherte Abstellmöglichkeiten für Privat-Fahräder an den Verwaltungsstandorten. Daher führte das Hauptamt im Sommer 2014 eine Bedarfserhebung für die Anmietung von gesicherten Fahrradunterstellmöglichkeiten durch. Als Pilotstandort wurde der Rathauskomplex gewählt.



Abb. 5: Fahrradstellplätze vor dem HdBU

Die Stadtverwaltung beteiligte sich in den vergangenen Jahren an den Aktionen „*Mit dem Rad zur Arbeit*“ (AOK und ADFC) und dem „*Stadtradeln*“ (Klimabündnis). Besonders die Aktion „**Stadtradeln**“ gewinnt stetig an Zuspriech. So beteiligten sich 2014 bereits fast 1.939 Radler in 66 Teams in Rostock an der Aktion und radelten in den drei STADTRADELN-Wochen 293.465 Kilometer. Im Vergleich zum Startjahr 2010 traten fast 20-mal so viele Radler in den Wettbewerb. Sieben der 66 Teams wurden 2014 dabei durch MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung & Freunden gestellt. Sie legten insgesamt über 20.000 km zurück und sparten dabei ca. 2.900 kg CO<sub>2</sub> ein.

### Handlungsempfehlungen:

1. Nach erfolgreicher Umsetzung der IT-gestützten Fuhrparkverwaltung soll im zweiten Schritt der Übergang zum **Fuhrparkmanagement** erfolgen. Auch die Elektromobilität, die zum Antrieb der Fahrzeuge Strom aus regenerativen Energiequellen verwendet, sollte ein Baustein im Fuhrparkmanagement sein.
2. **Carsharing / Mitfahrzentralen** ist ein nicht zu vernachlässigender Faktor in Punkto CO<sub>2</sub>-Einsparungen in der betrieblichen Mobilität. Dies sollte im nächsten Berichtszeitraum mit mehr Engagement im Zuge des Fuhrparkmanagements verfolgt werden.

3. Mit konkreter **Mobilitätsberatung** für größere Verwaltungsstandorte können auf den jeweiligen Standort angepasste Verbesserungsvorschläge hinsichtlich effizienter und klimafreundlicher Mobilität erarbeitet werden.
4. Auch wenn die Verhandlungen zum **Firmenticket** mit dem Verkehrsverbund Warnow vorerst nicht fortgeführt werden, so sollten weiterhin Realisierungsmöglichkeiten für das Firmenticket durch die Hansestadt Rostock geprüft werden.
5. Es sollten zudem Anreize geschaffen werden, MitarbeiterInnen zur vermehrten Nutzung der Diensträder zu motivieren. Dazu sind günstige Rahmenbedingungen, wie **Fahrrad-Pools** an möglichst allen Verwaltungsstandorten sowie die Klärung der Zuständigkeit von Wartung und Pflege der Dienst-Fahrräder zu schaffen. Auch ist zu überprüfen, in wie weit Pedelecs und/oder Lastenräder Dienstgänge mit Fahrzeugen oder öffentlichen Verkehrsmitteln ersetzen können und Duschen in den Verwaltungsgebäuden die Attraktivität zur Benutzung von Fahrrädern steigern.
6. Wünschenswert ist die weitere Verbesserung der **Fahrradabstellmöglichkeiten** an den Gebäuden der Stadtverwaltung. Beispielsweise sind partiell überdachte Stellplätze und gesicherte Fahrradstellplätze anzustreben.

## 2.4. Abfallentsorgung

Durch den bewussten Umgang mit dem Thema Abfall können Kosten gespart und Umweltentlastungen herbeigeführt werden. Vorrangig geht es darum Abfall zu vermeiden, zu trennen und Recyclingpotenziale aufzuzeigen.

### Ergebnisse ab 2010:

Eine vordringliche Aufgabe besteht für die Stadtverwaltung darin, die **Abfalltrennung** konsequent durchzusetzen. Daher wurde 2010 ein Prüfauftrag im Haushaltssicherungskonzept (Maßn.-Nr. 2010/5.17) festgeschrieben, wonach eine flächendeckende Mülltrennung in den von der Stadtverwaltung genutzten Gebäuden einzuführen ist. Die Voraussetzung dafür war die Zentralisierung der Gebäude. Nach Abschluss dieser hat KOE in allen Gebäuden, die die Möglichkeit boten, entsprechende Abfallbehälter zur ordnungsgemäßen Mülltrennung zur Verfügung gestellt. Erwartungsgemäß wurden dadurch die Betriebskosten reduziert. Der Prüfauftrag ist abgeschlossen.

Am Standort HdBU werden neben der schwarzen, gelben und blauen Tonne Entsorgungsmöglichkeiten für Glas, Batterien, CD's und kleinen Elektroschrott angeboten.



Abb. 6: Tonne für Elektroschrott im HdBU

### Handlungsempfehlung

1. Die **flächendeckende Abfalltrennung** konnte bisher nicht an allen Standorten der Stadtverwaltung umgesetzt werden. Dies sollte schrittweise weiterverfolgt werden.

## 3.5 Projekt „Umweltmanagement im Amt für Umweltschutz“

Das Amt für Umweltschutz hat seit 2001 viermal die **EMAS-Zertifizierung** für vorbildliches Umweltmanagement im Bereich der öffentlichen Verwaltung erhalten und ist damit wichtiger Erfahrungsträger für den betrieblichen Umweltschutz innerhalb der Stadtverwaltung Rostock. EMAS steht für Eco-Management and Audit Scheme und setzt sich aus einer Reihe von Bausteinen zusammen, die je nach Rahmenbedingung ausgestaltet werden können.

Mit Hilfe von Umweltkennzahlen (Abb. 7) ermittelt das Amt für Umweltschutz regelmäßig, wie sich die Ressourcenverbräuche und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen entwickeln und welche Maßnahmen maßgeblich dazu beigetragen haben. Jährliche interne Audits dienen der Diskussion, Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen und MitarbeiterInnen in den Prozess des Umweltmanagements einzubeziehen. Dabei werden Synergien zwischen Umweltmanagement, Arbeitssicherheit und umweltfachlichen Aufgaben möglichst optimal genutzt, um bei geringem Aufwand beste Umweltleistungen zu erreichen.

### Kennzahlen im Rahmen des Umweltmanagements:

- Raumwärme (kWh/m<sup>2</sup>)
- Trinkwasser (m<sup>3</sup>/Mitarbeiter)
- Strom gesamt (kWh/m<sup>2</sup>)
- Kraftstoffverbrauch (Liter/Mitarbeiter)
- Dienstgänge mit Kfz (%)
- Papierverbrauch (Blatt A4/Mitarbeiter)
- Einsatz von Frischfaserpapier (weiß) (%)
- CO<sub>2</sub>-Emissionen (Tonnen/Mitarbeiter)

Abb. 7: Umweltkennzahlen

Das Umweltmanagement ist zu einem wichtigen Bestandteil der Arbeit des Amtes geworden. Es richtet sich nicht nur auf die wesentlichen Umweltaspekte und die Einhaltung der umweltrelevanten Rechtsvorschriften, sondern hilft auch, organisatorische Abläufe und die Außen- darstellung zu verbessern und nicht zuletzt Kosten einzusparen.

Beispielsweise konnte der Papierverbrauch pro Mitarbeiter seit 2010 nahezu halbiert (45%) werden. Auch der Wärme- und Strombedarf verringerte sich zwischen 2010 und 2013 um ca. 65 % bzw. 16 %. Der hauptsächliche Grund für die enorme Reduzierung im Wärmebedarf ist die energetische Sanierung des HdBUs im Zeitraum von 2010 bis 2012. Bis auf wenige Sonderanwendungen wird im Amt für Umweltschutz bereits seit 2006 ausschließlich Recyclingpapier verwendet.

Die Abschätzung des anteiligen Verbrauches am Gesamtverbrauch des Hauses zeigt seit 2010 eine deutliche Verringerung der Ressourcenverbräuche und damit auch eine Verringerung bei den **CO<sub>2</sub>-Emissionen** um rund 50 %. In Abb. 8 ist der Verlauf der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro MitarbeiterInnen des Amtes für Umweltschutz in dem Zeitraum 2002 bis 2013 dargestellt. Auch hier sind energetische Gebäudesanierung und Stromersparnis die wesentlichen Gründe für die deutliche Reduzierung der Emissionswerte.

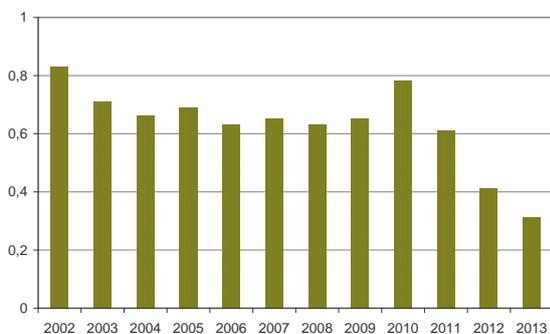


Abb. 8: Abschätzung der CO<sub>2</sub> Emissionen in t/MA (2009 Umzug ins HdBU)

Die Fachaufgaben des Amtes wurden ebenfalls von Anfang an in das Umweltmanagement einbezogen.

Die Arbeit der Fachabteilungen des Amtes wird regelmäßig mit Hilfe des **Umweltqualitätszielkonzeptes** (UQZK) (siehe aktuellen Bericht zum UQZK, 2013) überprüft. Fachaufgaben stellen sogenannte indirekte Umweltaspekte dar, da die Einflussnahme auf die Umwelt in der Regel nicht direkt, sondern über das Handeln anderer Akteure (z.B. Bürger, Planer, Investoren etc.) erfolgt. Dennoch lässt sich im Trend darstellen, ob Verwaltungsentscheidungen zu einer Verbesserung der Umweltqualität geführt haben oder nicht. Die Erkenntnisse dieser internen Prüfung werden jährlich in einem Audit-Bericht für die Amtsleitung zusammengestellt. Sie bilden die Grundlage für die Ableitung operativer und strategischer Aufgaben des Amtes.

Eine bedeutende Maßnahme, die im Zusammenhang mit dem Umweltmanagement im Amt für Umweltschutz eingeführt wurde, ist die jährliche **Mitarbeiterversammlung**. Ziel ist es, die MitarbeiterInnen eng in den Prozess der kontinuierlichen Verbesserung der Umwelleistungen einzubeziehen und regelmäßig über erreichte Ergebnisse zu informieren.

Das Umweltmanagement ist im Amt für Umweltschutz bereits fest verankert. Viele Maßnahmen zum Umweltschutz konnten umgesetzt werden und prägen den Verwaltungsalltag im Amt. Die aus dem Umweltmanagement erschlossenen Vorteile, wie z.B. gesenkte Betriebskosten und effektivere Verwaltungsabläufe sind überzeugend. Daher hält das Amt für Umweltschutz weiter am EMAS fest. Die nächste externe Zertifizierung wird 2015 durchgeführt.

<b>Informationsvorlage</b>	Datum: 21.10.2014
Federführendes Amt: Stadtamt	fed. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller
Beteiligte Ämter: Amt für Schule und Sport Büro des Oberbürgermeisters Vorzimmer Senatoren Zentrale Steuerung	bet. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus  bet. Senator/-in:
<b>Vorlage des Konzeptes zur Verkehrssicherheitskampagne "Rostock lässt sich sehen" und der diesebezüglichen Städtischen Werbeaktion zur Verkehrssicherheit aufgrund des Beschlusses der Bürgerschaft Nr. 2013/AN/5122 vom 04.12.2013</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
20.11.2014	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Kenntnisnahme
03.12.2014	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme

Beschlussvorschriften:

§ 22 (2) Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern

bereits gefasste Beschlüsse:

Nr. 2013/AN/5122, Nr. 2014/BV/5570, Nr. 2014/BV/0108

### Sachverhalt

Die Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock hat mit Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2013/AN/5122 den Auftrag erhalten, eine Konzeption für eine Werbeaktion der Hansestadt Rostock für mehr Verkehrssicherheit in der dunklen Jahreszeit zu realisieren..

Im September 2014 konnte die zugrundeliegende und anliegende Konzeption der Verkehrssicherheitskampagne des Stadtamtes im Zusammenwirken mit der Pressestelle sowie dem Mobilitätskoordinator fertig gestellt werden.

Beginnend mit einer intensiven Pressearbeit zum Start der Kampagne und auch zum Start der nun anbrechenden dunklen Jahreszeit wurden neben der thematischen Pressekonferenz auch die Herstellung von Printmedien (Postkarten und Postern) sowie der Beauftragung von Werbung in den Citylightsanlagen im Stadtgebiet veranlasst. Auch wurden eigens hierfür 1.000 Snap-Bänder und eine Beachflag als Kundenstopper angefertigt.

Der offizielle Start der Kampagne war der 14.10.2014 im Friedhofsweg. Im Zusammenwirken mit den weiteren Akteuren der Verkehrssicherheit, wie dem Amt für Schule und Sport, der Verkehrswacht Rostock e.V., der Polizeiinspektion Rostock und auch dem ADFC Rostock wurden die bereitgestellten Informationsmaterialien an die Radfahrer und Passanten in einem aufklärenden Gespräch verteilt.

In den geführten Gesprächen wurden die Verkehrsteilnehmer über die bestehenden Gefahren, die sich aus der Witterung und einer fehlenden Erkennbarkeit ergeben, sensibilisiert. Gut erkennbare Kleidung und eine funktionierende Beleuchtung an Fahrrädern sind die Garanten dafür auch von den Kraftfahrzeugen im Dunklen erkannt zu werden.

Diese waren durchweg positiv gegenüber der Verkehrswerbeaktion eingestellt und nahmen die Snap-Bänder (reflektierende, ummantelte Metallstreifen) gerne zur weiteren Nutzung im anstehenden Herbst und Winter entgegen.

In der weiteren Folge ist bis zum Dezember 2014 geplant in Abstimmung mit dem Amt für Schule und Sport im Stadtgebiet weiterhin präsent zu sein und die aufklärende Aktion zu wiederholen, jedoch dann mit dem Schwerpunkt Schülerinnen und Schüler.

Die Bürgerschaft wird um Kenntnisnahme der Konzeption und der auftragsgerechten Erfüllung des Beschlusses 2013/AN/5122 gebeten.

in Vertretung

Roland Methling

**Anlage:**  
Konzeption

## **Verkehrssicherheitskampagne „Rostock lässt sich sehen“ der Hansestadt Rostock**

### **Ausgangssituation**

Der Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock wurde mit Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2013/AN/5122 vom 4. Dezember 2013 beauftragt, eine städtische Werbeaktion zur Verkehrssicherheit „Rostock lässt sich sehen“ zu erarbeiten, der Bürgerschaft ein entsprechendes Konzept vorzulegen und kostenlose Signalbänder an Radfahrerinnen und Radfahrer, aber auch Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Kinder, zu verteilen.

Neben dem Stadtamt und dem Amt für Schule und Sport wurden die Polizeiinspektion Rostock, die Verkehrswacht Rostock e.V. und der ADFC als Partner einbezogen.

Ab August 2014 unterstützen verstärkt zudem der Mobilitätskoordinator aus dem Senatsbereich 4 und das Stadtmarketing (Büro OB) die Verkehrssicherheitskampagne mit Koordinierungsaufgaben im Zuge der Umsetzung des Projektes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von radfahrenden Personen und Fußgängern mit Beleuchtungskampagnen in der dunklen Jahreszeit.

### **Ziel**

Der Start der Verkehrssicherheitskampagne „Rostock lässt sich sehen“ ist zu Beginn der dunklen Jahreszeiten (14. Oktober 2014) platziert worden. Das Fahrradfahren und das Spaziergehen im Dunklen sind stets mit Gefahren verbunden, da bei unzureichender Sichtbarkeit keine ausreichende Sicherheit gegeben ist. Nur auf denjenigen, der gesehen wird, kann Rücksicht genommen werden.

Ziel der Kampagne „Rostock lässt sich sehen“ mit dem Slogan „Zeig Dich!“ ist die Sensibilisierung der Radfahrenden und Zufußgehenden, auf das eigene Verhalten zu achten und sichtbare Kleidung zu wählen. Auch die an Rädern vorgeschriebene Beleuchtung sollte funktionstüchtig sein und bei Dämmerung und Dunkelheit eingeschaltet werden. Denn gerade während dieser Tageszeiten nehmen Autofahrerinnen und Autofahrer dunkel gekleidete Personen erst in einer Entfernung von 25 Metern wahr, meist zu spät zum Bremsen, um Unfälle zu vermeiden. Gründe dafür sind die verringerte Sichtbarkeiten bei geringfügigen Beleuchtungswerten und die abnehmenden bzw. fehlende Kontraste im Dunkeln.

Botschaft der Kampagne ist der Grundsatz: Sicherheit durch Sichtbarkeit! Wer auch in der dunklen Jahreszeit mit dem Fahrrad sicher unterwegs sein möchte, für den zählt vor allem das Gesehenwerden durch eine funktionierende vollständige Beleuchtung sowie reflektierende Materialien an Kleidung und Fahrrad, die auf weite Entfernung leuchten bzw. erkannt werden können.

Unterstützt werden soll diese positiv wirkende Öffentlichkeitsarbeit und das somit beabsichtigte Umdenken der angesprochenen Radfahrenden und Zufußgehenden auch durch Verteilung von beleuchtungsunterstützenden Elementen, wie die Snap-Bänder. Flankiert werden die in den zu

verschiedenen Zeiten stattfindenden Aktionen vor Ort durch eine zielgerichtete Medienarbeit sowie mittels Plakaten und Postkarten.

### **Snap-Bänder als „Träger“ der Botschaft**

Die Ausstattung der Kampagne mit sogenannten Snap-Bändern (Reflektorbänder mit verbautem Federstahlblech) konnte durch die Unterstützung des Mobilitätskoordinators der Hansestadt Rostock vorgenommen werden. Die in der Öffentlichkeit im Rahmen eines aufklärenden Gesprächs verteilbaren Snap-Bänder haben eine Auflage von 1.000 Stück, sind 400 x 30 mm groß und silberweiß reflektierend. Außerdem tragen die Snap-Bänder die blaue Aufschrift „Rostock lässt sich sehen“.

### **Zielstellung für die Verkehrsbehörde**

Die Verkehrsbehörde wird die Snap-Bänder in Kooperation mit der Polizeiinspektion Rostock verteilen.

Am 14. Oktober 2014 findet die Auftaktveranstaltung, voraussichtlich im Friedhofsweg, statt. Bei weiteren Terminen bis Ende des Jahres 2014 sollen die Snap-Bänder öffentlichkeitswirksam an Radfahrende und Zufußgehende, wobei der Schwerpunkt auf Schülerinnen und Schülern liegt, verteilt werden. Hierfür werden auch Schulstandorte, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, aufgesucht.

### **Einsatz von Medien und Materialien**

1. Pressemitteilungen zur Kampagne und Fototermin zur Veranstaltung
2. Artikel zur Kampagne und zur Veranstaltung im Städtischen Anzeiger
3. Plakate mit der Aufforderung „Rostock, zeig Dich!“ und dem Kampagnentitel „Rostock lässt sich sehen“: 62 Plakate (A1) werden für zwei Dekaden (7. - 27. Oktober 2014) großflächig über den städtischen Werbepartner Ströer an Litfasssäulen angebracht. Weitere 110 Plakate werden an alle Ortsämter und Infotheken, Schulen und Kindertagesstätten sowie an die Partner der Verkehrsbehörde verteilt. (z.B. Verkehrswacht, DEKRA, ADAC, ADFC)
4. Postkarten mit der Aufforderung „Zeig Dich!“ : 1000 Postkarten (A6) werden zusammen mit den Snap-Bändern während der o.g. Veranstaltung verteilt. Weitere 4000 Postkarten werden in allen Ortsämtern und Infotheken, Schulen und Kindertagesstätten sowie bei den Partnern der Verkehrsbehörde an Stellen mit viel Publikumsverkehr ausgelegt.
5. Beschaffung einer sog. „Beachflag“ als Kundenstopper  
Bei den Verteilaktionen im öffentlichen Verkehrsraum werden die Mitstreiter und Unterstützer der Kampagne ihren Standort und damit die öffentliche Aufmerksamkeit u.a. auch durch das Aufstellen einer Beachflag unterstreichen.

Neben der intensiven Pressearbeit werden folgende Verteilerwege und -stationen für die Materialien der Kampagne genutzt:

- Ortsämter der Hansestadt Rostock,
- Infotheken der Stadtverwaltung,
- Schulen,
- Kindertagesstätten und Stadtteilbegegnungszentren,
- Partner der Verkehrsbehörde (z.B. Verkehrswacht, DEKRA, ADAC, ADFC)

### **Umsetzung des Konzeptes**

Wie bereits beschrieben, fand am 14. Oktober 2014 im Zusammenwirken der Beteiligten und der Unterstützer der Kampagne die Auftaktveranstaltung statt. Neben dem Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung und der Verwaltung waren an diesem Tag die Polizeiinspektion Rostock, der ADFC und die Verkehrswacht bei den persönlichen Gesprächen und dem Verteilen der Snap-Bänder dabei. Flankiert von einer gezielten Pressearbeit wurden auch die örtlichen Medien gezielt angesprochen und eingeladen, um diese Aktion vor Ort zu begleiten.

In Auswertung der Erfahrungen des Auftakttermins werden kurzfristig weitere Termine in Abstimmung mit den Schulen in der Hansestadt Rostock vereinbart, so dass die Öffentlichkeitsarbeit mit der Verteilung der Materialien zu Beginn des Herbstes auftragsgemäß erfüllt werden kann.

Dieser konzeptionelle Ablauf wurde im Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung am 11. September 2014 sowie am 09. Oktober 2014 vorgestellt und fand ungeteilte Zustimmung. Durch diesbezügliche Darlegung in den Ausschusssitzungen konnten dort weitere aktiv Mitwirkende hinsichtlich finanzieller und persönlicher Einbringungen gewonnen werden.

Roland Methling