

# Hansestadt Rostock

## Bürgerschaft

### Einladung

---

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

**Sitzungstermin:** Donnerstag, 19.05.2016, 17:00 Uhr

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

---

#### Tagesordnung

##### Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderungen der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.04.2016
- 4 Anträge
  - 4.1 Kurt Massenthe (Vorsitzender des Ortsbeirates Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof) **2016/AN/1674**  
  
Funktionale Umgestaltung des Kirchenplatzes Rostock-Gehlsdorf
  - 4.2 Eva-Maria Kröger und Dr. Sybille Bachmann (Vorsitzende der Fraktionen DIE LINKE. und Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09) **2016/AN/1694**  
Änderung Bebauungsplan Nr. 07.W.154 für das Wohngebiet "An der Jägerbäk"
  - 4.3 Eva-Maria Kröger für die Fraktion DIE LINKE., Dr. Steffen Wandschneider für die Fraktion der SPD, Uwe Flachsmeyer für die Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN **2016/AN/1708**  
Integrationsarbeit in Stadtteil- und Begegnungsstätten
- 5 Beschlussvorlagen
  - 5.1 Bebauungsplan Nr. 01.SO.151. Sondergebiet "Wohnmobilplatz Warnemünde" **2016/BV/1588**  
Abwägungsbeschluss
  - 5.2 Entscheidung über die Durchführung des Anschlussvorhabens zum "Masterplan 100 % Klimaschutz für die Hansestadt Rostock" **2016/BV/1619**
- 6 Verschiedenes
  - 6.1 Bericht von Claudia Barlen zu einer Präsentation aus dem Fahrradforum

6.2 Informationen

7 Schließen der Sitzung

gez. Andreas Engelmann  
Ausschussvorsitzender

<b>Antrag</b>	Datum: 26.04.2016
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	
<b>Kurt Massenthe (Vorsitzender des Ortsbeirates Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof)</b>	
<b>Funktionale Umgestaltung des Kirchenplatzes Rostock-Gehlsdorf</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
17.05.2016	Bau- und Planungsausschuss
19.05.2016	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
25.05.2016	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
26.05.2016	Finanzausschuss
08.06.2016	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Vorberatung
	Vorberatung
	Vorberatung
	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die notwendigen Planungen für einen umfassenden Umbau des Gehlsdorfer Kirchenplatzes einschließlich des Einstellens der notwendigen finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung in der Haushalt 2017 zu veranlassen. Ziel ist eine differenzierte Grüngestaltung mit einer optimalen Verzahnung der Verkehrsplanung und multifunktionaler Nutzung in den Teilbereichen zur ermöglichen.

Hierbei müssen unbedingt die angrenzenden Einmündungsbereiche der Fährstraße, Klaus-Groth-Straße, Pressentinstraße und besonders der Bereich Toitenwinkler Weg/Schulstraße mitbetrachtet und umgebaut werden.

Vor allem sind hier die Wünsche und Anregungen der Gehlsdorfer Bevölkerung und des Ortsbeirates zu berücksichtigen.

Es sollte geprüft werden, ob hierfür Fördermittel aus Landes-, Bundes und /oder EU-Programmen beantragt werden können.

**Sachverhalt:**

Die Gehlsdorfer Kirche, die sozialen Wohneinrichtungen, die beiden Einkaufsmärkte, die beiden Bushaltestellen (auch für Ausflugsbusse), die Grünfläche mit Freizeitfunktion und Standort für Bürgerfeste (Kirchenplatzfest, Martinsfest), der Gedenkstein und ab April 2016 die neue temporäre Frischemarktfläche bilden ein natürliches Zentrum der Ortslage.

Dieses Zentrum wird durch die viel befahrene Fährstraße/Pressentinstraße tangiert, was eine nicht unerhebliche Gefahrenquelle für Kinder, ältere Menschen und geistig bzw. psychisch Kranke, die dort wohnen, darstellt.

Entsprechend der Leitlinien der HRO wünschen sich der Ortsbeirat und die Gehlsdorfer in diesem Bereich eine funktionale und gestalterische Aufwertung dieses öffentlichen Raumes, eine attraktive Durchgrünung, vielseitige Nutzungsmöglichkeiten sowie die schrittweise

Beseitigung von Mängel und Gefährdungen im fließenden und ruhender Verkehr und den Abbau von Barrieren.

Besonders hoch ist der Gefährdungsbereich im Einmündungsbereich zum Toitenwinkler Weg/Schulstraße.

Aktueller Anlass gerade jetzt umfangreiche Veränderungen zu fordern sind:

1. Umsetzung des B-Planes „Obere Warnowkante“ - in der Begründung (Seite 34) wird auf die Verbindliche Regelung eines ergänzenden Städtebaulichen Vertrages zur Asphaltierung eines Teilbereiches der Klaus-Groth-Str. verwiesen, um die Lärmorientierungswerte im Nachtzeitraum einzuhalten
2. die im Ortsbeirat vorgestellten Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung im Rahmen der künftigen Bebauungspläne für Gehlsdorf, für fast 1000 zusätzliche WE in den kommenden Jahren
3. der besonders schlechte Zustand des Toitenwinkler Weges ohne Gehweg und der sehr unübersichtliche Bereich Ecke Schulstraße/Kirchenplatz

Gerade hinsichtlich einer Kostenoptimierung für den Teilbereich Klaus-Groth-Straße, der eine Seite des Kirchenplatzes ist, wird hier dringender Handlungsbedarf gesehen.

Kurt Massenthe  
Vorsitzender

**Anlage/n:**  
Karte Gehlsdorfer Kirchenplatz



<b>Antrag</b>	Datum: 11.04.2016
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	
<b>Eva-Maria Kröger und Dr. Sybille Bachmann (Vorsitzende der Fraktionen DIE LINKE. und Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09) Änderung Bebauungsplan Nr. 07.W.154 für das Wohngebiet "An der Jägerbäk"</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
26.04.2016	Bau- und Planungsausschuss
28.04.2016	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
11.05.2016	Bürgerschaft
	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der OB wird beauftragt, den Bebauungsplan Nr. 07.W.154 für das Wohngebiet "An der Jägerbäk" folgendermaßen zu ändern:

Die als Mischgebiet ausgewiesene Fläche MI 2 als Fläche "Allgemeines Wohngebiet" (Geschosswohnungsbau) auszuweisen.

Eine entsprechende Wandlung der Fläche MI 1 ist zu prüfen

**Sachverhalt:**

Ein Investor beabsichtigt aktuell an diesem Standort Wohnungen zu errichten. Teilweise gibt es aber Festlegungen im B-Plan, die eine Nutzung als Mischgebiet vorsehen, die bis heute nicht umzusetzen waren. Versuche, ein Bauvorhaben zu entwickeln, welches diese Problematik löst, scheitern seit mehr als zwei Jahren. Bereits seit den 90-er Jahren ist es nicht gelungen, wie geplant, Gewerbe anzusiedeln. Betreutes Wohnen wurde als Gewerbeform nicht anerkannt.

Die Wohnungsmarktsituation hat sich in den zurückliegenden Jahren grundlegend geändert. Die Hansestadt Rostock prosperiert und deshalb steigt auch der Bedarf an Wohnraum sukzessive. Diese Bedarfe werden heute sogar als "dringlich" artikuliert. Städtebaulich ist diese Lösung demzufolge wünschenswert. Das wird insbesondere auch dadurch unterstrichen, dass es sich bei der in Rede stehenden Fläche um die buchstäblich letzte, neu zu bebauende Fläche in diesem Bereich handelt.

gez. Eva-Maria Kröger  
Fraktionsvorsitzende

gez. Sybille Bachmann  
Fraktionsvorsitzende



<b>Antrag</b>	Datum: 15.04.2016
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	
<b>Eva-Maria Kröger für die Fraktion DIE LINKE., Dr. Steffen Wandschneider für die Fraktion der SPD, Uwe Flachsmeyer für die Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN</b> <b>Integrationsarbeit in Stadtteil- und Begegnungsstätten</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
17.05.2016	zeitweiliger Sonderausschuss für Asyl- und Flüchtlingsangelegenheiten
19.05.2016	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
08.06.2016	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Vorberatung
	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Oberbürgermeister wird beauftragt darzustellen, welche Aufgaben im Bereich der Integration von MigrantInnen die Stadtteil- und Begegnungszentren wahrnehmen sollen und wie die personellen Bedarfe dafür abgedeckt werden

**Sachverhalt:**

Verschiedene SBZ haben in den letzten Wochen auf die gewachsenen Aufgaben im Bereich der Integrationsarbeit hingewiesen (siehe u.a. Schreiben von Dorothea Marckwardt, SBZ Südstadt/Biestow vom 12.4.2016). Als Stadt, die ein besonderes Interesse an gelungener Integration hat, sollten wir mit den SBZ über Aufgabenstellungen sprechen und eventuell benötigte Personalbedarfe prüfen.

gez. Eva-Maria Kröger  
Fraktion DIE LINKE.

gez. Dr. Steffen Wandschneider  
Fraktion der SPD

gez. Uwe Flachsmeyer  
Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN



<b>Beschlussvorlage</b>	Datum:	29.02.2016
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	fed. Senator/-in:	OB, Roland Methling
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Amt für Umweltschutz Bauamt Eigenbetrieb TZR & W Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Ortsamt Nordwest 1 Tief- und Hafenbauamt		
<b>Bebauungsplan Nr. 01.SO.151. Sondergebiet "Wohnmobilplatz Warnemünde"</b> <b>Abwägungsbeschluss</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.05.2016	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad	Diedrichshagen (1) Vorberatung
17.05.2016	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
25.05.2016	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
02.06.2016	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
08.06.2016	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes vorgebrachten Anregungen von Bürgern sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden geprüft und das entsprechende Abwägungsergebnis am 01.02.2012 beschlossen (2011/BV/2932). Im Zuge des ergänzenden Verfahrens gemäß des § 214 Abs. 4 BauGB wurde das Abwägungsergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung erneut geprüft und mit dem in der Anlage 1 dargestellten Ergebnis ergänzt.

Beschlussvorschriften:  
§§ 10, 214 Abs. 4 BauGB  
§ 22 Abs. 2 KV M-V

bereits gefasste Beschlüsse:  
2011/BV/2932 - Bebauungsplan Nr. 01.SO.151. Sondergebiet "Wohnmobilplatz Warnemünde"

**Abwägungsbeschluss Sachverhalt:**

Der Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 für das Sondergebiet „Wohnmobilplatz Warnemünde“ wurde bereits am 01.02.2012 von der Bürgerschaft als Satzung beschlossen.

Nachdem der Bebauungsplan bereits am 22.03.2012 in Kraft getreten ist, hat das OVG Greifswald durch Urteil vom 09.04.2014 diesen Bebauungsplan aufgrund eines Bekanntmachungsmangels für unwirksam erklärt.

Darüber hinaus wurde durch das Gericht auf potenzielle Mängel in der Abwägung hingewiesen. Daraufhin wurden die vorgebrachten Anregungen von den Bürgern sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erneut geprüft, mit dem Ergebnis, dass das Abwägungsergebnis der Anregungen der Bürger im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens gemäß § 214 Abs. 4 BauGB ausführlicher begründet wird. Die Abwägungsentscheidung vom 01.02.2012 bleibt inhaltlich unberührt.

Um den Bekanntmachungsmangel zu heilen, wird der Bebauungsplan mit den aktualisierten Verfahrensvermerken erneut ausgefertigt und die Satzung im Anschluss erneut öffentlich bekannt gegeben, nun mit dem Hinweis, dass die im Bebauungsplan unter Bezug genommenen DIN-Vorschriften im Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft für die Allgemeinheit einsehbar sind.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine.

Bezug zum Haushaltssicherungskonzept:

Kein Bezug zum Haushaltssicherungskonzept.

Roland Methling

**Anlage/n:**

Behandlung der Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zu 2016/BV/1588

**Anlage**

Behandlung der Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B1-1		TÖB bzw. Bürger		Postausgang 08.03.2010	Schreiben vom 08.03.2010
Posteingang 09.03.2010					
Anregungen			Behandlung		
<p>- <b>Wohnanlieger</b> Gartenstr. im erweiterten Eckbereich zur Einmündung Weidenweg. Auffällig im Weidenweg ist der teilweise schlechte Erhaltungszustand (abgesackte Bordsteine, unzureichendes Straßengefälle bei Regen im Weidenweg). Wesentlich wurde das verursacht in der Vergangenheit durch die Befahrung der Zufahrt zum Deponiegeländes mit Schwerlast-LKW zwecks Aufschüttung der südlichen Altablagerung. Die geplante Sanierung/Ertüchtigung des Weidenweges sollte so erfolgen, dass die Planstraße A zum Wohnmobilplatz gesichert werden kann. In diesem Zusammenhang meine Frage: Mit welchem Straßenquerschnitt wird der Weidenweg im Abschnitt südlich der Gartenstr. geplant? Lediglich für die Planstraßen A und B liegen Straßenquerschnitte in den Planentwürfen vor, oder habe ich was übersehen?. Wird mit den veranschlagten Kosten von 154 TEUR der gesamte Weidenweg bis zum Beginn der Planstraße A saniert?</p> <p>- Als Mitglied des <b>SV Warnemünde , Abt. Leichtathletik</b>, ist für uns als Ausrichter/Veranstalter/Nutzer des angrenzenden Sportplatzgeländes interessant, (beispielsweise mit den jährlichen Stolteraa-Küstenwaldläufen , im Jahr 2010 zum 29. mal !) inwieweit auch zukünftig die <b>Nutzung des Osttores des Sportplatzes zum Weidenweg</b> für Start und Zieleinlauf genutzt werden kann; <i>diese Funktion fehlt in der Beschreibung des Weidenweges</i>, es wird immer nur von der nördlichen</p> <p>Erschließung des Sportplatzgeländes von der Parkstr. ausgegangen. Deshalb ist im Bereich des Osttores zumindest eine Absenkung des Bordsteines einzuplanen. Wird das Eingang finden in die künftigen Detailplanungen?</p>			<p>Auf den dargestellten Regelquerschnitt ‘Schnitt 1-1 (Weidenweg)’ wird verwiesen. Er gibt die vorgemerkte Querschnittsaufteilung für den Weidenweg zwischen der Parkstraße und der Einfahrt in den bestehenden Garagenkomplex wieder. Die Kostenschätzung unter der Position ‘Weidenweg’ bezieht sich auf die Sanierung des Weidenweges zwischen der Einmündung in die Parkstraße und der Einfahrt in den bestehenden Garagenkomplex (d.h., dem Beginn der Planstraße A).</p> <p>Als Anliegerstraße dient der Weidenweg auch künftig unverändert der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Die Zufahrt (Osttor) auf das Vereinsgelände ist deshalb durch den B-Plan nicht berührt oder in ihrem Bestand künftig eingeschränkt.</p> <p>Entsprechend der Anregung wurde die Planbegründung ergänzt und das Osttor und eine erforderliche Bordabsenkung als Hinweis für die Detailplanung zur Sanierung des Weidenweges aufgenommen (Pkt. 2.2.1, 3.5).</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B1-2	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 08.03.2010	Posteingang 09.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>- <b>Als Mitglied im Garagenverein</b> und Eigentümer einer gerade im Jahr 2009 sanierten Garage im Weidenweg habe ich einige grundsätzliche Fragen und Standpunkte vorzubringen. Ich nummeriere diese wie folgt:</p> <p>1. Die auf Seite 11 in den ausgelegten Unterlagen angegebene Zahl von 430 betroffenen Garagen kann nicht stimmen, nach Verlautbarungen des Vereins auf der Delegiertenversammlung im Dez. 2009 sind es fast <b>600 Garagen im Standort Weidenweg</b>.</p> <p>2. Meines Wissens nimmt die HRO nicht unerhebliche Pachtgebühren ein, gibt es Berechnungen, wie diese Ausfälle bei Abriss des Komplexes im derzeit angespannten Haushalt kompensiert werden können?</p> <p>3. 600 fehlende Garagen mal 4 m Fahrzeuglänge ergäbe eine 2,4 km lange, zusätzliche Stellplatzfläche im Seebad Warnemünde. Wie soll das praktisch realisiert werden? <b>Wird es - als notwendigen Bestandteil der endgültigen Planungen - ein Umzugsszenario für die Garagen des Vereins auf einen anderen Standort im Seebad Warnemünde geben?</b> Sind dazu Flächen vorgehalten?</p>		<p>zu 1.: Die fehlerhafte Garagenanzahl wurde in der Planbegründung korrigiert (Pkt. 2.2.2). In den Planunterlagen (insbesondere Verkehrsmengenermittlung Ist/Plan und Verkehrslärmprognose) wurde in diesem Zusammenhang geprüft, ob ggf. fehlerhafte Beurteilungsgrundlagen für den Nachweis der Anforderungen an den Schallschutz verwendet wurden. Dies ist nicht der Fall. In den Unterlagen wurde von 612 Garagen ausgegangen. Die Beurteilungsergebnisse und darauf gestützte Festsetzungen des B-Plans sind deshalb nicht zu beanstanden.</p> <p>zu 2.: Ein Vergleich zwischen fortdauernder Garagennutzung und Umstrukturierung zum Gewerbegebiet (einschl. erforderliche Aufschüttung sowie tief- und straßenbauliche Erschließung) ergibt etwa das Doppelte der jährlichen Pachteinnahme. Die Planung beinhaltet insoweit ein positives Kosten-/Nutzenverhältnis für den städtischen Haushalt. Unabhängig davon ist nicht die Erlöserzielung sondern die planungsrechtlich verbindliche Umsetzung der Flächennutzungsplan-Darstellungen und die Planungsvorsorge für die Bevorratung mit geeigneten Flächen für wohnortnahes Gewerbe Grundlage der planerischen Entscheidung.</p> <p>zu 3.: Aufgrund der vielfach geäußerten Bedenken gegen die Überplanung des Garagenstandorts wurde in Abstimmung mit dem Vorstand des Garagenvereins planungsrechtlich verbindlich festgesetzt, dass die Gewerbenutzung erst ab 2021 zulässig ist. Der planungsrechtliche Umgang mit dem Garagenstandort widerspiegelt sich gleichlautend auch im aktuellen Fortschreibungsvorschlag der Kategorienliste für Garagenstandorte. Unabhängig davon bleibt eine Verlängerung der Pachtverträge über 2020 hinaus möglich.</p> <p>Mit der Fristbindung bis Ende 2020 wurde den betroffenen Bürgern ein zusätzliches Zeitfenster eingeräumt, um persönlich Vorsorge für ihren privaten Stellplatzbedarf zu treffen. Ein Umzugsszenario ist nicht vorgesehen. Klarzustellen ist dabei, dass die Stadt nicht in der Rechtspflicht steht, ein in ihrem Eigentum befindliches Grundstück für private Stellplatzzwecke vorzuhalten bzw. den privaten Stellplatzbedarf zu organisieren. Für die Unterbringung der im Plangebiet entfallenden Garagen-/Stellplätze wird auf private Angebote und Flächen im Stadtgebiet verwiesen. Im Rahmen der Umsetzung der neuen städtebaulichen Projekte (z.B. Güterbahnhof W'mde) werden zusätzliche Stellplätze geschaffen, die auch eine räumliche Umverteilung der Stellplatzkapazitäten erlauben (vgl. Strukturkonzept W'mde) – den Schwerpunkt bildet dabei jedoch weiterhin der Bedarf an öff. Parkständen.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B1-3	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 08.03.2010	Posteingang 09.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>4. In den LEITLINIEN der Stadtentwicklung gibt es aktuelle Formulierungen für den Bereich „Mobilität“. Auf S. 40 finde ich den Satz: „Für Wohngebiete mit hohem Parkdruck sind <b>Parkraumkonzepte</b> aufzustellen.“ Wo kann ich dieses Parkraumkonzept für Warnemünde einsehen bzw. ist es in den bisherigen Planungen berücksichtigt?</p> <p>5. In den LEITLINIEN heißt es weiterhin auf S.41: „Um einen möglichst stadtverträglichen Umgang mit den Flächenressourcen zu erreichen und Überlastungen im innerstädtischen Straßennetz zu vermeiden, ist die Einführung eines <b>flächendeckenden Parkraummanagements</b> vorgesehen.“ Dieses Management beinhaltet in meinen Augen nicht nur die großformatige elektronische Anzeige der augenblicklichen Auslastung von Parkhäusern und Parkflächen, sondern auch die <b>bedarfsgerechte</b> Erstellung und Sicherung entsprechender <b>Kapazitäten</b>. Der schmerzliche Wegfall von ca. 600 Garagen im Seebad Warnemünde ist dazu kein sinnvoller Beitrag.</p> <p>6. Insgesamt sind in den ausgelegten Unterlagen viele wohlwollende Einzelstellungnahmen der Fachämter für solche Bereiche wie Landschaft, Umwelt, Emission, Lärm etc. enthalten. Als Anwohner freut mich einerseits diese solide Vorbereitung der Bauplanungen. Aber noch wichtiger ist für mich nicht die Anzahl der Argumente, sondern das <b>Gewicht des Hauptargumentes</b>. Benötigen wir in Warnemünde bezahlbare Garagen in der erforderlichen Anzahl auf einem jahrzehntelang stiefmütterlich behandelten Gelände der Stadt, welches durch die Überbauung mit Garagen hinreichend gesichert ist, oder sollen auf dem teuer noch zu sanierenden Nordteil der Altablagerung künftig nicht mehr bezahlbare Neubaugaragen für wenige Zahlungskräfte entstehen? Letztere stehen vielleicht leer, weil für die jetzigen Nutzer zu teuer? Wer trägt das wirtschaftliche Risiko? Wer möchte den sozialen Konfliktstoff parteipolitisch vertreten?</p> <p>7. <b>Die Planungsbehörden sprechen immer wieder selbst vom „ganzheitlichen Ansatz“, wenn es um die Abwägungen von pro und kontra im Entscheidungsprozesse geht.</b> Einerseits formulieren die Rostocker Ämter ein „<b>Integriertes Gesamtverkehrskonzept IGVK</b>“, das in „<b>ganzheitlichen Ortsteilentwicklungskonzepten</b>“ untersetzt und konkretisiert werden soll. Wenn das so sein soll, warum spielt das <b>IGVK</b> in diesem konkreten Fall der Überplanung ebenso keine Rolle? Auch auf das <b>Ortsteilentwicklungskonzept</b> vom Seebad Warnemünde wird kein Bezug genommen, warum?</p>		<p>zu 4.: Bei der Erarbeitung von Parkraumkonzepten liegt der Schwerpunkt auf dem öffentlichen Stellplatzbedarf. Das bisherige Parkraumkonzept für W'mde (Kapazitätserweiterung am Ortsrand sowie Verkehrsberuhigung und -regulierung im Ortskern) ist umgesetzt; eine Fortschreibung vorgesehen, aber noch nicht vorliegend.</p> <p>zu 5, 6.: Auch ein Parkraummanagement hat die Sicherstellung und die Organisation des öffentlichen Parkplatzbedarfs zum Gegenstand. Die private Stellplatzversorgung ist gem. § 49 LBauO M-V Angelegenheit der Grundstückseigentümer. Hinsichtlich der Ersatzmöglichkeiten für die mittelfristig aufzugebenden Privatgaragen wird auf private Angebote z.B. neue städtebaulichen Projekte im Ort verwiesen. Zur Wahrnehmung der sich am örtlichen Immobilienmarkt bietenden Möglichkeiten ist die private Initiative des Einzelnen unerlässlich. Neubaugaragen gehören nicht zu den städtebaulichen Zielen des B-Planes. Im Sinne einer Beschränkung der Verkehrsbelegung des Weidenweges ist das Nutzungskonzept so abgefasst, dass Fremdverkehre und verkehrsentensive Nutzungsarten vermieden werden. Die bestehenden Garagen werden dabei gleichsam privilegiert. Zur Klarstellung wurde die Textfestsetzung (TF) Nr. 1.4 entsprechend ergänzt. Zur umweltrechtlichen Sicherheit der ehemaligen Deponie wird auf die einschlägigen behördlichen Anforderungen verwiesen, die auch in der Planbegründung dargelegt sind und auf die mit der Bodenschutzbehörde abgestimmte Festsetzung zusätzlicher Schutzmaßnahmen (TF 4.1, 4.2 usw.). Über ein wirtschaftliches Risiko ist im Rahmen des B-Plans nicht zu entscheiden, da beide Optionen - die Fortnutzung als Garagenstandort und die Umstrukturierung für Gewerbebezüge – mit dem B-Plan ermöglicht werden. Die wirtschaftliche Vertretbarkeit der Umnutzungsoption wurde im Zusammenhang mit der Aufstellung des B-Plans geprüft (s.o. zu 2.)</p> <p>zu 7.: Eine Bezugnahme auf Konzepte für private Stellplätze ist bisher nicht möglich. So enthält weder das IGVK noch das Stellplatzkonzept Warnemünde (2000) eine Aussage zur Unterbringung des privaten Stellplatzbedarfs. Letzteres beschäftigt sich mit der Bereitstellung öffentlichen Parkraums – v.a. im Strandbereich. Als Ergebnis des Strukturkonzeptes W'mde wird der vergleichsweise geringe Versorgungsgrad der Wohnungen in W'mde mit privaten Stellplätzen festgestellt. Daraus wird im Zusammenhang mit der erforderlichen Fortschreibung des Parkraumkonzeptes auch ein Handlungserfordernis für den privaten Stellplatzbedarf abgeleitet, indem Maßnahmen für die Anwohner und die lokale Wirtschaft mit zu berücksichtigen sind.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B1-4	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 08.03.2010	Posteingang 09.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>Warnemünde wird kein Bezug genommen. Warum?</p> <p>8. Ganz schlimm finde ich eine Passage im Begründungsentwurf auf S. 43, in der „...c Komplex dem Verfall anheim gegeben wurde“ für den Fall, dass die „...städtische Absicht nach Beendigung des Pachtverhältnisses des bis 2015 verpachteten Garagenkomplexes nicht formuliert wäre.“ Wessen Geistes Kind sind solche Verfasser? Zumindest haben sie keine Ahnung davon, was es bedeutete, wenn zu Beginn der 70er Jahre eine Stadtrandmülldeponie zum Garagenstandort entwickelt wurde. Und das in entbehrungsreicher, kollektiver Arbeit, unter Anleitung der GGG (Gemeinnützigen Garagen Genossenschaft der Stadt Rostock) um den Bedarf nach bezahlbaren Garagen schrittweise zu befriedigen. Die letzten Garagen sind meines Wissens erst Ende der 80er Jahre in Betrieb genommen worden. Ich wiederhole: Begründungen zu formulieren, dass der bisherige Standort Weidenweg des Garagenvereins aufgegeben werden kann/soll/muss (<b>wegen Verfall ?!!!</b>) ist völlig daneben und wird von mir massiv widersprochen. Sicherlich gibt es einzelne Kritikpunkte, aber bitte die Summe von knapp 600 Garagen nicht unterschätzen!</p> <p>9. In die obigen Zusammenhänge eingebettet, frage ich Sie ganz konkret: <b>Warum ist d „Ökologische Verkehrskonzept Warnemünde“ in den Entwürfen zur Begründung dieser Planungen mit keinem einzigen Wort erwähnt?</b></p> <p>10. Ich möchte auf eine Besonderheit des Standortes Warnemünde aufmerksam machen. Warnemünde etabliert sich mit dem Cruisecenter am Passagierkai immer mehr zum Einschiffungshafen für gut zahlende <b>Kreuzfahrturlauber</b>. Sehr viele <b>reisen mit PKW an</b>. Ich selbst habe in den Sommermonaten zuweilen meine Garage Weidenw an Interessenten vermietet. Meine Frage: <b>Hat die HERO als Betreiber der Hafenanlagen bei der Stadtplanung den dazugehörigen Bedarf an Park- und Serviceeinrichtungen angemeldet?</b> Ich habe – leider – den Eindruck, dass man das damit zusammenhängende Geschäft gern einem großen Logistikkonzern mit Sitz in der Schweiz überlässt, anstatt selbst diesen Service zu generieren mit all seinen Effekten für Wertschöpfung und Beschäftigung in der HRO. Der Standort Warnemünde wäre hierbei sicherlich erste Wahl. Gegebenenfalls können über dieser Weg auch bestimmte Leerstände im Garagenkomplex abgebaut werden.</p> <p>11. Der geplante Bau des Regenrückhaltebeckens und der Planstraße B – letztere soll allein schon 227 TEUR kosten - würde lt. Karte den Abriss großer Teile des bisherigen Garagenkomplexes verursachen. Gehen die Planungen von einem <b>Gesamtabriss</b> des Komplexes aus, oder nur von einem <b>Teilabriss</b>?</p> <p>12. Auf S. 53 der Entwürfs der Begründung werden überhaupt keine „<b>Kosten für die Flächenberäumung des Garagenstandortes und die abschließende Abdeckung</b>“ benannt. In exakter € - Genauigkeit hatte ich diese Kostenaufstellung auch gar nicht erwartet, aber warum erscheint überhaupt keine Größenordnung, z. B. im 10 TEUR-Genauigkeitsbereich?</p> <p>13. Leider ist im vorgenannten Zusammenhang auch die <b>Art der Finanzierung</b> überhaupt nicht erwähnt worden (s. 53 f). Auf welcher gesetzlichen Grundlage soll der Abriss - sofern überhaupt eine sinnvolle Option unter den oben genannten Voraussetzungen - finanziert werden? Sind größere Eigenanteile der Hansestadt Rostock in der mittelfristigen Haushaltsplanung bereits zweckgebunden eingestellt?</p>		<p>zu 8.: Die Kritik am Begründungstext (Pkt. 4.1.5) ist aus dem Sachzusammenhang gerissen, die dargelegten Schlussfolgerungen deshalb unzutreffend. Dargestellt werden in der betreffenden Textpassage mögliche Szenarien für den Fall, dass der B-Plan nicht verwirklicht bzw. eine GE-Nutzung nicht festgesetzt würde. Beiden beschriebenen Szenarien gemein ist das Fehlen anderweitiger planungsrechtlicher Zulässigkeitsvorschriften. Vor diesem rechtlichen Hintergrund wird ein mögliches Szenarium mit dem Fortbestand der Garagen beschrieben. Ein zweites Szenarium wäre zweifellos die Aufgabe der Garagen durch ihre Nutzer. Um missverständliche Interpretationen zu vermeiden, wurde unter Bezugnahme auf die Hinweise über die Entstehungsgeschichte und die persönlich Bindung der Garagenbesitzer im Begründungstext nun klargestellt, dass dieses Szenarium unwahrscheinlich ist.</p> <p>zu 9.: Das ökol. Verkehrskonzept ist ein informelles Papier, das nicht durch Bürger-schaftsbeschluss als Arbeitsgrundlage legitimiert ist. Jedoch wurde 1998 das IGVK als Handlungsrahmen für die gesamtstädtische Verkehrsplanung und -entwicklung bis 2010 beschlossen. Im Zwischenbericht zum IGVK sowie im akt. Strukturkonzept Warnemünde wurde seine weitgehende Umsetzung resümiert; seine Fortschreibung ist in Arbeit. Der B-Plan wird in der zeitlichen „Schnittstelle“ von bisherigem IGVK und seiner ggf. erforderlichen Neujustierung aufgestellt; gleichwohl aber in Entsprechung des bisherigen IGVK, welches zudem den Erhalt dieses Garagenkomplexes nicht zum Inhalt hat.</p> <p>zu 10.: Die Stellplatzversorgung des Cruisecenter am Passagierkai ist nicht Gegenstand dieses B-Plans. Ebenso wenig ist es Ziel der Planung, bestehende Leerstände im privaten Garagenkomplex durch öffentliche Planungsüberlegungen zu kompensieren.</p> <p>zu 11.: Der Bebauungsplan schafft die bauplanungsrechtliche Genehmigungsgrundlage für eine Umnutzung aller bestehenden Garagenflächen zum Gewerbegebiet. Eine Umsetzung ist nach Maßgabe des Bedarfs zum gegebenen Zeitpunkt vorgesehen. Möglich ist sowohl ein Gesamtabriss aller Garagen als auch zunächst nur ein Abbruch auf bestimmten Teilflächen. Konkrete Planungen bestehen zzt. nicht.</p> <p>zu 12., 13.: Die Finanzierung von Abbruch und Geländeaufschüttung ist zzt. nicht relevant und grundsätzlich Gegenstand der Vertragsgestaltung bei Grundstückskaufverhandlungen. Hierüber wird zu gegebener Zeit entschieden. Eine Kostenschätzung für die erforderliche Aufschüttung (537 T€) wurde gleichwohl ergänzt, um eine Vergleichsmöglichkeit für in Frage kommende anderweitige Maßnahmeansätze zur Sicherung des Deponiekörpers bereitzustellen.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B1-5	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 08.03.2010	Posteingang 09.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<p>14. Die neu geplanten Gewerbeeinheiten GE1 bis 4 nördlich des Wohnmobilstellplatzes sind mit <b>GRZ 0,8</b> und OK 9,50 in den Planzeichnungen vermerkt. <b>Würde die GRZ 0,8 bedeuten bzw. festschreiben, dass der künftige Neubau ebenerdiger Garagen mit bisherigen Fahrgassenbreite auf dem sanierten, aufgeschütteten Deponiegelände im Grunde unmöglich würde?</b> Sind – in Abhängigkeit von den weiteren Gewerbebauten bis 9,5 m Höhe – nur noch zwei- oder dreigeschossige Parkhäuser im künftigen Gewerbegebiet des heutigen Garagenkomplexes vorgesehen, um dem ruhenden Verkehr im Seebad gerecht werden zu können?</p> <p>15. Nicht alle ausgelegten Zuarbeiten/Daten sind zueinander widerspruchsfrei. So ist die Befahrbarkeit der Parkstr. im Planungsbereich auf S.12 mit <b>50 km/h</b> angegeben, dagegen auf S. 21 richtig mit <b>30 km/h</b>. Doch noch viel wichtiger für die Einwohner und die Touristen ist die gefahrlose Überquerung dieses gefährlichen Kreuzungsbereiches. Überlegenswert wäre hier <b>eine LSA mit Bedarfsschaltung</b> um die Achse Weidenweg/Strandweg (Haus Stolteraa) überhaupt noch für Fußgänger passierbar zu machen. Das gilt vor allem für die Sommermonate und wird dann ganz dringlich, wenn der Wohnmobilplatz in Betrieb ist.</p> <p>16. Bevor der Wohnmobilplatz auf der Altablagerung in <u>fernerer</u> Zukunft realisiert wird, könnten bereits in <u>näherer</u> Zukunft schon Einnahmen für die HRO generiert werden. Dazu muss lediglich <b>der bereits sanierte Parkplatz an der Jugendherberge im Südbereich abgeteilt und mit den entsprechenden Einrichtungen versehen werden</b>. Wäre es möglich, auch für diesen Standort bald Baurecht zu schaffen? Diese weitere Kapazität würde sich in Zukunft rechnen, da die Wege zum Strand (auslastungserhöhend) noch kürzer und die Investitionen an die vorhandenen technischen Infrastrukturen geringer ausfallen. Zudem ist der - sicherlich wachsende - Bedarf für das Seebad Warnemünde dann so groß, dass beide Einrichtungen nebeneinander bestehen könnten, wozu differenzierte Preisgestaltungen die Auslastung beider Anlagen zusätzlich steigern können. Meine Zukunftsvision sieht jedenfalls einen Top-Platz Klasse1 und einen Klasse 2 für die Wohnmobile im Seebad Warnemünde vor.</p>			<p>zu 14.: Die Grundflächenzahl und die Bauhöhe beinhalten jeweils die Festsetzung von Obergrenzen – keine Mindestmaße. Parkhäuser o.ä. zählen zu den Verkehrs-induzierenden Nutzungen, die aus Rücksichtnagründen gegenüber der Wohnbebauung Weidenweg ausgeschlossen werden (TF 1.4 wurde ergänzt mit „Die Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen ist beschränkt auf den durch die Nutzung der GE-Gebiete verursachten Bedarf. Dies betrifft nicht die vorhandenen privaten Reihengaragen.“).</p> <p>zu 15.: Der Verweis in der Tabelle von S. 21 auf eine '30 km/h-Zone' bezieht sich auf den Weidenweg im Einmündungsbereich in die Parkstraße. Die Parkstraße ist ohne Geschwindigkeitsbeschränkung und deshalb mit 50 km/h befahrbar, wie auf S. 12 der Begründung richtig dargelegt. Ein Erfordernis für eine Bedarfsampel zur Fußgängerquerung der Parkstraße ist auf Grund der zu erwartenden Verkehrsmengen zzt. nicht erkennbar.</p> <p>zu 16.: Die Anregung für einen zweiten Wohnmobilplatz wird zur Kenntnis genommen. Der Parkplatz an der Jugendherberge ist im B-Plans Nr. 01.SO.88 als öffentlicher Parkplatz festgesetzt. Eine Nutzung als Wohnmobilplatz würde eine B-Planänderung erfordern. Da die HRO in Entsprechung des IGVK hier aber den vollumfänglichen Erhalt der öffentlichen Parkplatzkapazitäten anstrebt, wird eine solche Änderung nicht anvisiert.</p> <p><b>Die Anregungen wurden teilweise berücksichtigt.</b></p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B2-1	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 11.03.2010	Posteingang 11.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>Viele unserer Mitglieder wandten sich an den Vorstand und die Geschäftsstelle und drückten ihr Erstaunen darüber aus, dass die Stadt eine Überplanung des Grundstückes vorsieht und die betroffenen Garageneigentümer und weder der sie vertretene Vorstand rechtzeitig und vorab informiert wurden. Zumal ein uns bekannter ursprünglicher Plan aus dem Jahr 2007 keine Änderung der Nutzung des Garagenkomplexes vorsah.</p> <p>Auf Grund der vielen Nachfragen und der Veröffentlichung haben wir uns mit den im Bauamt ausliegenden Unterlagen beschäftigt.</p> <p>Aus den Unterlagen geht eindeutig hervor, dass auf Grund der Bebauung mit unseren Garagen die sich darunter befindliche Mülldeponie ausreichend, auch für die Zukunft, gesichert ist und bei einer Weiterbewirtschaftung der Garagen für die Umwelt und für das Grundwasser keine Schäden zu erwarten sind.</p> <p>Bei Eingriffen in den baulichen Bestand sind für einen hohen finanziellen Aufwand Vorkehrungen zu treffen, die einen Schutz vor möglichen Schadstoffeinträgen ins Grundwasser und zur Vorbereitung von Gasaktivitäten darstellen. Eine Beauftragung für die Umgestaltung ist, dass die vorhandene Versiegelung beibehalten bzw. wieder hergestellt wird.</p> <p>Ferner ist für uns nicht nachvollziehbar, warum der tatsächliche Bestand an Garagen von 592 auf 430 reduziert wurde. Es haben dort 592 Mitglieder unseres Vereins dort ihre Garagen.</p> <p>Gleichzeitig konnten wir den Unterlagen entnehmen, dass der derzeitige Garagenkomplex, sollte er denn weichen müssen, für Stellflächen und Lagermöglichkeiten und kleineren Gewerbebetrieben genutzt werden soll. Es erhebt sich die Frage, warum bereits vorhandene Stellflächen (Garagen) für 592 PKW's abgerissen werden und nur Platz für 104 Stellflächen errichtet werden. Wo verbleiben im ruhenden Verkehr die Differenz von 488 PKW's? Zumal es zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Anwohner schon fast aussichtslos ist, ihre Fahrzeuge im Bereich Wohngebiet Warnemünde zu parken.</p>		<p>Der seit dem 17.05.06 rechtskräftige B-Plan Nr. 01.SO.88 „Sport- und Freizeitzentrum Warnemünde Parkstraße“ grenzt nördlich an den vorhandenen Garagenkomplex am Weidenweg an, ohne ihn zu überplanen. Weitere rechtsverbindliche Planungen bestehen für den Bereich nicht. Die Beteiligung des Garagenvereins erfolgte ordnungsgemäß im Rahmen der öffentlichen Auslegung, die für diesen Zweck ausdrücklich vorgesehen ist.</p> <p>Die fehlerhafte Garagenanzahl wurde in der Planbegründung korrigiert (Pkt. 2.2.2). und dabei geprüft, ob ggf. fehlerhafte Beurteilungsgrundlagen für den Nachweis der Anforderungen an den Schallschutz verwendet wurden (insb. bzgl. Verkehrsmengenermittlung Ist/Plan und Verkehrslärmprognose). Dies ist nicht der Fall. In den Unterlagen wurde von 612 Garagen ausgegangen. Die Beurteilungsergebnisse und darauf gestützte Festsetzungen des B-Plans sind deshalb nicht zu beanstanden.</p> <p>Die Stellplatznutzung wird nicht an Stelle der Garagen festgesetzt, sondern auf einer Randfläche des mittleren, sanierten Deponieteils (Planzeichnung: SO/3). Zur Zulässigkeitsregelung von Stellplätzen und Garagen im geplanten GE-Gebiet wurde die Textfestsetzung 1.4 ergänzt: Stellplätze und Garagen, die über den Bedarf hinausgehen, der durch zulässige Nutzungen im Gewerbegebiet verursacht wird, werden – mit Ausnahme der bestehenden privaten Reihengaragen – aus Gründen der Verkehrsvermeidung ausgeschlossen.</p> <p>Wegen der Vielzahl vorgetragener Bedenken wurde in Abstimmung mit dem Vorstand des Garagenvereins die bisherige bestandssichernde Frist bis 2015 um weitere 5 Jahre bis Ende 2020 verlängert (vgl. Teil B, Nr. 2.2). Damit wird den betroffenen Bürgern ein zusätzliches Zeitfenster eingeräumt, um persönlich Vorsorge für ihren privaten Stellplatzbedarf zu treffen. Klarzustellen ist dabei, dass die Stadt nicht in der Rechtspflicht steht, ein in ihrem Eigentum befindliches Grundstück für private Stellplatzzwecke vorzuhalten. Für die Unterbringung der im Plangebiet entfallenden Garagen-/Stellplätze wird auf private Angebote und Flächen im Stadtgebiet verwiesen. Im Rahmen der Umsetzung neuer städtebaulicher Projekte (z.B. Güterbahnhof W'mde) werden zusätzliche Stellplätze geschaffen, die auch eine räumliche Umverteilung der Stellplatzkapazitäten erlauben (vgl. Strukturkonzept W'mde). Den Schwerpunkt bildet dabei jedoch weiterhin der Bedarf an öff. Parkständen. Zur Wahrnehmung der sich am örtlichen Immobilienmarkt bietenden Möglichkeiten ist insoweit die private Initiative des Einzelnen unerlässlich.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B2-2	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 11.03.2010	Posteingang 11.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>Auch die Behauptung, dass die Nachfragen an Garagen sinken und damit von einem Verfall des Garagenkomplexes auszugehen ist, wird durch das Urteil des Amtsgerichtes Rostock vom 07.03.2007 Az.47 C 90/05 widerlegt. Darin heißt es: Das im Ortamtsbereich Warnemünde ca. 8600 Einwohner leben, auf die über 4.000 PKW's zugelassen sind. Vor dem Hintergrund, dass im Ortsamt Warnemünde etwas über 1.000 Grundstücke mit maximal 1 bis 2 Wohnungen je Grundstück vorhanden sind, wird deutlich, dass bei einer Gegenüberstellung der Grundstückszahl mit den zugelassenen PKW's von einem Nachfragepotential für Garagen auszugehen ist. Hinzu kommen die ca. 2,5 bis 6 km entfernten Wohngebiete Rostocks mit einer Einwohnerzahl von gesamt 25.000 und die Lage des Komplexes zum Strand und zum Wohngebietskern.</p> <p>Sehr geehrte</p> <p>aus all den genannten Gründen bitten wir den Bebauungsplan Nr. 01. SO.151 erneut zu prüfen und eine Überplanung des Garagenkomplexes Weidenweg auszuschließen und die Notwendigkeit des Abrisses der Garagen zu überdenken.</p> <p>Ein weiterer Aspekt der für den Erhalt des Standortes spricht, ist die finanzielle Seite. Hier erhält die Hansestadt Rostock für 592 Garagen eine Mieteinnahme von je 150,00 EURO pro Garage und Jahr. Für die abgerissenen Garagen bzw. nicht bezahlten Mieten übernimmt der Verein die finanziellen Verpflichtungen. Der Hansestadt Rostock stehen pro Jahr Mieteinnahmen von 88.800,00 EURO zu. Errichtet die Stadt dort selber Stellflächen, diese sie nicht vermieten kann, können die dem Plan zugrunde liegenden Einnahmen nicht realisiert werden.</p>		<p>Die kritisierte Passage im Begründungstext beinhaltet die Darlegung möglicher Szenarien im Falle der Nichtdurchführung des B-Plans und damit für den Fall des Fehlens planungsrechtlicher Zulässigkeitsvorschriften. Dabei wird zunächst angenommen dass die Garagennutzung fortbesteht. Eine weitere Möglichkeit ist auch in der Aufgabe der Garagennutzung zu sehen, was durch die Nachfrage bestimmt wird und insoweit nicht durch einen Gerichtsbeschluss festlegbar ist. Um missverständliche Interpretationen zu vermeiden und in Kenntnis der angespannten Stellplatzsituation in Warnemünde wird im Begründungstext klargestellt, dass dieses Szenarium unwahrscheinlich ist (Pkt. 4.1.5).</p> <p>Im Ergebnis der erneuten Prüfung der Planungsziele wird an der Gewerbegebietsausweisung festgehalten. Mit der nunmehr neu im B-Plan geregelten Zulässigkeit der Gewerbegebietsfestsetzung erst ab 2021 (neue Textfestsetzung 2.2) wurde dabei ein zusätzlicher Übergangszeitraum für die vorh. Garagennutzung verbindlich eingeräumt. Das bestehende Pachtverhältnis bleibt zivilrechtlicher Natur. Auch hier wurde in der aktuellen Fortschreibung der Kategorienliste der Garagenstandorte als Selbstbindung der Stadt Rostock eine Nutzungsfestschreibung bis Ende 2020 vorgesehen. Unabhängig von den Festsetzungen des B-Plans und der Kategorienliste bleibt eine Verlängerung der Pachtverträge über 2020 hinaus möglich. Dem verständlichen Wunsch der Pächter und Garagenbesitzer nach einem Erhalt der Anlage ist dabei das berechnigte Interesse an einer Verfügung über diese städtische Fläche und der Planungsvorsorgeaspekt für die Bevorratung mit geeigneten Flächen für wohnortnahes Gewerbe entgegenzuhalten.</p> <p>Die Rentierlichkeit des Planungsziels war ebenfalls Gegenstand der Prüfung. Ein Vergleich zwischen fortdauernder Garagennutzung und Umstrukturierung zum Gewerbegebiet (einschl. erforderliche Aufschüttung sowie tief- und straßenbauliche Erschließung) ergibt das Doppelte der jährlichen Pachteinnahme. Die Planung beinhaltet insoweit ein positives Kosten-/Nutzenverhältnis für den städtischen Haushalt. Unabhängig davon ist nicht die Erlöserzielung sondern die planungsrechtlich verbindliche Umsetzung der Flächennutzungsplan-Darstellungen und die Planungsvorsorge für die Flächenbevorratung Grundlage der planerischen Entscheidung.</p> <p><b>Die Anregungen wurden teilweise berücksichtigt.</b></p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B3-1	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 19.03.2010	Posteingang 22.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>Unsere Mandanten sind Anlieger der im Bebauungsplangebiet liegenden Zufahrtstraße. Ihr Grundstück befindet sich an der Ecke zwischen der nördlichen Bebauung der Gartenstraße und dem Weidenweg in Warnemünde.</p> <p>Wir haben für unsere Mandanten den aufgestellten und derzeit ausliegenden Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“ nebst Begründung und der Schallimmissionsprognosen GP 709/07 des Ingenieurbüros Kohlen &amp; Wendtland Applikationszentrum Akustik GbR aus Rostock nebst Anlage 1 eingesehen und nehmen für unsere Mandanten zur beabsichtigten Aufstellung des Bebauungsplanes wie folgt Stellung:</p> <p><b>1. Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB</b></p> <p>Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock sieht unter der Flächenkennziffer W.1.4 und dem Flächennamen „Warnemünde Weidenweg“ neben dem Bestand eine Neuausweisung von Wohnbauflächen südlich der Bebauung des südlichen Teils der Gartenstraße in Warnemünde vor. Zur Deckung bestehenden Wohnbedarfes insbesondere auch in gehobener Wohnlage stellt die Ergänzungsfläche am Weidenweg im Seebad Warnemünde nach dem Flächennutzungsplan unter Nutzung der vorhandenen Erschließungspotenziale eine städtebaulich sinnvolle Abrundung dar.</p> <p>In Bezug auf die gleichermaßen ruhige wie auch gehobene Wohnlage im Bereich der Gartenstraße in Warnemünde bedeutet die sich aus dem Flächennutzungsplan ergebende Abrundung insbesondere auch eine sinnvolle Abrundung dieser Flächen nach Westen hin. Der dem Flächennutzungsplan insoweit inne wohnende Gedanke ist die dem Bedarf entsprechende Schaffung neuer Wohnbauflächen auch in Warnemünde unter behutsamer Verwendung der zur Verfügung stehenden Ressourcen.</p> <p>Die Entwicklung eines Bebauungsplanes für die Wohnbaufläche W.1.4 ist noch nicht erfolgt. Denkbar und städtebaulich sinnvoll ist im Zusammenhang mit der Erschließung weiterer Wohnbauflächen in diesem Gebiet eine Abgrenzung gegenüber Gewerbeflächen zur Schaffung ruhiger und gesunder Wohnverhältnisse in dieser exponierten Lage.</p>		<p>zu 1.:</p> <p>Die Einlassung ist unzutreffend. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche W 1.4 schließt die Südseite der Gartenstraße in einer Tiefe ein, die etwa der Tiefe der bebauten Wohngrundstücke entspricht. Sie ist insoweit am örtlichen Bestand orientiert. Eine Entwicklungsplanung oder Wohnbauergänzungsfläche in diesem Bereich ist nicht Bestandteil des wirksamen FNP der Hansestadt Rostock. Überlegungen über eine Abrundung der Wohnbauflächen sind auch nicht Gegenstand der Planungsziele zum B-Plan Nr. 151.</p> <p>Die im Folgenden auf diese Fehlannahme gestützten Widersprüche und Konflikte zu einer vermeintlichen Schaffung von Wohnbauflächen entspringen insofern eigenen planerischen Überlegungen und Konzepten des Einwenders, die mit dem vorgelegten B-Plan-Entwurf nichts zu tun haben. Mit der Darlegung werden auch keine eigenen planerischen Belange des Mandanten verfolgt, die in der Abwägung nach § 1 (7) BauGB zu berücksichtigen wären.</p> <p>Das Entwicklungsgebot des § 8 BauGB ist beachtet – auf die wirksamen FNP-Darstellungen SO/Camp 1.20 und GE 1.3 für das B-Plan-Gebiet wird verwiesen.</p> <p>(Auf das Verhältnis der Planung zu den am Weidenweg vorhandenen Wohnnutzungen wird unten eingegangen.)</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B3-2	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 19.03.2010	Posteingang 22.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>Die Entwicklung eines Gewerbegebietes und insbesondere auch des Wohnmobileplatzes in unmittelbarer Nähe zu den vorbenannten Wohnbauflächen beinhaltet für sich gesehen bereits ein nicht unerhebliches Konfliktpotenzial.</p> <p>Die Einrichtung der verkehrlichen Erschließung zu diesem neuen Gebiet allein über den Weidenweg in Warnemünde widerspricht dem Flächennutzungsplan und folgt nicht dem Gebot der Entwicklung auf Grundlage des Flächennutzungsplanes, da nicht die bereits bestehenden Konflikte beseitigt sondern vielmehr verstärkt werden und die angemessene Entwicklung der Wohnbauflächen W.1.4 übergebühr beeinträchtigt. Die Zunahme von Verkehrsbewegungen und Immissionen steht im Widerspruch zu der mit dem Flächennutzungsplan beabsichtigten Schaffung von Wohnbauflächen.</p> <p>Die Begründung des Entwurfes des derzeit ausliegenden Bebauungsplanes lässt eine hinreichende Auseinandersetzung mit den sich aus dem Flächennutzungsplan insoweit ergebenden Planungszielen nicht erkennen.</p> <p><b>2. Planungsanlass und Planungsziele</b></p> <p>Wesentlicher Planungsanlass war der Bedarf, einen Wohnmobilstellplatz zu ermöglichen, für den Warnemünder Anglerverein einen Bootsstellplatz vorzuhalten und die Errichtung von dauerhaft gesicherten und nachgewiesenen Stellplätzen für das Hansehotel und das WTC in unmittelbarer Nähe zu schaffen.</p> <p>Das Planungsziel im Zusammenhang mit der Errichtung des Wohnmobilstellplatzes wird definiert durch die Ermöglichung der Errichtung eines Platzes mit hohen Qualitätsmerkmalen, die die Auszeichnung des Wohnmobilstellplatzes als sogenannter „Topplatz“ ermöglicht. Unerlässliches Kriterium für die Erlangung dieses Qualitätssiegels ist eine größtmögliche Ruhe auf dem Stellplatz.</p>		<p>Auch bzgl. der verkehrlichen Erschließung des Plangebietes besteht kein Widerspruch zum FNP. Ausweislich der Planzeichenerklärung sowie entsprechend seiner vorbereitenden und übergeordneten planerischen Funktion beschränkt sich der FNP auf die Darstellung der örtlichen Hauptverkehrszüge. Der Weidenweg zählt zweifellos nicht dazu.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B3-3	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 19.03.2010	Posteingang 22.03.2010	
Anregungen		Behandlung			
<p>Bereits das unmittelbare Nebeneinander von Wohnmobilstellplatz, Gewerbe, Pkw-Stellplätzen und Bootsstellplätzen stellt einen schwer lösbaren Konflikt insbesondere mit Blick auf das Planungsziel „Topplatz für Wohnmobile“ dar.</p> <p>In Mecklenburg-Vorpommern befinden sich derartige Topplätze in Sellin, Zingst, Neukloster und Waren/Müritz.</p> <p>Sämtliche dieser Plätze befinden sich in absolut ruhiger und naturnaher Lage, in landschaftlich reizvoller Umgebung fernab von Gewerbegebieten oder störenden Immissionen.</p> <p>Sofern das Planungsziel der Schaffung eines derartigen Topplatzes in Warnemünde erreicht werden will, erscheint die hier gewählte Lage in unmittelbarer Nähe zu bereits bestehenden gewerblichen Nutzung und der geplanten gewerblichen Nutzung sowie des Bootsstellplatzes und weiterer Stellplatzanlagen nicht erreichbar.</p> <p><b>3. Umsetzung der Planung und Abwägung</b></p> <p>Unsere Mandaten befürchten insbesondere eine nicht mehr hinnehmbare Zunahme von Verkehrsströmen, die dem Charakter des Weidenweges als Anliegerstraße widerspricht und zu unzumutbaren Immissionen führt.</p> <p>Ausweislich der Begründung des beabsichtigten Bebauungsplanes wurde nicht nur im Zuge der Erstellung des Umweltberichtes sondern darüber hinaus auch durch Erstellung einer Schallimmissionsprognose geprüft und abgewogen, ob eine Zuwegung über den Weidenweg angemessen ist.</p> <p>Als Alternative im Zuge der Abwägung der verkehrlichen Erschließung wurde eine Zuwegung westlich der gegenüber dem WTC endenden Bebauung der Parkstraße über die Funktionsflächen des Sportplatzes in Betracht gezogen.</p>		<p>zu 2.:</p> <p>Mit dem angesprochenen wechselseitigen Rücksichtnahmeverhältnis zwischen SO- und GE-Gebieten werden ebenfalls keine durch den Eigentümer eines Wohngrundstücks am Weidenweg zu vertretenden Belange berührt.</p> <p>Ungeachtet dessen ist die Gewährleistung einer angemessenen Erholungsruhe auf dem gepl. Wohnmobilplatz im Verhältnis zu der geplanten gewerblichen Nutzung ein wesentlicher Bestandteil der Planungsüberlegungen und der Festsetzungen des B-Plans. Auf die festgesetzten Einschränkungen der zulässigen Nutzungsarten im GE-Gebiet und auf die festgesetzten Emissionskontingente und die einschlägigen Passagen des Begründungstextes (vgl. Pkt. 3.1, 3.11) wird dabei verwiesen.</p> <p>Die Zielvorstellung „TopPlatz“ (vgl. Planbegründung Pkt. 1.1) beinhaltet dabei eine nicht verbindlich normierte Qualitätsmarke für Reisemobil-Stellplätze. In diese brancheninterne Bewertung fließen Merkmale wie Lage, Konzeption, Ausstattung, Freizeitwert, Service etc. ein. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die Nähe zu touristischen Zielen. Auch ein störungsfreier Standort gehört regelmäßig zu den Bewertungskriterien. Keineswegs wird jedoch „eine größtmögliche Ruhe“ als „unerlässliches Kriterium“ angesehen - es kommt vielmehr in einem 100 – Punkte – System insgesamt auf das Erreichen einer Mindestpunktzahl an. Der Interessenverband der Campingunternehmer hat hierzu im Übrigen in der Betroffenenbeteiligung dem Standort „Deponie Weidenweg“ mit unterschiedlichen Begründungen eine „sehr interessante Lage“ bescheinigt und eine Vergrößerung der ursprünglich beabsichtigten Platzgröße angeregt. Letzteres wurde im B-Plan berücksichtigt.</p> <p>Grundlegendes Planungsziel für den Wohnmobilplatz in Warnemünde ist auch, vorrangig Wohnmobilstellplätze für den Städtetourismus vorzuhalten, was mit einer deutlich kürzeren Aufenthaltsdauer auf dem Platz einhergeht als beispielsweise beim Dauercamping. Die Kriterien der Standortwahl in Warnemünde waren daher nicht vorrangig eine landschaftlich reizvolle Einbindung von Wohnmobilstellplätzen in absolut ruhiger und naturnaher Lage, fernab von störenden Immissionen, sondern vor allem deren ortsnahe Lage.</p> <p>zu 3.: Hierzu waren zwei Themenkomplexe zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Alternativtrasse über den Sportplatz</u> (sh. Blatt 4)</li><li>• <u>Berücksichtigung der Wohnbebauung</u> (sh. Blatt 5)</li></ul>			

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B3-4	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 19.03.2010	Posteingang 22.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<p>Für den Weidenweg spricht aus Ihrer Sicht, dass</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– eine öffentliche Verkehrsnutzung teilweise bereits verfügbar ist,</li><li>– die Zuwegung unbebaut ist,</li><li>– die Trassenbreite ausreichend sei,</li><li>– lediglich die schutzbedürftigen Interessen von vier Anliegern zu berücksichtigen seien,</li><li>– keine naturschutzrechtlichen Restriktionen vorliegen und</li><li>– die Einmündung in die Parkstraße komplikationslos und übersichtlich zu gestalten sei.</li></ul> <p>Für eine Erschließung über die Flächen des Sportplatzes sprechen nach Ihrer Auffassung allein die Umstände, dass</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– die Trassenbreite ausreichend breit gestaltet werden kann und</li><li>– keine schutzbedürftigen Anliegerinteressen zu berücksichtigen seien.</li></ul> <p>Gegen die Errichtung einer Zufahrt über die Sportplatzflächen sprechen nach Ihrer Auffassung, dass</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– die sportliche Nutzung der Flächen eingeschränkt würde,</li><li>– die Flächen teilweise bebaut sind,</li><li>– naturschutzrechtliche Konflikte durch die Klärung von Röhrichtflächen und die Berührung des Landschaftsschutzgebietes entstehen und</li><li>– die Einmündung in die Parkstraße gegenüber der Zufahrt zum Hansehotel liege und insofern nicht unübersichtlich und konfliktfrei gestaltet werden könne.</li></ul> <p>Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit den anfallenden Kosten aufgeführt, dass diese bei einer verkehrlichen Erschließung über den Weidenweg erheblich geringer ausfallen würden.</p>			<p><u>Alternativtrasse über den Sportplatz</u></p> <p>Wie in der Planbegründung dargelegt und in der Stellungnahme richtig zitiert, gab es eine Vielzahl von Entscheidungsgründen für die Verkehrsführung über den Weidenweg. Mit der Verkehrsmengenprognose (Plan-Ist-Vergleich) und der Schallimmissionsprognose wird insbesondere eine Vereinbarkeit mit der am Weidenweg anliegenden Wohnnutzung nachgewiesen. Das Abwägungsergebnis ist insoweit nicht zu beanstanden.</p> <p>Insbesondere der Aspekt der mangelnden Übersichtlichkeit des Verkehrs an der Einmündung der Alternativvariante in die Parkstraße und der bestehende gesetzliche Biotopschutz auf einer durch die Alternativtrasse berührten Fläche schränken das Entscheidungsermessen der Stadt jedoch faktisch und durch Gesetz ein:</p> <p>Die Alternativtrasse über den Sportplatz würde darüber hinaus eine wegen der schlechten Bodenverhältnisse sehr gründungsaufwändige Erschließung darstellen und unwirtschaftlich nur einseitig liegende Bauflächen erschließen. Auch ist der Weidenweg (mit Ausbaubedarf) vorhanden, während die Alternativtrasse erst vollständig neu gebaut werden müsste. Die getroffene Entscheidung für den Weidenweg ist somit nicht nur als vertretbar, sondern auch als nachhaltig zu betrachten.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B3-5	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 19.03.2010	Posteingang 22.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<p>Im Zuge dieser Abwägung mit im Wesentlichen naturschutzrechtlichen und praktischen Aspekten werden die Anliegerbelange insbesondere mit Blick auf die anfallenden Immissionen und den Gebietscharakter der Wohnbebauung nicht hinreichend berücksichtigt.</p> <p>Es wurde nicht in Betracht gezogen, dass sich zwischen dem Grundstück unserer Mandanten und dem Eckgrundstück Parkstraße/Weidenweg ein weiteres Baugrundstück befindet, das zur Wohnbebauung ansteht.</p> <p>Darüber hinaus wurde nicht berücksichtigt, dass künftig eine weitere Wohnbebauung südlich der bestehenden Wohnbebauung der Gartenstraße auch entlang des Weidenweges zu erwarten ist.</p> <p>Schließlich wurde die in unmittelbarer Nähe zum Weidenweg befindliche Wohnbebauung der Gartenstraße nicht berücksichtigt.</p> <p>Wie bereits ausgeführt, fehlt es an einer hinreichenden und umfangreichen Auseinandersetzung mit den sich aus dem Flächennutzungsplan ergebenden Planungszielen hinsichtlich der Wohnbaufläche W.1.4.</p> <p>Eine verkehrliche Erschließung des Gebietes westlich der gesamten Wohnbebauung über die –im städtischen Eigentum stehenden- Flächen des Sportplatzes würde, mit Ausnahme der vermutlich lösbaren naturschutzrechtlichen Beeinträchtigungen, konfliktfrei zu lösen sein. Es ist insbesondere auch nicht erkennbar, dass einer Zuwegung von Westen kommend bestehende Gebäude der Sportanlagen im Wege stünden. Im Gegenteil: es würde gegebenenfalls sogar eine bessere Erreichbarkeit und besserer öffentlicher Zugang der Sportanlagen gewährleistet sein. Die Zuwegung von Westen kommend würde eine klare Abgrenzung der Wohnbebauung in gewünscht ruhiger Lage von Funktionsflächen verschiedener Nutzung darstellen.</p>			<p><u>Berücksichtigung der Wohnbebauung</u></p> <p>Wiederum ist klarzustellen, dass die besagten „weiteren Baugrundstücke“ und der indirekt angesprochene dortige Schutzanspruch der Wohnnutzung nicht die von den Mandanten zu vertretenden Belange berührt. Die Zulässigkeit einer „weiteren Wohnbebauung“ am Weidenweg südlich der Gartenstraße kann hier ebenfalls dahingestellt bleiben</p> <p>Gleichwohl darf angenommen werden, dass eine Berücksichtigung beider angesprochenen Grundstücke bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials im Zusammenhang mit der Zumutbarkeit einer Verkehrsanbindung des Plangebietes über den bestehenden Weidenweg erfolgt ist. Insbesondere erfolgte eine Beurteilung der Lärmexposition der Grundstücke. Eine Berechnung als eigener Immissionsort in der Schallimmissionsprognose GP70907 war dazu nicht erforderlich. Die Prognose wurde auf kritische Immissionsorte beschränkt, an denen aufgrund der äußeren Umstände eine signifikante Änderung der Immissionssituation zu erwarten ist. Für beide angesprochenen „weiteren Baugrundstücke“ (z.B. neu bebautes Grundstück im Weidenweg 7) bestehen solche Umstände nicht. Ihre Immissions-situation wird deshalb durch die Berechnung für die exponierten Orte der Nachbargrundstücke mit hinreichender Genauigkeit und einer gewissen zusätzlichen Prognosesicherheit ebenso erfasst, wie die der übrigen in der Gartenstraße anschließenden Wohnbaugrundstücke.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“									
Behandlung der Anregungen													
Lfd. Nr. B3-6		TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 19.03.2010	Posteingang 22.03.2010							
Anregungen			Behandlung										
<p>Inwieweit die Einmündung einer westlich gelegenen Zufahrtstraße in die Parkstraße gegenüber der Einmündung des Weidenweges in die Parkstraße besondere Komplikationen auslöst, ist nicht nachvollziehbar. Während direkt gegenüber des Weidenweges der Strandweg in die Parkstraße einmündet und zusammen mit dem Weidenweg und der Parkstraße eine Kreuzung bildet, befände sich im Bereich westlich der Wohnbebauung keine weitere Straßeneinmündung.</p> <p><b>4. Zunahme von Immissionen</b></p> <p>Sowohl aus dem Umweltbericht als auch der Schallimmissionsprognose ist zu entnehmen, dass ein Vergleich zwischen den derzeitigen Immissionen und den durch die Umsetzung der Planung entstehenden Immissionen vorgenommen wurde.</p> <p>Sowohl der Umweltbericht als auch die Schallemissionsprognose kommen auf diesem Wege zu dem Ergebnis, dass gegenüber der derzeitigen Nutzung mit einer Zunahme von Verkehrsströmen und den damit verbundenen Lärmemissionen zu rechnen ist. Die Zunahme gegenüber dem Ist-Zustand sei allerdings vertretbar und führe im Ergebnis der Abwägung nicht zu einer Planung der Zufahrt an anderer Stelle. Inhaltlich ist sowohl zum Umweltbericht als auch zu der Schallemissionsprognose zunächst anzumerken, dass die Zunahme des zu erwartenden Verkehrs nicht nur zum Gewerbegebiet und dem Wohnmobilstellplatz sondern insbesondere auch den Stellplatzanlagen nur unzureichend berücksichtigt wird. Bereits jetzt entsteht in den Sommermonaten ein erheblicher, zusätzlicher Verkehr durch Parkplatzsuchende. Dieser Verkehr würde erheblich zunehmen, wenn der Weidenweg frei befahrbar und darüber hinaus durch eine zusätzliche Linksabbiegerspur besser erreichbar wird.</p> <p>Dieser Suchverkehr findet keine hinreichende Berücksichtigung.</p>			<p>zu 4.</p> <p>Zusammenfassend wurde folgende Verkehrsmengen- und Lärmsituation für den Weidenweg in Höhe Gartenstr. 51 festgestellt bzw. prognostiziert:</p> <table><tr><td>Bestand:</td><td>29 Kfz/h</td></tr><tr><td>Planung (63 WoMo-Plätze, Bootslager, Stellplatzanlage, Bestand Garagen):</td><td>45 Kfz/h</td></tr><tr><td>Planung (121 WoMo-Plätze, Bootslager, Stpl-Anlage, GE 1-4 ohne Garagen):</td><td>40 Kfz/h</td></tr><tr><td>(worst-case-Fall mit vollständigem Besucherwechsel auf dem WoMo-Platz :</td><td>50 Kfz/h)</td></tr></table> <p>Die Verkehrslärmimmissionen an der Nord-, West- und Südfassade unterschreiten im Planzustand die Orientierungswerte tags und nachts um 2 - 5 dB(A). Die Orientierungswertunterschreitung für die Gewerbelärmimmission ist noch größer (vgl. Tab. 5-1, 5-2 der Anlage 1 zur Schallimmissionsprognose GP 709/07). Die anspruchsbegründenden Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV werden dem entsprechend noch deutlicher um 6 - 9 dB(A) unterschritten (vgl. Tab. 5-3, 5-4 der Anlage 1 zur Schallimmissionsprognose GP 709/07).</p> <p>Die vermutete Zunahme von Parksuchverkehr bei künftiger freier Befahrbarkeit unterstellt, dass der Weidenweg zzt. nicht frei befahrbar sei. Tatsächlich ist der Weidenweg bereits jetzt für den öffentlichen Verkehr frei, so dass bezüglich eines Parksuchverkehrs durch die Planung keine Änderung bisheriger Zustände induziert wird. Die auch im Zusammenhang mit dem B-Plan anstehende Sanierung des Weidenweges ermöglicht hingegen eine Berücksichtigung und Minderung des Problems in der Ausbauplanung – z.B. durch entsprechende Bord- und Bankettausbildung. Ein entsprechender Hinweis für die Ausbauplanung wurde deshalb in die Planbegründung aufgenommen (Pkt. 3.5).</p>			Bestand:	29 Kfz/h	Planung (63 WoMo-Plätze, Bootslager, Stellplatzanlage, Bestand Garagen):	45 Kfz/h	Planung (121 WoMo-Plätze, Bootslager, Stpl-Anlage, GE 1-4 ohne Garagen):	40 Kfz/h	(worst-case-Fall mit vollständigem Besucherwechsel auf dem WoMo-Platz :	50 Kfz/h)
Bestand:	29 Kfz/h												
Planung (63 WoMo-Plätze, Bootslager, Stellplatzanlage, Bestand Garagen):	45 Kfz/h												
Planung (121 WoMo-Plätze, Bootslager, Stpl-Anlage, GE 1-4 ohne Garagen):	40 Kfz/h												
(worst-case-Fall mit vollständigem Besucherwechsel auf dem WoMo-Platz :	50 Kfz/h)												

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft		Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Bedenken und Anregungen			
Lfd. Nr. B3-7	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Posteingang 22.03.2010
Bedenken und Anregungen		Behandlung	
<p>Im Übrigen erscheint ein Vergleich der Ist-Situation mit der Plansituation nicht zielführend.</p> <p>Bereits jetzt ist durch die Garagenanlage und den Gewerbehof sowie die unmittelbare Nähe des Sportplatzes zur Wohnbebauung eine städtebaulich äußerst sensible Situation vorzufinden.</p> <p>Die vorhandenen Lärmemissionen beeinträchtigen die Wohnqualität im Bereich des Weidenweges und der ersten Grundstücke der Gartenstraße bereits jetzt sehr stark und gehen über die üblichen Beeinträchtigungen eines Wohngebietes hinaus.</p> <p>Es würde einer geordneten städtebaulichen Entwicklung entsprechen, diesen sensiblen Bereich langfristig zu beruhigen, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen und die Attraktivität der Wohnlage zu erhalten bzw. noch zu verbessern.</p> <p>Es bestünde durch Einführung von Verkehrsberuhigungen in diesem Bereich die Gelegenheit, ein in sich abgeschlossenes Wohngebiet in Warnemünde zu schaffen, das weitestgehend frei von Emissionen aus Gewerbe- oder Sondergebieten ist.</p> <p>Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird sich die derzeitige, unbefriedigende Situation am westlichen Abschluss der Gartenstraße und dem Weidenweg weiter verschlechtern.</p> <p>Die sich aus den Erläuterungen des Flächennutzungsplanes ergebenden Planungsziele werden damit langfristig nicht erreicht.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung der vorstehenden Anmerkungen im weiteren Verfahren und verbleiben</p>		<p>Eine verbesserte Erreichbarkeit des Weidenweges (z.B. für den unerwünschten Parksuchverkehr) ist nicht Gegenstand des B-Plans. Vielmehr ermöglicht die Verkehrsflächenfestsetzung an der Einmündung des Weidenweges in die Parkstraße eine Aufweitung für Linksabbieger in Richtung Diedrichshagen, was eine Verbesserung für den abfließenden, nicht für den zufließenden Verkehr bedeutet.</p> <p>Die Überprüfung der örtlichen Immissionssituation ergab keine Bestätigung des mitgeteilten subjektiven Befundes. Sowohl im Bestand als auch für die unterschiedlichen Planungsszenarien (mit Garagenstandort/mit Umnutzung in Gewerbestandort, Wohnmobilplatz mit 63 bzw. mit 121 Standplätzen) sind für die Wohnnutzung keine kritischen Immissionen festzustellen oder zu erwarten. Die örtliche Situation befindet sich im Bestand und unter Berücksichtigung der Planung im Bereich der durch die DIN 18005 für die städtebauliche Planung angegebenen Zumutbarkeitsgrenzen. Ein Erfordernis für die angeregten Beruhigungsmaßnahmen ist deshalb (unter Bezugnahme der DIN 18005 und der 16. BImSchV) nicht ableitbar.</p> <p>Der SIP wird entgegen gehalten, dass es sich bei der Bebauung östlich des Weidenweges um einen sensiblen Wohnbereich handelt, welcher nicht hinreichend berücksichtigt wird. Dies impliziert, dass von einem Reinen Wohngebiet (WR) im Sinne des § 3 BauNVO ausgegangen wird, wo die einzuhaltenden Orientierungswerte der Schallimmissionen niedriger sind. Die Beurteilung der vorhandenen Nutzung gemäß der BauNVO ist jedoch auf die zu prüfende Thematik zu beziehen.</p> <p>So ist die Art der baulichen Nutzung östlich des Weidenweges hinsichtlich der Zulässigkeit eines Bauvorhabens tatsächlich als WR zu beurteilen, da gemäß § 34 BauGB die Eigenart der näheren Umgebung für die Zulässigkeit eines Bauvorhabens entscheidend ist. Die genannte „nähere Umgebung“ wird hier gebildet durch die Wohnbebauung beidseitig der Gartenstraße. Hinsichtlich einer lärmbezogenen Untersuchung wird nicht auf eine neue Bebauung oder Nutzung abgestellt, welche die städtebauliche Ordnung und Entwicklung beeinflussen könnte. Die Festlegung des vorhandenen Gebietstypus bezieht sich bei immissionsrechtlichen Untersuchungen also nicht auf das Einfügungsgebot nach § 34 BauGB, sondern auf die Schutzbedürftigkeit der unmittelbar vorhandenen Nutzungen. Somit kann insbesondere die direkt benachbarte Sportanlage bei der Definition der näheren Umgebung nicht ausgeklammert werden. Folgerichtig sind unter anderen für die IO 3 und 4 die</p>	

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“
Behandlung der Bedenken und Anregungen			
Lfd. Nr. B3-8	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Posteingang 22.03.2010
Bedenken und Anregungen		Behandlung	
		<p>-rungswerte für ein WA der SIP zugrunde zu legen. Diese Definition der prägenden näheren Umgebung unterscheidet sich hinsichtlich der Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB einerseits und der immissionsrechtlichen Schutzbedürftigkeit vorhandener Nutzungen andererseits. Es handelt sich hier um zwei unterschiedliche Sachverhalte.</p> <p>Obgleich die SIP zu dem Ergebnis kommt, dass unzumutbare Lärmimmissionen für die vorhandene Wohnnutzung weder vorhanden, noch durch die Bebauungsplanung zu erwarten sind, ist eine erhöhte Vorbelastung zu verzeichnen. Diese Vorbelastung an Immissionen ist primär auf das Verkehrsaufkommen zurück zu führen. Durch die Bebauungsplanung ist es möglich, den bestehenden Konflikt punktuell zu reduzieren, indem ein Teil des Verkehrsflusses umgeleitet wird. Ein verringertes Verkehrsaufkommen würde insbesondere den Bewohnern der westlichen Gartenstraße zugutekommen.</p> <p>Zur Entlastung des Weidenweges war daher eine zusätzliche Alternativerschließung über das benachbarte B-Plangebiet Nr. 01.SO.88 „Sport- und Freizeitzentrum Warnemünde Parkstraße“ wesentlicher Bestandteil der Abwägungsalternativen und ist in unterschiedlicher Form in den Punkten 1.1 und 3.5 der Planbegründung eingeflossen. Es führte letztlich eine andere als auf den Lärmschutz bezogene Gewichtung der Belange – nämlich Naturschutzrestriktionen und die Übersichtlichkeit des Verkehrs – zu der Entscheidung für den Weidendamm als Vorzugsvariante (siehe u.a. Blatt 4 „Alternativtrasse über den Sportplatz“).</p> <p>Darüber hinaus hat sich herausgestellt, dass der Lärmimmissionskonflikt für die vorhandenen Wohngrundstücke am Weidenweg mit der Aufstellung des Bebauungsplans nicht gelöst werden kann. Die SIP zeigt, dass das Verkehrsaufkommen der Parkstraße maßgeblich für die hohe Vorbelastung am Weidenweg verantwortlich ist. Selbst durch die alternative Erschließungsvariante über den Sportplatz wäre daher keine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation zu erwarten.</p> <p>Obwohl die Erschließung über den Weidenweg aus genannten Gründen als Vorzugsvariante anzusehen ist und keine kritischen Immissionen am Weidenweg vorhanden oder zu erwarten sind, soll den Anwohnern des Weidenweges entgegen gekommen werden. Ein Monitoring in Anlehnung an § 4c BauGB soll sicherstellen, dass nach Planrealisierung insbesondere im Nachtzeitraum keine unerwartet hohen Lärmimmissionen am Weidenweg entstehen. So wird eine Beobachtung der tatsächlichen Stellplatzbewegungen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans nach dessen Realisierung erfolgen. Die Prognosen gehen von einem Maximalszenario aus. Erst ein Monitoring kann jedoch über die konkreten Auswirkungen der Planung Gewissheit geben. Sollte die Überwachung der Stellplatzbewegungen ergeben, dass durch die Bebauungsplanung nachteilige Auswirkungen entstanden sind, sind geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.</p> <p><b>Die Anregungen wurden teilweise berücksichtigt.</b></p>	

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B4-1	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 25.02.2010	Posteingang 24.03.2010	
Anregungen		Behandlung			
<u>Anfrage zum Bebauungsplan Nr. 01. SO. 151</u> Im o. Plan ist eine Nutzung des Garagen lt. Bürgerschaftsbeschluss bis 2015 vorgesehen. Nach einer Zwischenmützung des Wohnmobilplatzes durch den Anglerverein bis 2015 ist eine Verlegung der Boothegeplätze in den Garagenkomplex vorgesehen. Davon wäre nach dem Plan unsere Eigentumsgarage betroffen. Gibt es dafür eine - Antwortlösung und/oder - Entschädigung, denn ein Weiterverkauf ist unter diesen Umständen ausgeschlossen? Falls eine Nachnutzung als Bootsschuppen nicht möglich ist, kann mir ein Boot in Frage kommen. Wer trägt hierfür die Kosten? <u>Auf diese Fragen hätten wir gern eine Antwort.</u>		Dem vorgelegten Fragenkatalog sind <b>keine</b> für die planerische Abwägung relevanten <b>Anregungen</b> zu entnehmen. Die Fristbindung für die Garagennutzung wurde durch Festsetzung im B-Plan (Teil B Nr. 2.2.) bis Ende 2020 verlängert. Die der Bürgerschaft zzt. zur Aktualisierung vorliegende Kategorienliste für Garagenstandorte enthält eine gleichlautende Festlegung. Die Bürgerschaft kann zu gegebener Zeit über eine Verlängerung des Garagen-Pachtvertrages über 2020 hinaus entscheiden, soweit von der festgesetzten gewerblichen Nutzungsmöglichkeit (noch) kein Gebrauch gemacht werden soll. Auf dem derzeitigen Garagengelände ist mittelfristig (vsl. ab 2021) eine Umnutzung für gewerbliche Zwecke vorgesehen. In diesem zeitlichen Zusammenhang soll dann auch ein Ersatzstandort für den Anglerverein im Bereich des bisherigen Garagenkomplexes bereitgestellt werden. Das muss nicht zwingend im Gebiet GE 4 sein, ist dort aber zweckmäßig wegen der in der Saison geringen Nutzungsintensität und damit geringen Störwirkungen für den benachbarten Wohnmobilplatz.  Zwischen dem Garagenverein und der Hansestadt Rostock wurde 1977 ein Nutzungsvertrag abgeschlossen, der heute einen Grundstücksmietvertrag entspricht, aber nicht durch einen solchen ersetzt wurde. Die Regelungen des DDR-Vertrages gelten weiterhin als individuelle Vereinbarungen, sofern sie dem dispositiven Recht unterfallen und den Gesetzen des BGB nicht widersprechen. Das Überleitungsrecht der Schuldrechtsanpassung ist für Garagen seit Ende 2006 außer Kraft; mit diesem Jahr endete die Schutzfrist für die Investitionen in diese Baulichkeiten. Der Mietvertrag ist unbefristet. Es kann also jederzeit gekündigt werden. Als Kündigungsfrist sind 6 Monate vereinbart worden. Das Garageneigentum auf fremdem Grundstück geht laut BGB ohne entsprechenden Vertrag nicht auf den Grundstückseigentümer über, und der Mieter hat die von ihm eingebrachte(n) Sache(n) nach der Beendigung des Mietvertrages zu entfernen und den Vermieter das Grundstück in dem Zustand zurückzugeben, in dem er es übernommen hatte. (Der Mieter muss also auf seine eigenen Kosten abreißen.). Nun heißt es allerdings unter Nr. 3 des Vertrages: „Hiermit im Zusammenhang stehende Entschädigungsansprüche sind entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu regeln.“			

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“		
Behandlung der Anregungen						
Lfd. Nr. B4-2	TÖB bzw. Bürger			Postausgang 25.02.2010	Schreiben vom 25.02.2010	Posteingang 24.03.2010
Anregungen			Behandlung			
			<p>Damit im Zusammenhang stehende Entschädigungsansprüche und entsprechende gesetzliche Bestimmungen sind heute jedoch nicht mehr ersichtlich. Eine Individualvereinbarung aber, die hier hätte Berücksichtigung finden müssen, ist damit nicht getroffen worden. Die Vertragsbestimmung weist lediglich auf die gesetzlichen Folgen hin, die aber nun durch BGB-Recht ersetzt sind.</p> <p>Eine Ausweidlösung für die Garagen wird nicht vorgesehen. Dabei ist klarzustellen, dass für die Unterbringung des privaten Stellplatzbedarfs jeweils der Eigentümer des Wohngrundstücks und der Pkw-Besitzer selbst zuständig ist. Auf private Angebote und Flächen im Stadtgebiet, auch neue städtebauliche Projekte (z.B. Güterbahnhof W'mde) wird insoweit verwiesen. Zur Nutzung der sich am örtlichen Immobilienmarkt bietenden Möglichkeiten ist die private Initiative des Einzelnen unerlässlich.</p>			

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B5	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreibern vom 23.02.2010	Posteingang 24.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<p>Bei der Einsicht des Bebauungsplanes Nr. 01.SO.151 Wohnmobilplatz Warnemünde haben wir gesehen, daß auch der Garagenkomplex ins Bebauungsgebiet mit einbezogen wurde. Es kann doch nicht sein, daß der einzige große Garagenkomplex in Warnemünde mit ca. 600 Garagen neu bebaut werden soll. Bei der katastrophalen Parksituation in Warnemünde müssen die Einwohner von Warnemünde doch auch eine Parkmöglichkeit für ihre Autos haben, denn das „Einwohnerparken“ sichert ja keinem Einwohner einen Parkplatz zu. Wo sollen wir dann noch unsere Autos lassen, wenn der Garagenkomplex auch noch zu gemacht wird? Wir bitten darum, dieses noch einmal zu überdenken.</p>			<p>Die Fristbindung für die Garagennutzung wurde durch Festsetzung im B-Plan (Teil B Nr. 2.2.) bis Ende 2020 verlängert. Die der Bürgerschaft zzt. zur Aktualisierung vorliegende Kategorienliste für Garagenstandorte enthält eine gleichlautende Festlegung. Damit wird den betroffenen Garagennutzern ein zusätzliches Zeitfenster eingeräumt, um persönlich Vorsorge für ihren privaten Stellplatzbedarf zu treffen. Klarzustellen ist dabei, dass die Stadt nicht in der Rechtspflicht steht, ein in ihrem Eigentum befindliches Grundstück für private Stellplatzzwecke vorzuhalten bzw. den privaten Stellplatzbedarf zu organisieren. Für die Unterbringung der im Plangebiet entfallenden Garagen-/Stellplätze wird auf private Angebote und Flächen im Stadtgebiet verwiesen. Im Rahmen der Umsetzung der neuen städtebaulichen Projekte (z.B. Güterbahnhof W'mde) werden zusätzliche Stellplätze geschaffen, die auch eine räumliche Umverteilung der Stellplatzkapazitäten erlauben (vgl. Strukturkonzept W'mde). Zur Nutzung der sich am örtlichen Immobilienmarkt bietenden Möglichkeiten ist die private Initiative des Einzelnen unerlässlich.</p> <p>Dem verständlichen Wunsch der Garagenbesitzer nach einem Erhalt der Anlage ist dabei das berechnete Interesse an einer Verfügung über diese städtische Fläche und der Planungsvorsorgeaspekt für die Bevorratung mit geeigneten Flächen für wohnortnahe Gewerbe entgegenzuhalten.</p> <p><b>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</b></p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B6-1	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 11.03.2010	Posteingang 24.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<div>1. Die Nutzung der teilsanierten Fläche der ehemaligen Mülldeponie als Standort für ein öffentliches Parken ist zu begrüßen.</div> <div>2. Die Ausweisung einer Teilfläche als Caravanstellplatz sollte konsequent abgelehnt werden. Dieser ausgewiesene Standort ist nicht geeignet für Camper, die einen längeren Aufenthalt planen. Es ist davon auszugehen, dass sowohl der ADAC sowie der ACE diesen Standort auf einer ehemaligen Mülldeponie als nicht empfehlenswert einstufen. Dieses wäre dann für unseren Ort äußerst imageschädigend.</div> <div>3. Bedenklich erscheint uns auch die Errichtung eines Gebäudes für den Anglerverband.</div> <div>4. Bei einem Ausbau der B-Plan Fläche ist unbedingt die Sanierung des Weidenweges verbindlich zu realisieren.</div>			<div>zu 1., 6.: Ein Angebot für öffentliches Parken ist weder auf dem sanierten Teil der ehem. Deponie noch im Bereich des Garagenkomplexes vorgesehen. Das im Planentwurf vorgesehene Sondergebiet für Stellplätze (SO/St 3) dient der Unterbringung privater Stellflächen im Zusammenhang mit der bauordnungsrechtlichen Nachweispflicht gem. § 49 LBauO M-V.</div> <div>zu 2.: Die Vermutung eines Imageschadens oder einer Ablehnung des Wohnmobilplatzes durch die Automobillobby wird nicht geteilt. Der Verband der Camping- und Freizeitbetriebe M-V hat als Interessenvertretung der Campingunternehmen z.B. in seiner Stellungnahme dem Standort am Weidenweg mit unterschiedlichen Begründungen eine „sehr interessante Lage“ bescheinigt und eine Vergrößerung der ursprünglich beabsichtigten Platzgröße angeregt. Letzteres wurde im B-Plan berücksichtigt. Grundlegendes Planungsziel für den Wohnmobilplatz in Warnemünde ist auch, vorrangig Wohnmobilstellplätze für den Städtetourismus vorzuhalten, was mit einer deutlich kürzeren Aufenthaltsdauer auf dem Platz einhergeht als beispielsweise beim Dauercamping (s. Planbegründung 1.1)</div> <div>zu 3. Der Stellungnahme ist nicht zu entnehmen, welcher Art die Bedenken gegen ein Gebäude für den Anglerverband sind. Soweit sich diese auf die Sicherheit der Deponieabdeckung beziehen sollten, sind sie in der Planung umfassend berücksichtigt. Die vom Anglerverband vorgesehene Bebauung fand bereits in der Deponie-Sanierungsplanung Berücksichtigung. Lastaufnahme und Gründung des Bauwerks können ohne Bedenken für die Unversehrtheit der Abdeckung umgesetzt werden. Die besonderen Anforderungen in diesem Sachzusammenhang sind auch unter Teil B Nr. 7.2 informativ aufgeführt.</div> <div>zu 4.: Mit dem B-Plan werden nach Umfang und Lage ausreichende Verkehrsflächen festgesetzt, um eine Abwicklung der Verkehrsanforderungen aller im Plangebiet zugelassenen Nutzungen zu gewährleisten. Ein Erfordernis für Sanierung/Ausbau des Weidenweges im Zusammenhang mit den neuen Nutzungen steht außer Frage, ist jedoch Bestandteil nachfolgender Planungs- und Umsetzungsschritte.</div>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B6-2	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 11.03.2010	Posteingang 24.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<div>5. Für einen attraktiven Standort für Campingfahrzeuge sollte die Entwicklung der Rohrmannschen Koppel umgesetzt werden.</div> <div>6. Beachtung der Ausschilderung über das Verkehrsleitsystem für das öffentliche Parken.</div> <div>7. Statt einer Caravanstellfläche könnte der notwendig benötigte zentrale Busstellplatz eingeordnet werden.</div>			<p>zu 5.: Die Rohrmann'sche Koppel ist nicht Gegenstand dieses B-Plans. Die Anregung wurde gleichwohl erneut umfassend geprüft. Zusammenfassend konnten für die Rohrmann'sche Koppel aber keine signifikanten Standortvorteile herausgearbeitet werden, da insbesondere die verkehrliche Anbindung an die touristische Aktivzone des Ortes ungünstiger und die Strandentfernung mit ca. 400 m ungefähr vergleichbar ist. Eine Reduzierung der vorhandenen Parkplatzkapazität zugunsten eines Wohnmobilhafens ist insbesondere für Saisonzeiten und Großveranstaltungen fachlich nicht vertretbar. Darüber hinaus wäre für einen Wohnmobilhafen auf der Rohrmann'schen Koppel ein zusätzlicher Planungsaufwand (FNP-Änderung, B-Plan) und Primärererschließungserfordernisse zeit- und kostenmäßig zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird mit dem Standort Weidenweg dem Flächenmanagement der Stadt eine Nachnutzungsfläche zugeführt und im Aufstellungsverfahren nachgewiesen, dass die Wohnmobilmnutzung sowohl nachbarverträglich als auch mit der Altdeponie vereinbar ist. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Deponieabdeckung bereits unter Berücksichtigung dieser speziellen Nachnutzungsabsicht konzipiert wurde und sich die Stadt im Hinblick darauf an den Herstellungskosten beteiligt hat. An der technischen und verkehrlichen Erschließung dieses Standortes partizipieren weitere Anliegernutzungen, da ein Sanierungserfordernis des Weidenweges ohnehin besteht (s.o.).</p> <p>zu 6: siehe oben zu 1.</p> <p>zu 7.: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Unterbringung eines zentralen Busstellplatzes ist jedoch nicht Inhalt der Planungsziele.</p> <p><b>Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.</b></p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B7bis30-1	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 15.03.2010	Posteingang 18.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<p>die unterzeichnenden Anwohner/Anlieger möchten hiermit folgende Einwendungen gegen den oben genannten B – Plan vorbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Zunächst kann festgestellt werden, dass es ein nachvollziehbares Interesse der Hansestadt Rostock (HRO) gibt, den sanierten Teil der ehemaligen Deponie für private Stellflächen eines nahe gelegenen Hotelgewerbes und als Ausweichstandort für den Angler e.V. aus dem Technologiezentrum (TZW) nachzunutzen.</li><li>- Dagegen kann kein zwingendes Erfordernis zur Nutzung der ehemaligen Deponie für einen Wohnmobilplatz erkannt werden. Zumal ein potentieller Betreiber diesen Standort entschieden ablehnt und dieses Gewerbe ausdrücklich auf einem weit geeigneteren Gelände auf dem nahe gelegenen z.T. unbefestigten Parkplatz an der „Rohrmannschen Koppel“ entwickeln möchte. (s. Artikel in der „Norddeutschen Neuesten Nachrichten“ NNN vom 15.07.2009).</li><li>- Gegen eine Erschließung der ehemaligen Deponie über die privaten Stellplätze und den Bootsliegeplatz hinaus für Wohnmobile und nicht erkennbare Bedarfe für Gewerbe auf dem derzeitigen Garagenkomplex sprechen insbesondere Wirtschaftlichkeitserwägungen.</li><li>- Es müssen vergleichsweise extrem höhere Kosten für eine regel- und normgerechte Erschließung auf der ehemaligen Deponie angesetzt werden. Dies insbesondere in Hinblick auf bisher nicht in die Abwägung eingeflossene Aspekte der Gründungsproblematik (s. Verweis im Kap. 3.4 Seite 20 der B-Planbegründung im Form einer späteren gesonderten Prüfung) sowie zu befürchtender Setzungsprobleme bei dem Service- und Vereinsgebäuden. Der Müllkörper wurde in ein Niedermoor geschüttet. Zusätzliche Auflasten wie die Sanierungsabdeckung und Verkehrs- sowie Gebäudelasten können die labile Lagestabilität dieses extrem schlechten Baugrundsyste.ms überfordern. Diese kaum berechenbaren Risiken können nur durch erhöhte Aufwendungen kompensiert werden.</li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>- Das Erfordernis für den Wohnmobilplatz auf der ehem. Deponie ergibt sich aus der der Standortuntersuchung und ihrem von der Bürgerschaft beschlossenen Ergebnis, für die Standorte am Mühlendamm und am Weidenweg entsprechendes Baurecht zu schaffen. Sie ging der Festlegung der Planungsziele für diesen B-Plan voraus und ist in der Planbegründung auch als Entscheidungsgrundlage erwähnt. Der Verband der Camping- und Freizeitbetriebe M-V hat als Interessenvertretung der Campingunternehmen in seiner Stellungnahme dazu dem Standort am Weidenweg mit unterschiedlichen Begründungen eine „sehr interessante Lage“ bescheinigt und eine Vergrößerung der ursprünglich beabsichtigten Platzgröße angeregt, was im B-Plan auch berücksichtigt wurde. Die Planungsziele richten sich dabei nicht nach persönlichen Motiven/Plänen Einzelner, zumal die erforderliche öffentliche Ausschreibung und eine darauf basierende Vergabe des Grundstücks noch nicht erfolgt ist.</li><li>- Der Stellungnahme ist nicht entnehmbar, welche Wirtschaftlichkeitserwägungen gegen die Planung eines Wohnmobilplatzes sprechen sollen. An einer Rentierlichkeit der geplanten Nutzungen bestehen jedenfalls keine Zweifel, insbesondere da sich die Stadt im Zusammenhang mit der Deponiesanierung bereits finanziell an der Vorbereitung der Wohnmobilmnutzung beteiligt hat, da im Weiteren ein Vergleich zwischen fortdauernder Garagennutzung und Umstrukturierung zum Gewerbegebiet (einschl. erforderliche Aufschüttung sowie tief- und straßenbauliche Erschließung) das Doppelte der jährlichen Pachteinnahme ergibt und die Sanierung des Weidenweges eine ohnehin anstehende Aufgabe ist, von der insoweit mehrere Nutzer partizipieren. Unabhängig davon sind nicht die Erlöserzielung oder vordergründig wirtschaftliche Erwägungen sondern eine planungsrechtlich verbindliche Umsetzung der F-Plan-Darstellungen und die Planungsvorsorge für die künftige Flächennutzung Grundlage der planerischen Entscheidung.</li><li>- Damit eine Überforderung des Baugrundsyste.ms ausgeschlossen werden kann, wurde die Deponieabdeckung bereits unter Berücksichtigung der im Einzelnen geplanten Nutzung (auch Bebauung) konzipiert. Der unter Pkt. 3.4 der Planbegründung angeführte Prüfvorbehalt ergibt sich selbstverständlich, um die Unversehrtheit der Abdeckung auch sicher zu gewährleisten.</li></ul>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B7bis30-2	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 15.03.2010	Posteingang 18.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<ul style="list-style-type: none"><li>- Gleiches trifft für die Gewerbeerschließungen GE 1-4 zu, wo zusätzlich aus bodenschutzrechtlichen Gründen flächig eine 1m mächtige Lehmschicht (Geringleiter) vor der Bebauung aufgebracht werden muss (siehe Seite 21 B-Planbegründung) und bei Tiefbauarbeiten sonderabfallbedingte Kosten zu erwarten sind (siehe Kapitel 3.13, Seite 28 B-Planbegründung).</li><li>- Allein die Kosten für die straßenseitige Erschließung belaufen sich auf ca. 591.000 € (siehe Kapitel 7.3, Seite 53 B-Planbegründung). Dazu kommen noch weit höhere Erschließungskosten für Trink-, Lösch-, Schutzwasser, Elektroenergie, Beleuchtung und Anpflanzungen u.a. aus Gründen des Lärmschutzes sowie die 1m mächtige Dichtungsschicht über den GE-Flächen 1-4. Die Infrastruktur muss kostenintensiv über große Entfernungen erst von der Parkstraße herangeführt werden.</li><li>- Auf der anderen Seite gibt es eine sehr viel wirtschaftlicher zu erschließende Alternative für Wohnmobile auf dem Parkplatz an der „Rohrmannschen Koppel“ und der Bedarf für geeignete Gewerbe für diesen problematischen Deponiestandort kann nicht hinreichend begründet werden.</li><li>- Neben der Betroffenheit als grundsteuer- und gebührenpflichtige Bürger der HRO aus vorstehend genannten Wirtschaftlichkeitserwägungen gefährdet/beeinträchtigt die B-Planung in der vorliegenden Form auch das Wohlbefinden bzw. die Gesundheit der Anwohner/Anlieger in unterschiedlicher Weise.</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>- Die in der Planzeichnung und dem Textteil des Planentwurfs sowie in der Planbegründung ausgeführten Aufwendungen für Bodenschutzmaßnahmen werden bestätigt. Die Kosten für die Abdeckung und die durch den Bodenschutz bedingten Erschließungsmehraufwendungen sind in den Planüberlegungen berücksichtigt.</li><li>- Maßnahmen oder Kosten für den Lärmschutz ergeben sich aus dem B-Plan nicht.</li><li>- Die Rohrmann'sche Koppel ist nicht Gegenstand dieses B-Plans. Die Anregung wurde gleichwohl erneut umfassend geprüft. Zusammenfassend sind für die Rohrmann'sche Koppel aber keine signifikanten Standortvorteile nachweisbar, da insbesondere die verkehrliche Anbindung an die touristische Aktivzone des Ortes ungünstiger und die Strandentfernung mit ca. 400 m ungefähr vergleichbar ist. Eine Reduzierung der vorhandenen Parkplatzkapazität zugunsten eines Wohnmobilhafens ist insbesondere für Saisonzeiten und Großveranstaltungen fachlich nicht vertretbar. Darüber hinaus wäre für einen Wohnmobilhafen auf der Rohrmann'schen Koppel ein zusätzlicher Planungsaufwand (FNP-Änderung, B-Plan) und Primärserschließungserfordernisse zeit- und kostenmäßig zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird mit dem Standort Weidenweg dem Flächenmanagement der Stadt eine Nachnutzungsfläche zugeführt und im Aufstellungsverfahren nachgewiesen, dass die Wohnmobilmnutzung sowohl nachbarverträglich als auch mit der Altdeponie vereinbar ist. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Deponieabdeckung bereits unter Berücksichtigung dieser speziellen Nachnutzungsabsicht konzipiert wurde und sich die Stadt im Hinblick darauf an den Herstellungskosten beteiligt hat. An der technischen und verkehrlichen Erschließung dieses Standortes partizipieren zudem weitere Anliegernutzungen, da ein Sanierungserfordernis des Weidenweges ohnehin besteht.</li><li>- Zur Betroffenheit als Steuerpflichtiger wird auf die Ausführungen oben zum Aspekt ‚Wirtschaftlichkeit‘ verwiesen. Welcher Art die Beeinträchtigungen der Anlieger sein sollen, ist der Stellungnahme nicht zu entnehmen. Die Ergebnisse der hierzu vorgenommenen Prüfungen, die in der Planbegründung ausführlich dargelegt sind, lassen solche jedenfalls nicht erkennen.</li></ul>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B7bis30-3	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 15.03.2010	Posteingang 18.03.2010
Anregungen		Behandlung		
<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Beeinträchtigungen/Gefährdungen, die sich durch die perspektivischen Belastungen insbesondere an dem Verkehrsknotenpunkt an der Kreuzung zwischen Parkstraße, Weidenweg und Strandweg- Einmündung zwischen dem Hotel Stolteraa und dem Hansehotel ergeben, sind im Umweltbericht zur B-Planung auch in der worst-case-Variante nicht hinreichend realitätsnah dargestellt bzw. bewertet worden. Eigene Lärmmessungen auf einem Grundstück im Bereich Weidenweg/Gartenstraße weisen auch hier bereits eine Lärmbelastung weit über 65 dB am Tage aus.</li><li>- Als Anwohner dieses Verkehrsknotenpunktes verfügen wir über langjährige Beobachtungen, die klar belegen, das es insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten, wie Berufsverkehr, An- und Abfahrt der Tagesausflügler, Badegäste, Hotelgäste, sowie bei Events wie Hanse Sail, Warnemünder Woche etc. zu unendlichen Staus in der Parkstraße kommt. Zusätzliche Wohnmobilen- und -abfahrten, sowie Feierabendverkehre der Gewerbegebietsbeschäftigten werden auch im Weidenweg lang anhaltende Rückstauwirkungen provozieren, die auch eine Linksabbiegespur nicht auflösen kann.</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Ermittlung der Lärm-Beurteilungspegel erfolgte mit der erforderlichen Sorgfalt auf der Grundlage der einschlägigen Normen und Richtlinien. Eine Bewertung des angeführten Meßergebnisses ist in keiner Weise möglich. Hierfür fehlt eine Angabe, welcher Pegel über welchen Zeitraum und mit welcher Frequenz-/Signalkorrektur an welchem konkreten Standort gemessen wurde. Grundsätzlich ist dazu anzumerken, dass ein Momentanwert oder das Mittel einer Kurzzeitmessung nicht mit einem Richtwert (schalltechnischer Orientierungswert) vergleichbar ist, sondern hierfür ein Beurteilungspegel über einen bestimmten Zeitraum in einer normierten Entfernung zur Lärmquelle (z.B. Verkehr: 25 m von der Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn) zu ermitteln ist. Der ohne nähere Umstände der Messung mitgeteilte Wert ist deshalb nicht aussagekräftig.</li><li>- Zunächst ist zur Abgrenzung der Betroffenheit privater Belange klarzustellen, dass bei Weitem nicht alle Mitunterzeichner Anwohner der Kreuzung Parkstraße/Weidenweg sind. Der mitgeteilten subjektiven Wahrnehmung werden in den Planunterlagen aktuelle Zählungen (Parkstraße, Weidenweg) und eine auf die vorgesehenen Nutzungen und auf einschlägige Prognosemethoden (Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr) gestützte Verkehrsmengenprognose für unterschiedliche Planungsszenarien entgegengestellt. Damit kann den als Planungsauswirkung in den Unterlagen verwendeten Werten die erforderliche Objektivität unterstellt werden. Für den Weidenweg ergeben sich an der Einmündung in die Parkstraße konkret folgende Belegungswerte: Bestand: 29 Kfz/h Planung (63 WoMo-Plätze, Bootslager, Stellplatzanlage, Bestand Garagen): 45 Kfz/h Planung (121 WoMo-Plätze, Bootslager, Stpl-Anlage, GE 1-4 ohne Garagen): 40 Kfz/h (worst-case-Fall mit vollständigem Besucherwechsel auf dem WoMo-Platz : 50 Kfz/h) Aus den geringen Verkehrsmengenzahlen ist deutlich abzulesen, dass Stauerscheinungen in der Parkstraße keine Auswirkung des B-Plans sind und ein zusätzlicher Verkehr von 11 - 16 Kfz/h auf einem sanierten Weidenweg vsl. auch ohne Linksabbieger unproblematisch zu bewältigen sind.</li></ul>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B7bis30-4	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 15.03.2010	Posteingang 18.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<ul style="list-style-type: none"><li>- Diese Rückstaueffekte werden bei den Anwohnern im Einmündungsbereich und im Weidenweg/Gartenstraße nicht nur die bereits grenzwertige Lärmbelastung über das unzumutbare Maß hinaus erhöhen, sondern auch Feinstäube und weitere Abgasschadstoffe (z.B. Stickoxide) in wahrscheinlich gesundheitsgefährdender Weise emittieren. Zu diesen Effekten fehlen im Umweltbericht jegliche Prognosen. Zu berücksichtigen sind außerdem die Schwerlast-Bodentransporte zur Erhöhung der Gewerbeflächen von GE 1-4 um 1m Geländehöhe von ca. 250.000 m³ Erdstoffe (entsprechend etwa 25.000 LKW-Zehntonner)!</li><li>- In Anbetracht dieser Beeinträchtigungen/Gefährdungen wird die Entscheidung zur Anbindung des B-Planes an den öffentlichen Verkehr als ermessensfehlerhaft bewertet.</li><li>- Frühere B-Planentwürfe beinhalteten eine neue Erschließungstrasse über das Sportplatzgelände. Die Abwägungsbegründungen sind nicht stichhaltig (siehe Seite 21 Kapitel 3.5 B-Planbegründung). Eine Sportnutzungseinschränkung ist nicht erkennbar. Da die im F- und B-Plangeltungsbereich ausgewiesene Trassenbreite als ausreichend dargestellt wird, besteht kein erheblicher Konflikt zur vorhandenen Bebauung des Sportvereinsgebäudes. Die Konflikte mit Surfer- und Restaurantzufahrt sind hier nachrangig zu denen im Weidenweg. Die Tatsache der Grenzziehung der bisherigen F/B-Planungen für dieses Sondergebiet hat offensichtlich durch die Überplanung und Herausnahme des Röhrrichtbiotopstreifens aus dem LSG „Dietrichshäger Moor“ zugunsten der Erschließungstrasse über das Sportplatzgelände die hier auftretenden naturschutzfachlichen Konflikte als lösbar und geringer als bei den schutzbedürftigen Anwohnern im Weidenweg eingeschätzt. Eine tlw. Lage im LSG findet nicht wie behauptet statt. Die vorliegende Abwägung ist insofern nicht nachvollziehbar, zumal auch eine Erschließung über die Sportplatzeinfahrt und den jetzigen Garagenkomplex realisierbar ist.</li><li>- Aus Sicht der Belange der Anwohner/Anlieger muss eine ermessensfehlerfreie Erschließung des B-Planes über das Sportplatzgelände erfolgen.</li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>- Für eine Überprüfung der Feinstaubbelastung als Auswirkung der Planung fehlt aufgrund der geringen verkehrlichen Auswirkungen der Planung (s.o.) und wegen der exponierten Standortlage mit guten Wind- bzw. Belüftungsbedingungen jeglicher Anlass. Die vsl. erforderliche Aufschüttung bezieht sich auf die GE-Flächen 1, 2, 3a, 4 sowie die Planstraße B und ergibt bei einer Mächtigkeit von 1,5 m einen Erdstoffbedarf von ca. 28.000 m². Die vermutete Belastung durch Schwerlasttransporte beruht insoweit auf einer Fehlannahme. Gleichwohl sind temporäre Belastungen (Geräusche, Staub etc.) im Zuge von Bauarbeiten normalerweise zu erwarten und unabwendbar. Durch die Vorgaben der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung), der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm und der Lärmschutzsatzung werden unzumutbare Belästigungen des Wohnens z.B. durch Bauzeitenregelungen und Grenzwertfestlegungen ausgeschlossen.</li><li>- Ein Konzept-Entwurf des B-Plans Nr. 01.SO.88 beinhaltete vorübergehend eine neue Straße ca. 200m westlich des Weidenwegs zur Erschließung eines öffentlichen Parkplatzes mit max. 3.500 Parkständen. Dieses Konzept wurde verworfen; der B-Plan Nr. 01.SO.88 ist letztlich ohne die Erschließungsstraße und den Parkplatz zustande gekommen. Die Erschließungstrasse ist auch nicht Gegenstand des Entwurfs des B-Plans Nr. 01.SO.151. Die Entscheidungsgründe sind in der Planbegründung nachvollziehbar dargelegt; der Bedenkenvortrag enthält keine zusätzlich zu berücksichtigenden Sachverhalte. Eine Vereinbarkeit mit der am Weidenweg anliegenden Wohnnutzung wurde ausreichend nachgewiesen. Das Abwägungsergebnis ist insoweit nicht zu beanstanden. Es steht zunächst im freien Ermessen der Stadt, aus zwei grundsätzlich machbaren Entscheidungsalternativen auszuwählen. Insbesondere der Aspekte der mangelnden Übersichtlichkeit des Verkehrs an der Einmündung der Alternativvariante in die Parkstraße und der bestehende gesetzliche Biotopschutz auf einer durch die Alternativtrasse berührten Fläche schränken das Entscheidungsermessen jedoch faktisch und durch Gesetz ein. Die Abwägungsentscheidung wird insoweit bestätigt.</li></ul> <p>Obwohl die Erschließung über den Weidenweg als Vorzugsvariante anzusehen ist (siehe Pkt. 3.5 der Planbegründung) und keine kritischen Immissionen am Weidenweg vorhanden oder zu erwarten sind, soll den Anwohnern des Weidenweges ent-</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft				Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen					
Lfd. Nr. B7bis30-5	TÖB bzw. Bürger		Postausgang	Schreiben vom 15.03.2010	Posteingang 18.03.2010
Anregungen			Behandlung		
<ul style="list-style-type: none"><li>- Neben dem Schutzgut Landschaftsbild ist das Ortsbild nicht bewertet worden (siehe Kapitel 4.1.2.7, Seite 42 B-Planbegründung). Die hügelartige Erhebung des sanierten Teiles der Deponie ragt bis zu 5m über HN am westlichen Stadtrand von Warnemünde über das Gelände von geringfügig über 0,0m HN hinaus. Die geplante campingartige Nutzung mit Service-Gebäuden bis 4,6m Bauhöhe (Summe bis 9,5m HN) ist insbesondere aus südlichen und westlichen Richtungen weithin sichtbar und als völlig untypisch für diesen Ortsbereich (Gärten, Einfamilienhäuser) zu werten. Auch aus Sicht des Ortsbildes ist diese Art der Nutzung abzulehnen.</li><li>- Letztendlich ist auch mit Blick auf das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) mit dem Gebot die intensiv genutzten Gebiete der Außenküste in ihrer Aufnahmekapazität behutsam weiter zu entwickeln, im schmalen Strandbereich vor dem Hanse Hotel und dem Hotel Stolteraa eine touristische Übernutzung durch die zusätzlichen bis zu 120 Wohnmobilinsassen zu befürchten.</li></ul>			<p>stellen, dass nach Planrealisierung insbesondere im Nachtzeitraum keine unerwartet hohen Lärmimmissionen am Weidenweg entstehen. So wird eine Beobachtung der tatsächlichen Stellplatzbewegungen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans nach dessen Realisierung erfolgen. Die Prognosen gehen von einem Maximalszenario aus. Erst ein Monitoring kann jedoch über die konkreten Auswirkungen der Planung Gewissheit geben. Sollte die Überwachung der Stellplatzbewegungen ergeben, dass durch die Bebauungsplanung nachteilige Auswirkungen entstanden sind, sind geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die angesprochene Frage der Ortsbildeinfügung wird unter dem Aspekt Landschaftsbildeinfügung in den Planunterlagen angemessen behandelt und im Plan durch Höhenbeschränkung der funktionell erforderlichen Hochbauten und von der vorderen Böschungskante zurückgesetzte Standortfestlegung berücksichtigt. Die Vorbelastung durch den Fremdkörper der bis 5 m üHN aufragenden Deponie ist dabei zur Kenntnis zu nehmen.</li><li>- Mit dem Wohnmobilplatz sollen vornehmlich die Voraussetzungen geschaffen werden, die bisherigen wilden Wohnmobilstandplätze im Ort durch ein geordnetes Angebot abzulösen. Die geplante Platzkapazität dürfte dabei für den angesprochenen, ca. 16.000 m<sup>2</sup> großen Strandabschnitt eher unbedeutend sein.</li></ul> <p><b>Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.</b></p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B31+32-1	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 31.03.2010	Posteingang 06.04.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>die Verfasser dieses Schreibens melden sich im Auftrag eines Großteils der 592 Garageneigentümer des o.g. Garagenkomplexes mit der Bitte an Sie, den in der Bürgerschaft am 27.01.2010 gefassten Beschluss bezüglich der Überplanung des vorhandenen Garagenkomplexes, noch einmal zu überprüfen.</p> <p>Aus den veröffentlichten Unterlagen zum B-Plan ist ersichtlich, dass neben des Aufbaus des „Wohnmobilplatzes Warnemünde“ auch das Gelände des Garagenkomplexes anderweitig gewerblich genutzt werden soll.</p> <p>Es ist zwar keine konkrete Aussage gemacht, ab wann und wie die gewerbliche Nutzung aussehen soll, aber gerade dies stellt für die Garageneigentümer eine große Unsicherheit dar.</p> <p>Wir möchten hiermit <b>Widerspruch</b> erheben, dass die Garagen (2015 ?) abgerissen werden und der Garagenkomplex anderweitig genutzt wird.</p> <p>Begründen möchten wir unsere Einstellung wie folgt:</p> <p>1. Nutzung der Garagen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ 592 Warnemünder / Rostocker nutzen gegenwärtig diese Garagen und zahlen jährlich ca. 90.000,- € Pachtgebühren an die Stadt. Diese würden dann wegfallen.</li><li>➤ Die Wagen dieser Garagenbesitzer würden zukünftig auf den Straßen stehen, vorausgesetzt sie finden gerade an den Wochenenden und in den Sommermonaten überhaupt einen Parkplatz.</li></ul> <p>2. Sicherheit und Sauberkeit des Garagengeländes</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Gerade die Unterzeichner dieses Schriftstückes sind seit Jahren bemüht, wieder die von früher bekannte Eigenverantwortung / Eigeninitiative der Garageneigentümer zu entwickeln. Mit folgenden zusammengefassten Ergebnis:<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Garagen befinden sich durchweg in einem guten Zustand</li><li>- Die Sauberkeit auf dem Garagengelände ist gut. Die nach der Wende eingetretene Vermüllung und Verschmutzung des Geländes durch „Unbekannt“, tritt nicht mehr auf.</li><li>- Ein kurzzeitig einsetzender Vandalismus ist nicht mehr erkennbar</li></ul></li><li>➤ Wenn Unsicherheit über den Bestandsschutz der Garagen auftreten würde, würde die persönliche Verantwortung für „Meine Garage“, „Mein Komplex“ erlahmen und damit die Verschmutzung und Verwilderung wieder Einzug halten. Die vorhandene Sicherheit und Ordnung wäre in Gefahr.</li></ul>		<p>zu 1., 2., 3.: Dem verständlichen Wunsch der Pächter und Garagenbesitzer nach einem Erhalt der Anlage ist das berechnigte Interesse an einer Verfügung über diese städtische Fläche und der Planungsvorsorgeaspekt für die Bevorratung mit geeigneten Flächen für wohnortnahes Gewerbe entgegenzuhalten. Auch der wirtschaftliche Aspekt war Gegenstand der Überprüfung des Planungsziels.</p> <p>Aufgrund mehrfach vorgetragener Einwendungen wurde in Abstimmung mit dem Vorstand der Garagengenossenschaft die Fristbindung für die Garagennutzung durch Festsetzung im B-Plan (Teil B Nr. 2.2.) bis Ende 2020 verlängert. Die der Bürgerschaft zzt. zur Aktualisierung vorliegende Kategorienliste für Garagenstandorte enthält eine gleichlautende Festlegung. Die Bürgerschaft kann unabhängig davon zu gegebener Zeit über eine Verlängerung des Garagen-Pachtvertrages über 2020 hinaus entscheiden, soweit von der festgesetzten gewerblichen Nutzungsmöglichkeit (noch) kein Gebrauch gemacht werden soll.</p> <p>Den Garagennutzern wird damit über die bisher bis 2015 lautende Zusage hinaus ein zusätzliches Zeitfenster eingeräumt, um persönlich Vorsorge für ihren privaten Stellplatzbedarf zu treffen. Dabei ist klarzustellen, dass für die Unterbringung des privaten Stellplatzbedarfs jeweils der Eigentümer eines Wohngrundstücks und der Pkw-Besitzer selbst zuständig ist. Die Stadt steht nicht in der Rechtspflicht, ein in ihrem Eigentum befindliches Grundstück für private Stellplatzzwecke vorzuhalten bzw. den privaten Stellplatzbedarf zu organisieren. Für die Unterbringung der im Plangebiet entfallenden Garagen-/Stellplätze wird auf private Angebote und Flächen im Stadtgebiet verwiesen. Im Rahmen der Umsetzung der neuen städtebaulichen Projekte (z.B. Güterbahnhof W'mde) werden zusätzliche Stellplätze geschaffen, die auch eine räumliche Umverteilung der Stellplatzkapazitäten erlauben (vgl. Strukturkonzept W'mde). Zur Nutzung der sich am örtlichen Immobilienmarkt bietenden Möglichkeiten ist die private Initiative des Einzelnen unerlässlich.</p>		

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft			Bebauungsplan Nr. 01.SO.151 „Wohnmobilplatz Warnemünde“	
Behandlung der Anregungen				
Lfd. Nr. B31+32-2	TÖB bzw. Bürger	Postausgang	Schreiben vom 31.03.2010	Posteingang 06.04.2010
Anregungen		Behandlung		
<p>3. Soziale Komponente</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Vor fast 40 Jahren haben „Mutige“ mit sehr viel Eigeninitiative unter immensen Schwierigkeiten die Mülldeponie teilweise, den jetzigen Garagenstandort, kultiviert und damit den Wert dieses Geländes der Stadt Rostock enorm gesteigert.</li><li>➤ Das ist auch der Grund, warum die Stadt heute eine so hohe Pacht für das Gelände verlangen kann. Nachzulesen in dem von der Stadt im Jahre 2006 in Auftrag gegebenen Sachverständigen- Gutachten zum Garagenstandort.</li><li>➤ Mit Schaufel und Kreuzhacke (sogenannte Muskelhypothek) mussten die Fundamentgruben ausgehoben und die großflächigen, tragfähigen Hülsenfundamente gegossen werden. Siehe Bilddokumentation (Anlage)!</li><li>➤ Die damals tatkräftigen jungen Leute sind inzwischen, wenn sie noch unter uns weilen, alt geworden und freuen sich, ihren Wagen und das Zubehör in der Garage sicher abstellen zu können.</li><li>➤ Trotzdem kommt der Zeitpunkt, an dem man die Garagen vererbt, verkauft. Doch wer will diese kaufen, wenn ihr Bestand dermaßen fragwürdig ist?</li><li>➤ Wer ist dann an Werterhaltung noch interessiert?</li><li>➤ In dem Garagenkomplex sind viele, alt und jung, die an ihrem Wagen, Motorrad etc. basteln, diese pflegen oder sich sonst sinnvoll beschäftigen. Was machen diese dann?</li></ul> <p>4. Ist es sinnvoll den Garagenkomplex zu liquidieren?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ <b>Nein!</b> Bei der weiteren Umsetzung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) wäre der Abriss der Garagen kontraproduktiv.</li><li>➤ Die Garagen stehen auf einem Teil der Mülldeponie, welche im Diedrichshäger Moor angelegt wurde. Durch die inzwischen fast 40-jährige Versiegelung durch die Garagen und die Straßen kam dieser Teil der Deponie weitestgehend zur Ruhe.</li><li>➤ Sollten die Garagen abgerissen und das Gelände neu überbaut werden, käme wieder Unruhe in den Verrottungsprozess. Denn dieser ist, nach Erfahrungen auf diesem Gebiet, noch lange nicht abgeschlossen.</li><li>➤ Aus ökonomischer Sicht ist eine Änderung der Nutzung des Geländes entsprechend des B-Planes bei Beachtung des vorher Gesagten sicher mit Risiken für die Stadt verbunden.</li></ul> <p>Im Namen der Garageneigentümer bitten wir Sie, unter Einbeziehung des oben Gesagten, noch einmal zu überprüfen, ob die in dem B-Plan aufgezeigte Variante der zukünftigen Nutzung des Garagengeländes eine sinnvolle Lösung ist.</p> <p>Bitte machen Sie deshalb Ihren Einfluss geltend für einen dauerhaften Bestandsschutz der Garagen.</p>		<p>zu 4.: Die Vereinbarkeit des geplanten gewerblichen Nachnutzungskonzeptes mit den Bodenschutzanforderungen wurde im Aufstellungsverfahren im Benehmen mit dem Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg (StALU) umfassend abgestimmt und durch entsprechende Regelungen im Plan (vgl. TF 44.1., 4.2, 7.2) sichergestellt.</p> <p>Eine Abschätzung finanzieller Risiken anhand eines Vergleichs zwischen fortdauernder Garagennutzung und Umstrukturierung zum Gewerbegebiet (einschl. erforderliche Aufschüttung sowie tief- und straßenbauliche Erschließung) ergibt ein positives Kosten-/Nutzenverhältnis für den städtischen Haushalt. Unabhängig davon ist nicht die Erlöserzielung sondern die planungsrechtlich verbindliche Umsetzung der Flächennutzungsplandarstellungen und die Planungsvorsorge für die Flächenbevorratung Grundlage der planerischen Entscheidung.</p> <p><b>Die Anregungen wurden teilweise berücksichtigt.</b></p>		



<b>Beschlussvorlage</b>	Datum:	09.03.2016
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	fed. Senator/-in:	S 4, Holger Matthäus
	bet. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller
Federführendes Amt: Amt für Umweltschutz	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Büro des Oberbürgermeisters Finanzverwaltungsamt Hauptamt Zentrale Steuerung		
<b>Entscheidung über die Durchführung des Anschlussvorhabens zum "Masterplan 100 % Klimaschutz für die Hansestadt Rostock"</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.05.2016	Finanzausschuss	Vorberatung
19.05.2016	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
08.06.2016	Bürgerschaft	Entscheidung

### Beschlussvorschlag

1. Die Bürgerschaft stimmt der Durchführung des Anschlussvorhabens zum Masterplan 100 % Klimaschutz (Anlagen 1 und 2) zu.
2. Die Bürgerschaft stimmt den außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen im Jahr 2016 in Höhe von insgesamt 4.721,84 EUR zu:
  - Die Deckung des Eigenanteils der Personalaufwendungen und Auszahlungen für das Jahr 2016 in Höhe von 3.833,34 EUR erfolgt aus dem Deckungskreis Personal (5802/7802).
  - Der Eigenanteil für die Sachaufwendungen für das Jahr 2016 in Höhe von 888,50 EUR wird aus dem Produktsachkonto 55404.56251010/76251010 gedeckt.

Beschlussvorschriften: § 22 (2) Kommunalverfassung

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2011/BV/2908, Nr. 2014/BV/5248

## Sachverhalt:

Das Vorhaben „Masterplan 100% Klimaschutz“ wurde im Februar 2012 mit einem Beschluss der Bürgerschaft auf den Weg gebracht. Die im Verlauf des Vorhabens erarbeitete Strategie „Masterplan 100 % Klimaschutz für die Hansestadt Rostock“ zur Erreichung der Klimaschutzziele wurde von der Bürgerschaft im April 2014 zur Umsetzung empfohlen.

Rostock setzt mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz die Leitlinien zur Stadtentwicklung um und sichert damit eine nachhaltige Grundlage für die Zukunft. Durch das beschlossene Konzept verfolgt Rostock einen strategischen Ansatz mit definierten Zielen für den Klimaschutz, die sich an nationalen und internationalen Werten orientieren.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) bietet im Rahmen seiner Klimaschutzinitiative den derzeit an Masterplanprojekten arbeitenden Kommunen die Förderung eines Anschlussvorhabens zur finanziellen und inhaltlichen Unterstützung bei der Verstetigung des Umsetzungsprozesses und der Fortschreibung der Klimaschutzkonzepte in den jeweiligen Kommunen.

Mit der Zuwendung kann eine Personalstelle und deren geschäftlicher Aufwand unterstützt werden. Hinzu kommen bei Bestätigung eines einzureichenden Kommunikationskonzepts förderfähige Mittel in Höhe von 20.000 EUR für Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit im Sinne der Stärkung des zivilgesellschaftlichen Prozesses.

Die Beantragung der Förderung des Anschlussvorhabens sichert somit für zwei Jahre (1. Juni 2016 bis 31. Mai 2018) die finanzielle Unterstützung für eine weitere Personalstelle in der Klimaschutzleitstelle und sichert damit die Kontinuität bei der begonnenen Umsetzung des Masterplans 100 % Klimaschutz für die Hansestadt Rostock, was mit einer Personalstelle im Bereich Klimaschutz nicht leistbar wäre.

Bei Einreichung des Antrags auf Förderung des Anschlussvorhabens im August 2015 wurde von einer Förderquote von 95 % ausgegangen. Seitens des Fördermittelgebers wurde jetzt eine 90%ige Förderung angekündigt.

Die erforderlichen Eigenmittel für die Personalaufwendungen und -auszahlungen für das Jahr 2016 werden aus den Deckungskreis Personal (5802/7802) und für die Sachaufwendungen- und Auszahlungen aus dem Teilhaushalt 73 im Rahmen einer außerplanmäßigen Bewilligung zur Verfügung gestellt. Die Deckung der Eigenmittel für die Jahre 2017 und 2018 in Höhe von 10 % ist in der Eckwertevorlage für den Haushalt 2017 enthalten.

Die Vorhabensbeschreibung und der Finanzplan für die Beantragung der Förderung des Anschlussvorhabens sind als Anlage beigefügt. Die im Punkt 3.16 aufgeführten Mittel aus dem städtischen Haushalt sind für laufende Projekte vorgesehen, die während des Erstvorhabens „Masterplan 100% Klimaschutz“ entwickelt wurden und bis 2018 abgeschlossen werden sollen. Die ursprünglich angesetzten Werte wurden wegen der aktuellen Haushaltslage für die Jahre 2017 und 2018 jeweils von 56.000 EUR auf 31.000 EUR reduziert.

(Infomaterial: 1.300 EUR; Vergütung für Sachverständige: anteilig 24.700 EUR; Öffentlichkeitsarbeit: anteilig 5.000 EUR).

**Finanzielle Auswirkungen:**

Teilhaushalt: TH 03

Produkt: 11110

Bezeichnung: Senatoren

Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen
<b>2016</b>	41441030/61441030 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke vom öffentlichen Bereich vom Bund - Projekte	<b>42.496,52</b>		<b>42.496,52</b>	
2016	50221100/70221100 Dienstbezüge Arbeitnehmer		<b>31.387,86</b>		<b>31.387,86</b>
		davon 90% FöMi	28.249,08		28.249,08
		davon 10% Eigenanteil	3.138,79		3.138,79
2016	50320300/70320300 Versorgungskasse Beiträge für Beschäftigte		<b>2.098,12</b>		<b>2.098,12</b>
		davon 90% FöMi	1.888,31		1.888,31
		davon 10% Eigenanteil	209,81		209,81
2016	50420100/70420100 SV-Beiträge Beschäftigte		<b>4.847,38</b>		<b>4.847,38</b>
		davon 90% FöMi	4.362,64		4.362,64
		davon 10% Eigenanteil	484,74		484,74
2016	56251011/76251011 Vergütungen einschließlich Reisekosten an Sachverständige - Projekte		<b>7.000,00</b>		<b>7.000,00</b>
		davon 90% FöMi	6.300,00		6.300,00
		davon 10% Eigenanteil	700,00		700,00
2016	56310021/76310021 Bürobedarf - Projekte		<b>550,00</b>		<b>550,00</b>
		davon 90% FöMi	495,00		495,00
		davon 10% Eigenanteil	55,00		55,00

2016	56321010/76321010 Bücher - Projekte		<b>300,00</b>		<b>300,00</b>
		davon 90% FöMi	270,00		270,00
		davon 10% Eigenanteil	30,00		30,00
2016	56131012/76131012 Reise- und Fahrkosten - Projekte		<b>1.035,00</b>		<b>1.035,00</b>
		davon 90% FöMi	931,50		931,50
		davon 10% Eigenanteil	103,50		103,50
	<b>Gesamtsumme 2016</b>		<b>47.218,36</b>		<b>47.218,36</b>
		davon 90% FöMi	42.496,52		42.496,52
		davon 10% Eigenanteil	4.721,84		4.721,84
	Personal (DK 5802/7802)	davon	-3.833,34		-3.833,34
	56251010/76251010 Vergütungen einschließlich Reisekosten an Sachverständige	davon	-888,50		-888,50
<b>2017</b>	41441030/61441030 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke vom öffentlichen Bereich vom Bund - Projekte	<b>62.793,04</b>		<b>62.793,04</b>	
2017	50221100/70221100 Dienstbezüge Arbeitnehmer		<b>47.081,79</b>		<b>47.081,79</b>
		davon 90% FöMi	42.373,61		42.373,61
		davon 10% Eigenanteil	4.708,18		4.708,18
2017	50320300/70320300 Versorgungskasse Beiträge für Beschäftigte		<b>3.147,18</b>		<b>3.147,18</b>
		davon 90% FöMi	2.832,46		2.832,46
		davon 10% Eigenanteil	314,72		314,72

2017	50420100/70420100 SV-Beiträge Beschäftigte		<b>7.271,07</b>		<b>7.271,07</b>
		davon 90% FöMi	6.543,96		6.543,96
		davon 10% Eigenanteil	727,11		727,11
2017	56251011/76251011 Vergütungen einschließlich Reisekosten an Sachverständige - Projekte		<b>10.000,00</b>		<b>10.000,00</b>
		davon 90% FöMi	9.000,00		9.000,00
		davon 10% Eigenanteil	1.000,00		1.000,00
2017	56310021/76310021 Bürobedarf - Projekte		<b>800,00</b>		<b>800,00</b>
		davon 90% FöMi	720,00		720,00
		davon 10% Eigenanteil	80,00		80,00
2017	56321010/76321010 Bücher - Projekte		<b>400,00</b>		<b>400,00</b>
		davon 90% FöMi	360,00		360,00
		davon 10% Eigenanteil	40,00		40,00
2017	56131012/76131012 Reise- und Fahrkosten - Projekte		<b>1.070,00</b>		<b>1.070,00</b>
		davon 90% FöMi	963,00		963,00
		davon 10% Eigenanteil	107,00		107,00
	<b>Gesamtsumme 2017</b>		<b>69.770,04</b>		<b>69.770,04</b>
		davon 90% FöMi	62.793,04		62.793,04
	Mehrbedarf 2017	davon 10% Eigenanteil	<b>6.977,00</b>		<b>6.977,00</b>
<b>2018</b>	41441030/61441030 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke vom öffentlichen Bereich vom Bund - Projekte	<b>20.778,01</b>		<b>20.778,01</b>	
2018	50221100/70221100 Dienstbezüge Arbeitn.		<b>15.693,93</b>		<b>15.693,93</b>
		davon 90% FöMi	14.124,54		14.124,54
		davon 10% Eigenanteil	1.569,39		1.569,39

2018	50320300/70320300 Versorgungskasse Beiträge für Beschäftigte		<b>1.049,06</b>		<b>1.049,06</b>
		davon 90% FöMi	944,15		944,15
		davon 10% Eigenanteil	104,91		104,91
2018	50420100/70420100 SV-Beiträge Beschäftigte		<b>2.423,69</b>		<b>2.423,69</b>
		davon 90% FöMi	2.181,32		2.181,32
		davon 10% Eigenanteil	242,37		242,37
2018	56251011/76251011 Vergütungen einschließlich Reisekosten an Sachverständige - Projekte		<b>3.000,00</b>		<b>3.000,00</b>
		davon 90% FöMi	2.700,00		2.700,00
		davon 10% Eigenanteil	300,00		300,00
2018	56310021/76310021 Bürobedarf - Projekte		<b>250,00</b>		<b>250,00</b>
		davon 90% FöMi	225,00		225,00
		davon 10% Eigenanteil	25,00		25,00
2018	56321010/76321010 Bücher - Projekte		<b>100,00</b>		<b>100,00</b>
		davon 90% FöMi	90,00		90,00
		davon 10% Eigenanteil	10,00		10,00
2018	56131012/76131012 Reise- und Fahrkosten - Projekte		<b>570,00</b>		<b>570,00</b>
		davon 90% FöMi	513,00		513,00
		davon 10% Eigenanteil	57,00		57,00
	<b>Gesamtsumme 2018</b>		<b>23.086,68</b>		<b>23.086,68</b>
		davon 90% FöMi	20.778,01		20.778,01
	Mehrbedarf 2018	davon 10% Eigenanteil	<b>2.308,67</b>		<b>2.308,67</b>

Bezug zum Haushaltssicherungskonzept:

kein direkter Bezug

Roland Methling

**Anlagen:** Vorhabensbeschreibung, Jahresfinanzierungsplan

## Vorhabensbeschreibung zum Antrag auf Zuwendung für das Anschlussvorhaben zum Masterplan 100 % Klimaschutz für die Hansestadt Rostock



### „Klimaneutral 2050 – Rostock nimmt Kurs“

Die Hansestadt Rostock bewirbt sich um die Förderung des Anschlussvorhabens für den „Masterplan 100 % Klimaschutz“, weil der im laufenden Vorhaben begonnene Prozess der Umsetzung mit intensiver Begleitung fortgesetzt werden soll.

Aufgrund der Einordnung von Klimaschutz als freiwillige Leistung im kommunalen Handeln werden finanzielle Mittel für Personal- und Sachkosten nicht ausreichend zur Verfügung gestellt, wenn Konsolidierungsmaßnahmen für den kommunalen Haushalt gesucht werden. Mit der Förderung des Anschlussvorhabens und damit im Wesentlichen einer Personalstelle in der Klimaschutzleitstelle wird die Fortführung des Masterplan-Prozesses in Rostock für zwei weitere Jahre gesichert. Unter Punkt 2 wird beschrieben, wie die weitere Verstetigung des Masterplan-Prozesses erfolgen soll. Klimaschutz soll, angeregt durch Leitlinien, Projekte, Aktionen u. a., Teil des alltäglichen Verwaltungshandelns werden. Der Unterpunkt 2.3 beschreibt die Verstetigung im personellen Bereich in der Stadtverwaltung, die in der für die Koordinierung des Masterplan-Prozesses zuständigen Klimaschutzleitstelle erfolgt.

Im Laufe des Vorhabens „Masterplan 100 % Klimaschutz“ wurden in Rostock verschiedene Mitstreiter für den Klimaschutz gewonnen, die im eigenen Wirkungsbereich Maßnahmen umsetzen oder sich gemeinsam für Vorhaben und Öffentlichkeitsarbeit einsetzen. Die begonnene Zusammenarbeit soll im weiteren Umsetzungsprozess vertieft werden. Auch die Bürger der Stadt sollen stärker eingebunden werden, indem deren eigene Handlungsfelder wie Konsum, Verkehr und Energie kommuniziert werden. Für verschiedene Zielgruppen werden dabei in Zusammenarbeit mit bestehenden Initiativen aus der Stadtgesellschaft Beteiligungs- und Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Eine besondere Zielgruppe sind die Schüler. Ein Teil von ihnen wurde bereits durch den Energiesparwettbewerb an Schulen vom Thema Klimaschutz berührt. Sie sollen als zukünftige Entscheider noch stärker in unseren Fokus rücken.

Das in Bearbeitung befindliche Kommunikationskonzept soll vor dem Hintergrund einer stärkeren Bürgerbeteiligung und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel gestaltet werden.

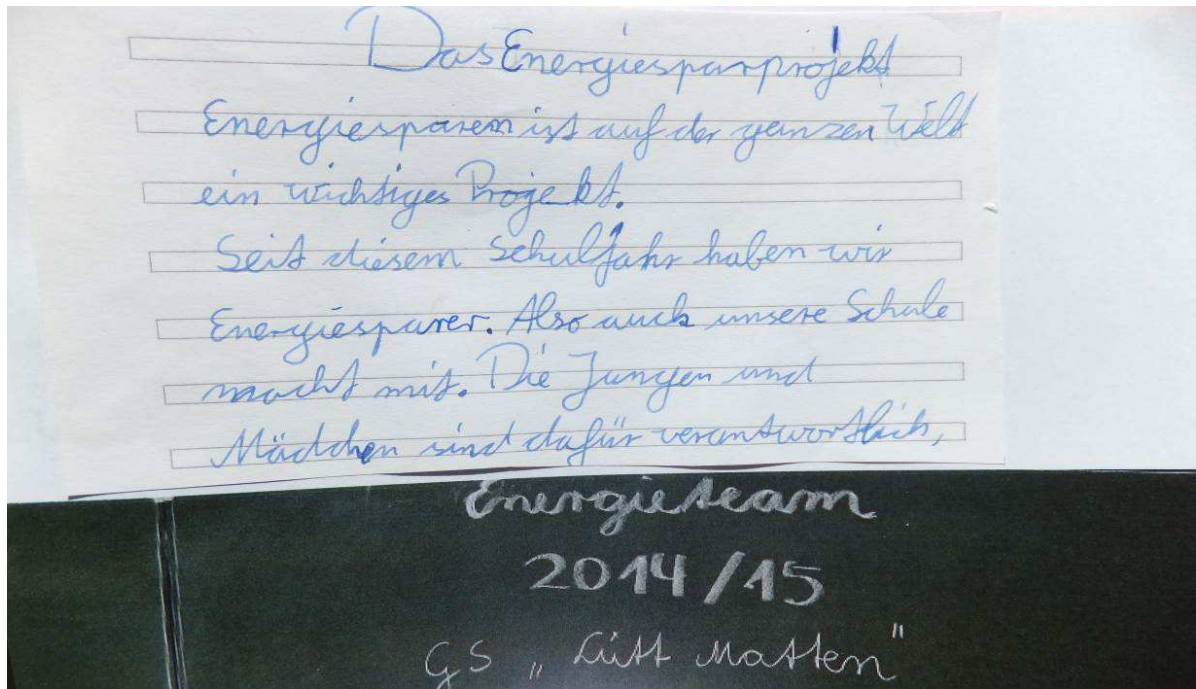
Im weiteren Antragstext wird beschrieben, wie sich bislang der Masterplan-Prozess in der Hansestadt Rostock darstellt und wie die Fortführung des Umsetzungsprozesses unter der Verwendung der ggf. bewilligten Mittel für das Anschlussvorhaben gestaltet würde.

## Inhalt

- 1. Mit der Erstellung und beginnenden Umsetzung des Masterplan 100 % Klimaschutz in der Hansestadt Rostock eingeleitete Veränderungen**
- 2. Aspekte der Verstetigung des Masterplan-Prozesses im Anschluss an die Förderung**
- 3. Einleitung des gesellschaftlichen Wandels durch vielseitige Ansprache der Stadtgesellschaft**
- 4. Die Hansestadt Rostock als Klimaschutzvorreiter im Nord-Osten Deutschlands**
- 5. Unsere Pluspunkte für die neuen Masterplankommunen**

Anhang:  
**Finanzplan**

## 1. Mit der Erstellung und beginnenden Umsetzung des Masterplan 100 % Klimaschutz in der Hansestadt Rostock eingeleitete Veränderungen



Aus dem Beitrag der Grundschule Lütt Matten zum Energiesparwettbewerb 2015

Schon seit dem Beitritt der Hansestadt Rostock zum Klimabündnis e.V. im Jahr 1991 wurde der Fokus auf Aspekte und mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stadt gerichtet. Zunächst initiiert im Bereich Umwelt der Stadtverwaltung und in Vereinen und Verbänden wurden diese Aktivitäten mit dem Projekt „Masterplan 100% Klimaschutz“ zusammengeführt, koordiniert und wesentlich erweitert. Zunehmend wurden dabei sowohl kommunale als auch Unternehmen der freien Wirtschaft eingebunden.

### 1.1 Stärkere Vernetzung von Klimaschutz-Akteuren in Rostock

Der bisherige Masterplan-Prozess erfuhr die Unterstützung verschiedener Klimaschutzakteure aus Rostock.

#### • Energiebündnis Rostock

In der Phase der Erarbeitung der Projektskizze für die Beantragung der Förderung des „Masterplan 100% Klimaschutz“ wurde am 12. April 2011 das Energiebündnis Rostock von zehn Gründungsmitgliedern initiiert. Neben der Hansestadt Rostock bekannten sich Rostocker Institutionen und Unternehmen sowie kommunale Betriebe durch Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung zur Unterstützung der Energiewende in Rostock und damit des Masterplan-Prozesses. Zu den Gründungsmitgliedern gehören u. a. die Universität Rostock, die Stadtwerke Rostock AG, die Rostocker Straßenbahn AG, die Stadtentsorgung Rostock und das kommunale Wohnungsunternehmen WIRO. Mittlerweile gibt es 20 Mitglieder.

Seit dem Bestehen des Energiebündnisses werden der Austausch zu energierelevanten Themen gepflegt und gemeinsam öffentliche Veranstaltungen organisiert. Das Vorhaben der Hansestadt Rostock „Masterplan 100% Klimaschutz“ wurde durch rege Mitwirkung am Erstellungsprozess unterstützt. In die begonnene Umsetzungsphase bringen sich die Mitglieder durch eigene und gemeinsame Initiativen ein. So wird zum Beispiel in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Rostock die öffentliche „Energietour“ mit

Führungen und Informationsveranstaltungen bei den Mitgliedern des Energiebündnisses durchgeführt.

Zahlreiche Mitglieder des Energiebündnisses nahmen an Workshops zum Klimaschutz teil. So wurde unter anderem das Thema Suffizienz ausgiebig besprochen und die Vertiefung der intensiven Diskussion angeregt.

#### • **Agenda21-Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“**

Der Agenda21-Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“ besteht aus einem festen Kern aus Mitarbeitern der Stadtverwaltung (Amt für Umweltschutz, Tief- und Hafenbauamt) sowie Vertretern der Deutschen Bahn AG, der Rostocker Straßenbahn AG und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Regionalgruppe Rostock e.V.. Projektbezogen finden Kooperationen mit Rostocker Vereinen und Institutionen statt, so bspw. mit dem Eine-Welt-Landesnetzwerk M-V, der Verbraucherzentrale und mit Soziale Bildung e.V.. Der Aufgabenschwerpunkt liegt in der Vorbereitung und Durchführung von öffentlichen Kampagnen und Wettbewerben zum Thema „Nachhaltige Mobilität“, u.a. Klima-Aktionstag.

#### • **Agenda21-Arbeitskreis „Energiewende“**

Der seit 2008 bestehende Arbeitskreis „Energiewende“ hat den Prozess im Vorhaben „Masterplan 100% Klimaschutz“ maßgeblich unterstützt und wirkt bei der Umsetzung der erarbeiteten Strategien mit. Im Arbeitskreis werden Informationen und Meinungen zu verschiedenen Fachthemen ausgetauscht und erörtert, um diesbezüglich gemeinsame Standpunkte zu erarbeiten, die an Gemeindevertreter und Stadtverwaltung zur Beachtung herangetragen werden.

### **1.2 Berücksichtigung von Klimaschutz in der kommunalen Bauleitplanung/Erstellung von Energiekonzepten für ausgewählte Bebauungspläne**

Mit dem Vorhaben „Masterplan 100 % Klimaschutz“ werden auch bei der Stadtplanung Klimaschutzbelange berücksichtigt. Bei den regelmäßig für Bebauungspläne zu erstellenden Umweltberichten wird dem Klimaschutz ein eigenes Kapitel gewidmet. Für ausgewählte Bebauungspläne werden seit 2013 Konzepte zur Energieversorgung erstellt, die die vorhandenen Möglichkeiten zur Wärmeversorgung untersuchen und Potentiale zur Minderung des Wärmebedarfs durch Gebäudestellung, Bauweise und optimierte solare Gewinne aufzeigen. Alternativ werden derzeit für Grundstücke, die sich im städtischen Eigentum befinden, Konzeptausschreibungen vorbereitet, die auch das Thema Energie beinhalten.

### **1.3 Öffentlich zugängliche Datensammlung zur Versorgung mit Regenerativenergie und Fernwärme**

Die im Rahmen des Vorhabens „Masterplan 100 % Klimaschutz“ erarbeiteten geodatenorientierten Ergebnisse der Analysen zum Solarpotential, zum Potential für Geothermie und Abwärme sowie das Wärmebedarfskataster sind im online zur Verfügung stehenden Stadtplan als zuschaltbares Thema für jeden Bürger abrufbar. Ergänzt werden diese Informationen mit dem Geltungsbereich der seit 2007 geltenden örtlichen Fernwärmesatzung. Damit können interessierte Gebäudeeigentümer und Planer eine Erstinformation über die individuellen Möglichkeiten zur Versorgung mit Regenerativenergie erhalten.

### **1.4 Novellierung Fernwärmesatzung**

Rostock verfügt über ein ausgedehntes Fernwärmenetz, das zentral aus einer Gas- und Dampfturbinenanlage in Kraft-Wärme-Kopplung gespeist wird.

Derzeit finden Abstimmungen zur Novellierung der örtlichen Satzung zur Versorgung mit Fernwärme in der Hansestadt Rostock statt. Ziele der Novellierung sind die Erhöhung des Anschlussgrades und der Rückbau von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Heizungsanlagen. Dadurch werden örtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen verringert und die Luftqualität verbessert. Gleichzeitig bietet die zentrale Bereitstellung von Wärme die Voraussetzung, mit Brennstoffwechsel zu regenerativen Quellen flächendeckend einen erheblichen Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen.

### **1.5 Ausrichtung MOPZ auf Stärkung des Umweltverbundes**

Bei der Erstellung unseres integrierten Gesamtverkehrskonzepts, dem **MO**bilitäts**P**lan **Z**ukunft“ lautet erstmals die Zielstellung: „Stärkung des Umweltverbundes“.

Bei verschiedenen Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung und in Arbeitsgruppen von Institutionen, Verkehrsunternehmen und Interessensverbänden wurden Lösungsmöglichkeiten diskutiert, die zukünftig wegweisend für die Gestaltung des Verkehrs in Rostock werden sollen.

### **1.6 Einrichtung der Stelle des Mobilitätskoordinators als Stabsstelle**

Seit 2014 gibt es in Rostock die Stabsstelle eines Mobilitätskoordinators, der auf die Stärkung des Umweltverbundes im Verkehr und der E-Mobilität hinwirkt - auch um damit in einem wichtigen Handlungsfeld des Klimaschutzes einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung zu erreichen. Ämterübergreifend werden Projekte wie Dienstfahrzeug-Pool, Onlinebuchung für Dienstfahrräder, betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement und das öffentliche Fahrradforum umgesetzt. Der jährlich in Rostock stattfindende Klima-Aktionstag erhält durch den Mobilitätskoordinator eine intensive Unterstützung.

### **1.7 Schaffung eines höheren Bewusstseins für Klimaschutz und Energie bei Mitarbeitern der Stadtverwaltung und bei Bürgern**

Im Rahmen des Projekts „Einfach ausschalten!“ (September 2011 - Oktober 2013) zur Energieeinsparung in der Stadtverwaltung durch Änderung des Nutzerverhaltens wurde von August 2012 bis März 2013 an einem ausgewählten Standort ein Pilotprojekt durchgeführt. Die Aufgeschlossenheit der beteiligten Mitarbeiter sowie die verstärkte nicht-investive Maßnahmendurchführung im Gebäude führten zu einer Energieeinsparung von rund 5,5 %.

### **1.8 Umsetzung Konzept klimaneutrale Verwaltung**

Der überwiegende Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stadtverwaltung wird durch die Nutzung, d.h. den Wärme- und Stromverbrauch in den kommunalen Gebäuden verursacht, was in einer CO<sub>2</sub>-Eröffnungsbilanz objektbezogen ermittelt wurde. Diesem Handlungsfeld kommt demnach die größte Bedeutung zu, um das Ziel einer CO<sub>2</sub>-neutralen Stadtverwaltung zu erreichen. Mit der Durchführung von „Energie-Checks“ sollen Energieeinsparpotenziale aufgezeigt und Empfehlungen für eine energetische Sanierung gegeben werden.

### **1.9 Durchführung von „Energie-Checks“ in Verwaltungsgebäuden**

Im Rahmen des Vorhabens „Masterplan 100 % Klimaschutz“ wurden erstmals an kommunalen Standorten (Stadtbibliothek, Feuerwache, Haus des Bauens und der Umwelt öffentliche Sanitärgebäude, Verwaltungsgebäude Westfriedhof) „Energie-Checks“, d.h. die energetische Analyse der Gebäude und die Darstellung von möglichen Einsparmaßnahmen durchgeführt. Objektbezogene Maßnahmenvorschläge zur Energieeinsparung wurden an zwei Standorten unter Beteiligung der Mitarbeiter diskutiert.

### 1.10 Intensivierung Energiesparwettbewerb an Rostocker Schulen

Seit dem Schuljahr 2014/2015 wurde das Bewertungsschema zur Ermittlung der Prämienberechnung für die Schulen um Aktionspunkte für besondere themenbezogene Projekte bzw. Maßnahmen ergänzt. Somit werden nicht nur die tatsächlichen Energieeinsparungen, sondern auch die Aktivitäten der Schüler in die Prämienberechnung einbezogen. Dieses Angebot wurde seitens der Schulen rege genutzt. Im weiteren Verlauf des Energiesparwettbewerbs sollen weitere Schulen gezielt angesprochen und zur Teilnahme motiviert werden. Die Beteiligungsquote liegt bei etwa 50%.

## 2. Aspekte der Verstetigung des Masterplan-Prozesses im Anschluss an die Förderung



Gründung Energiebündnis im April 2011

### 2.1 Verankerung von Klimaschutz in den Rostocker Leitlinien zur Stadtentwicklung

Eine der sieben Leitlinien zur Stadtentwicklung heißt seit 2012 „Rostock ist Vorreiter im Klimaschutz“. Für die Umsetzung dieses Ziels wurden folgende Handlungsfelder benannt:

- zum Schutz des Weltklimas beitragen
- mit Energieeinsparung und Effizienz den Weg für die Energiewende bereiten
- den Anteil erneuerbarer Energien steigern
- regionale Wissenschafts- und Technologiekooperation in neuer Dimension

Als Leitprojekt wurde die Einrichtung eines Regionalen Netzwerks zur Energiewende gewählt. Mit Umsetzungsberichten wird der Grad der Zielerreichung dokumentiert.

### 2.2 Einrichtung der Steuerungsgruppe

Für das Controlling und Monitoring des Umsetzungsprozesses des „Masterplan 100% Klimaschutz“ wurde eine übergeordnete Steuerungsgruppe initiiert, die unter der Leitung des Oberbürgermeisters steht. Der Wirkungskreis ist auf kommunale Unternehmen und die Stadtverwaltung gerichtet und soll auf die Stadtgesellschaft ausstrahlen.

In der Steuerungsgruppe sind das Energiebündnis und der Agenda21-Arbeitskreis „Energiewende“ sowie Kommunalpolitiker vertreten.

### 2.3 Klimaschutzleitstelle zur Koordination der Umsetzung des Masterplans 100% KS

Die 2008 mit zwei Planstellen eingesetzte Klimaschutzleitstelle koordiniert die Umsetzung des „Masterplan 100% Klimaschutz“ mit der Unterstützung durch die Projektstelle aus dem Vorhaben. 2015 wurde eine Stelle befristet einer anderen Organisationseinheit zugeordnet. Diese steht ab 2017 dauerhaft für den Klimaschutz zur Verfügung.

## **2.4 Fortschreibung des Masterplans 100 % Klimaschutz und Berichtswesen an Bürgerschaft und ihre Ausschüsse sowie die Öffentlichkeit**

Neben der erforderlichen Fortschreibung des Masterplans werden zweijährlich Berichte zur Umsetzung des „Masterplan 100% Klimaschutz“ an die Bürgerschaft als oberstes Gremium der Stadt gegeben. Durch die Beteiligung eines Ausschussvorsitzenden an der Steuerungsgruppe ist halbjährlich ein Informationsfluss gesichert.

Im Rahmend der aktivitätsbezogenen Öffentlichkeitsarbeit wird kontinuierlich über die Umsetzung des Masterplans berichtet.

## **2.5 Energiebündnis Rostock gründet Verein**

Das Energiebündnis Rostock strebt eine stärkere Wahrnehmung in der Öffentlichkeit und die gemeinsame Finanzierung von Aktionen an. Um diesen Aktivitäten eine rechtliche und finanzielle Basis zu geben, ist im Energiebündnis der Vorschlag einer Vereinsgründung angenommen worden. Die Vereinsgründung ist derzeit in Vorbereitung.

## **2.6 Agenda21-Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“**

Über die interne Zusammenarbeit hinaus soll eine stärkere Bündelung mit bestehenden Kampagnen anderer Akteure stattfinden, bspw. mit der Universität Rostock und dem ADFC.

## **2.7 Umsetzung und Fortschreibung des städtischen Planungsleitfadens „Energie“**

Für die im „Masterplan 100% Klimaschutz“ benannte Maßnahme zur Erarbeitung eines Planungsleitfadens „Energie“ für das Bauen in der Stadtverwaltung werden verbindliche Vorgaben festgeschrieben, die auf die Zielerreichung der CO<sub>2</sub>-Reduzierung hinwirken.

## **2.8 Umsetzung Konzept „Klimaneutrale Verwaltung“**

Mit der Verankerung des Konzepts „Klimaneutrale Verwaltung“ in den Leitlinien zur Stadtentwicklung soll langfristig ein wirksames, öffentliches Nachhaltigkeitsmanagement etabliert werden. Die Handlungsfelder umfassen die kommunalen Gebäude, die kommunale Flotte, die Straßenbeleuchtung und Dienstreisen/Dienstgänge der Mitarbeiter. Dem Handlungsfeld kommunale Gebäude kommt dabei die größte Bedeutung zu, um das Ziel einer CO<sub>2</sub>-neutralen Stadtverwaltung zu erreichen (s. Punkt 1. – Umsetzung Konzept klimaneutrale Stadtverwaltung). Rund 140 kommunale Liegenschaften müssen hinsichtlich Effizienz und Energieeinsparpotential bewertet werden. Der Stadtverwaltung ist dabei wichtig, eine Vorbildrolle einzunehmen und die Stadtgesellschaft regelmäßig über den Stand der Dinge zu informieren.

## **2.9 Verstärkung durch den Mobilitätskoordinator**

Der schon unter 1.7 beschriebene Mobilitätskoordinator soll dauerhaft für die Stärkung des Umweltverbundes im Verkehr und der E-Mobilität wirken. Die intensive Zusammenarbeit mit der Klimaschutzleitstelle wird fortgesetzt.

## **2.10 Klimaschutz als Pflichtaufgabe in der Bauleitplanung**

Zur Verankerung der Belange des Klimaschutzes als Pflichtaufgabe in der Bauleitplanung wird angestrebt, eine Stelle mit der erforderlichen fachtechnischen Ausstattung zu schaffen und der Stelleninhaber qualifiziert.

### 3. Einleitung des gesellschaftlichen Wandels durch vielseitige Ansprache der Stadtgesellschaft



*Klima-Aktionstag „Straße frei!“ mit PARK(ing) Day, hier: Fahrradwerkstatt in einer Parktasche*

#### 3.1 Neue Leitmarke: „Klimaneutral 2050 – Rostock nimmt Kurs“

Um mehr Aufmerksamkeit zu erzeugen und die Wahrnehmung der Klimaschutzaktivitäten zu verbessern, wurde ein übergeordneter Slogan für den gesamten Klimaschutz-/ Masterplanprozess und seiner Zielsetzung entwickelt. Ziel ist es, ein WIR-Gefühl zu erzeugen. Mit dem Slogan „Klimaneutral 2050 - Rostock nimmt Kurs“ wird dabei direkt auf die maritime Geschichte und Zukunft der Hansestadt gezielt und somit eine Identifikation zum Klimaschutz speziell in Rostock geschaffen.

#### 3.2 Zweiteilige Auftaktkonferenz für das Anschlussvorhaben

Bei der Auftaktkonferenz wird im ersten Teil der Fokus auf folgende Themen gelegt: Stand des Vorhabens „Masterplan 100% Klimaschutz“ mit Anschlussvorhaben; Bezug zur Landesstrategie; Klimaschutz und Wirtschaft, Klimaschutz und Wissenschaft; Posterausstellung zu Aktivitäten und Vorhaben von Akteuren (Unternehmen, Institutionen, Schulen, Bürger, Vereine Verbände, Initiativen).

Im abendlichen zweiten Teil der Veranstaltung für Bürger wird das Thema Klimaschutz allgemeinbildend und zum Handeln motivierend mit Hintergrundinformationen aus Rostock mit Referenten diskutiert. Begleitend kann die Posterausstellung besucht werden.

#### 3.3 Mitwirkung des Energiebündnisses Rostock und der Agenda21- Arbeitskreise „Klimaschutz und Mobilität“ sowie „Energiewende“

##### • Energiebündnis Rostock

Das Energiebündnis Rostock wird sich weiterhin mit gemeinsamen Aktionen und als Mitglied der Steuerungsgruppe in die Umsetzung des Masterplans einbringen. Ergänzend fördern die Mitglieder die Umsetzung mit diesbezüglichen Maßnahmen im eigenen Unternehmen bzw. mit eigenen Initiativen. Die Energietour mit ihren Führungen für interessierte Bürger wird fortgesetzt. (Siehe auch Punkt 3.10)

##### • Agenda21- Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“

Erstmalig wurde 2015 der Verein Soziale Bildung e.V. mit der Organisation des Klima-Aktionstages beauftragt. Eine bessere Vernetzung mit den Akteuren der Stadtgesellschaft

soll dadurch erzielt werden, aber insbesondere auch eine neue Inspiration. Das Ziel ist, eine gute gesamtstädtische Projektzusammenarbeit zum Klima-Aktionstag und langfristig darüber hinaus zu entwickeln, zu etablieren und ggfs. eine Finanzierung dafür über den Arbeitskreis zu sichern.

• **Agenda21- Arbeitskreis „Energiewende Rostock“**

Der Arbeitskreis bringt sich mit Ideen und Standpunkten als Initiator und Vermittler in den Umsetzungsprozess ein.

**3.4 Stärkung und Unterstützung von Vereinen und Initiativen durch gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit über Internetplattform und Städtischen Anzeiger**

Die Hansestadt Rostock verfügt über eine Vielzahl an Initiativen, Vereinen und Institutionen, die sich mit Projekten und Bildungsangeboten aus den Bereichen Nachhaltigkeit und Klimaschutz beschäftigen. Ziel ist es, die Akteure mittels einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen. Bestehende Internetplattformen mit Ortsbezug werden dabei einbezogen bzw. erweitert. Hier können Informationen zu den verschiedenen Akteuren selbst und ihren Angeboten wie z. B. Reparaturbörsen und Ausleihmöglichkeiten platziert werden.

Als städtische Plattform soll das Amtsblatt „Städtischer Anzeiger“, genutzt werden, um mit einem regelmäßigen Einlegeblatt Akteure und Aktivitäten sowie gemeinsame Veranstaltungen vorzustellen bzw. bekanntzugeben.

**3.5 Einführung Stromsparcheck**

Das Projekt Stromspar-Check ist ein bundesweit in anderen Kommunen erfolgreich umgesetztes Projekt zur Reduzierung des Energieverbrauchs in einkommensschwachen Haushalten. Vor einigen Jahren war es auch in Rostock begonnen worden und soll wieder aufgenommen werden. Voraussetzung für eine Wiederaufnahme des Projektes in Rostock ist ein Projektträger, der mit Unterstützung durch das Hanse-Jobcenter und dessen Förderung Langzeitarbeitslose zu Stromsparhelfern schult, um in Haushalten Beratungen/ Checks durchzuführen.

Die Suche nach einem geeigneten Projektträger wird fortgeführt.

**3.6 Energiesparwettbewerb für private Haushalte**

Die vorliegenden Ergebnisse des „Masterplan 100% Klimaschutz“ zeigen, dass private Haushalte einen großen Anteil am Energieverbrauch - vor allem im Wärmebereich - und damit am CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben. Um die privaten Haushalte in den Masterplanprozess einzubeziehen und die Bürger zu motivieren, soll mit externer Unterstützung ein einjähriger Wettbewerb zwischen ausgewählten privaten Haushalten initiiert und von umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Als Projektbeteiligte sind das Energiebündnis Rostock, Wohnungsunternehmen in Rostock, die Verbraucherzentrale Mecklenburg-Vorpommern sowie lokale Pressevertreter, auch Lokalfernsehen und Lokalradio vorgesehen.

**3.7 Energy Award für Unternehmen – zweijährlicher Wettbewerb zur Verleihung des Energiepreises**

Erstmalig wird im Herbst 2015 der Rostocker Energy Award an Unternehmen aus der Region Rostock verliehen, die in den Bereichen Energieeinsparung/Energieeffizienz, Einsatz erneuerbarer Energien und Energiemanagement aktiv sind. Der von den Rostocker Stadtwerken und dem Kulturzentrum FRIEDA 23 ausgelobte Preis soll alle zwei Jahre im Wechsel mit dem seit 1993 etablierten Rostocker Umweltpreis vergeben werden.

### **3.8 Energiemanagement in der Praxis – gemeinsame öffentliche Konferenz mit der IHK**

Mit der diesjährigen Novellierung des Energie-Dienstleistungsgesetzes EDL-G werden zahlreiche Unternehmen verpflichtet, ein Energie-Audit durchzuführen oder ein Energiemanagement-System einzuführen. In Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer zu Rostock soll eine Konferenz zur Umsetzung des EDL-G organisiert werden, um an örtlichen Beispielen zu zeigen, welche Umsetzungs-Strategien genutzt werden und welche Einsparmöglichkeiten dadurch aufgezeigt werden konnten. Die Bildung eines Netzwerks von Aktiven wird von der IHK angeregt.

### **3.9 Klimaschutz und Kultur: Kino, Theater, Ausstellungen**

Die Einbeziehung von kulturellen Einrichtungen in Rostock, wie z. B. das städtische Theater und Kinos, in den Rostocker Klimaschutzprozess soll etabliert werden.

Im September 2014 fand im Rahmen der Rostocker Woche für Nachhaltigkeit und Klimaschutz bereits eine Kooperation mit einem Rostocker Kino statt. Dokumentarfilme sowie Angebote für Schulen zum Thema Globale Erwärmung und Klimaschutz wurden in das Programm aufgenommen und vom Publikum gut angenommen.

Im Rahmen der Aktivitäten des Energiebündnisses, aber auch im Rahmen des Energiesparwettbewerbs an Schulen ist die Entwicklung von Ausstellungen angedacht.

### **3.10 Volkshochschule: Durchführung Energietour und Veranstaltungen zu weiteren Energiethemen**

Im Rahmen der Energietour stellen die Mitglieder des Energiebündnisses Rostock der Öffentlichkeit ihre Aktivitäten zur Energiewende vor, um interessierte Bürger über ihre Aktivitäten zur Energiewende zu informieren. Dafür öffnen sie im Jahr 2015 zum zweiten Mal nach 2014 die Türen ihrer Unternehmen und ermöglichen den Besuchern speziell geführte Betriebsbesichtigungen. Die Energietour wird von der Volkshochschule Rostock unterstützt und in das Jahresprogramm aufgenommen.

Die Energietour soll auch in den nächsten Jahren fortgesetzt werden. Es sind weitere Veranstaltungen zu den Themen Energiewende, Klimaschutz angedacht.

### **3.11 Klima-Aktionstag: Verbindung der Themen klimafreundliche Mobilität mit Abfallvermeidung und Ernährung**

Schwerpunktthema des Klima-Aktionstages ist das Thema „Nachhaltige Mobilität“. Im Hinblick auf den gesamtstädtischen Klimaschutzprozess und auf die vielseitigen Handlungsansätze bei den Aktivitäten der Klimaschutzakteure ist eine Ausweitung auf andere klimaschutzrelevante Themen geplant, bspw. Abfallvermeidung (Second Hand, Recycling, Tauschmarkt) und Ernährung (regional und saisonal mit Kleingärtnern). Über das Thema „Urlaub vor der Haustür“ können langfristig auch örtliche Partner (Tourismus, Mobilität im Landkreis) einbezogen werden.

Mit der Themenauswahl soll auch eine Diskussion zum tatsächlichen Bedarf beim eigenen Konsum angeregt werden.

### **3.12 Fortführung STADTRADELN**

Das STADTRADELN, eine Kampagne zur Radverkehrsförderung des Klima-Bündnis e. V., hat sich in Rostock bereits etabliert und verzeichnet von Jahr zu Jahr steigende Teilnehmerzahlen. Daher wird die Kampagne fortgeführt. Nachdem Rostock mehrere Jahre einziger Teilnehmer aus Mecklenburg-Vorpommern war, konnten im Rahmen der Vernetzung kommunaler Klimaschutz-Aktivitäten weitere Kommunen zur Teilnahme motiviert werden. Rostock startete zeitgleich mit drei weiteren Kommunen/Landkreisen (Schwerin, Stralsund, LK Vorpommern-Rügen). Zum ersten Mal radelte im Jahr 2015 eine weitere Kommune aus M-V: Ludwigslust.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V unterstützte die landesweite Aktion, indem es die Teilnahmekosten übernahm (Budget: 10.000 €). Das Ziel ist die Sicherung dieser finanziellen Unterstützung und die Motivation weiterer Kommunen und Landkreise zur Teilnahme am STADTRADELN.

### 3.13 Bürgerwerkstatt Stadtplanung und Klimaschutz

Anhand eines konkreten Planungsvorhabens soll in Zusammenarbeit mit der Stadtplanung eine Bürgerwerkstatt durchgeführt werden. Aus der Sicht des Bürgers als potentieller Nutzer sollen die Belange des Klimaschutzes in die Entwicklung eines Bauvorhabens eingebracht und diskutiert werden. Die Ergebnisse werden in der Öffentlichkeit und in den Fachämtern der Stadtverwaltung beispielgebend kommuniziert.

### 3.14 Vorbildwirkung der Stadtverwaltung stärken: Fortführung Monatstipps und Projekt „Einfach ausschalten“, Projekt „Klimaneutrale Verwaltung“

Die im Rahmen des Projekts „Einfach ausschalten!“ entwickelten Monatstipps werden weitergeführt. Regelmäßig erscheinen diese im Intranet mit Anregungen zum Energiesparen im Büro oder mit aktuellen Informationen zum Klimaschutz.

Im Herbst 2015 startet an einem weiteren Verwaltungsstandort unter Einbindung der Mitarbeiter ein zweites Pilotprojekt „Einfach ausschalten!“.

Die ermittelten Einsparpotentiale aus den „Energie-Checks“ in Verwaltungsgebäuden sollen in Umsetzungsprojekten schrittweise erschlossen werden. Weitere „Energie-Checks“ sollen folgen. Für 2015 ist eine erneute Auswertung der Bilanzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Stadtverwaltung geplant.

### 3.15 Umweltkalender für Klimaschutzthemen nutzen

Der Rostocker Umweltkalender erscheint jährlich mit einer Auflage von rund 90.000 Stück und wird kostenlos an die Haushalte verteilt. Besonders durch die Koppelung eines jährlichen Foto-Wettbewerbs zu unterschiedlichen Themen ist der Kalender stark in die Wahrnehmung der Öffentlichkeit eingebunden. Geplant ist hier bspw. die Erweiterung der Fotoaufrufe um klimaschutzrelevante Themen wie z. B. „Erneuerbare Energien im Stadtbild“.

### 3.16 Finanzierung von Maßnahmen und Aktivitäten

Die Durchführung von Maßnahmen soll auf der Basis der vorhandenen Mittel im städtischen Haushalt erfolgen. Für die Jahre 2016 bis 2018 sind jeweils folgende Mittel für Ausgaben beim Klimaschutz im städtischen Haushalt geplant:

- Herstellung, Ankauf und Verbreitung von Informationsmaterial	1.500,- EURO
- Vergütungen für Sachverständige	50.000,- EURO
- Öffentlichkeitsarbeit	5.000,- EURO

Ergänzend werden für investive Maßnahmen der Stadtverwaltung Mittel aus relevanten Förderprogrammen des Landes und des Bundes beantragt. Die Einwerbung von Mitteln aus der EU-Förderung wird angestrebt.

#### 4. Die Hansestadt Rostock als Klimaschutzvorreiter im Nord-Osten Deutschlands



*Sechstes Masterplantreffen der MPK 2012 in Rostock-Warnemünde, 2014*

Die Hansestadt Rostock wurde als einzige Kommune in den neuen Bundesländern für die Förderung als Masterplankommune ausgewählt. Dies hatte Signalwirkung und begründete eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit anderen im Klimaschutz aktiven Kommunen im Nordosten, z.B. Stralsund und Greifswald.

##### 4.1 Vernetzung mit den Klimaschützern Nord

Seit 2009 treffen sich die Klimaschutzbeauftragten aus Mecklenburg-Vorpommern einmal jährlich als „Klimaschützer Nord“ zum Erfahrungsaustausch und zur Projektplanung. Im Rahmen eines der Treffen entstand die Idee der gemeinsamen Beteiligung in M-V am STADTRADELN.

Für weitere Projektplanungen ist es notwendig, die Zusammentreffen zu intensivieren. Anstatt wie bisher einmal im Jahr sollen die Treffen zweimal jährlich stattfinden. Um die Ausstrahlungswirkung in Mecklenburg-Vorpommern zu verstärken, wird das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V eingeladen.

##### 4.2 Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rostock

Die im Handlungsfeld Verkehr begonnene Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rostock soll um das Themengebiet Energieversorgung erweitert werden. Als weiterer Partner soll der Regionale Planungsverband Mittleres Mecklenburg gewonnen werden.

##### 4.3 Beiträge auf regionalen Veranstaltungen

Rostock ist regelmäßig auf regionalen (bspw. Klimaschutztreffen NORD) sowie überregionalen Veranstaltungen (Klima-Bündnis, DIfU) mit Beiträgen über laufende Projekte vertreten. Dieser Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen ist für die zukünftige und langfristige Klimaschutzarbeit unabdingbar.

##### 4.4 Austausch mit MPK2012

Es besteht großes Interesse, den fruchtbaren Austausch mit den MPK2012 fortzusetzen. Insbesondere der Austausch mit den Kommunen, die eine ähnliche Größenordnung haben, hat mehrere erfolgreiche Ansätze für unsere Arbeit gebracht. Beispielsweise wurde die Idee der „Energietour“ in Anlehnung an eine Initiative aus Flensburg entwickelt.

## 5. Unsere Pluspunkte für die neuen Masterplankommunen



*Rostocker Straßenbahn mit Klimaschutzmotiv*

Bei der Umsetzung des Vorhabens „Masterplan 100 % Klimaschutz“ in der Hansestadt Rostock haben wir viele Erkenntnisse in unserer Stadt selbst - aber auch bei Netzwerkveranstaltungen gewonnen. Wir haben dabei auch durch den Blick von außen, von anderen im Klimaschutz Aktiven erfahren können, worin unsere lokalen Besonderheiten liegen und wo wir die gleichen Ansätze und Probleme haben. Unter den genannten Punkten sind auch weit vor dem Masterplan-Prozess umgesetzte Vorhaben aufgeführt, die Beiträge zu Klimaschutz und Ressourcenschonung leisten und sich in der gegenwärtigen CO<sub>2</sub>-Bilanz bemerkbar machen.

In Vorbereitung der Antragstellung wurde eine Anfrage an relevante Kommunen und Landkreise in M-V zur Antragstellung MPK 2016 versandt, um ggf. eine langfristige Kooperation zu initiieren. Eine solche Kooperation bahnt sich derzeit mit der Stadt Potsdam und der Hansestadt Greifswald an, welche beabsichtigen, einen Antrag auf Förderung als MPK 2016 zu stellen.

Gern geben wir unsere Erfahrungen an zukünftige Masterplankommunen weiter. Bei den nachstehend aufgeführten Punkten sehen wir unsere besonderen Stärken:

### 5.1 Klimaschutz als eine Leitlinie der Stadtentwicklung

Klimaschutz ist seit dem Jahr 2000 in den Leitlinien zur Stadtentwicklung verankert. Mit der 2012 beschlossenen Fortschreibung wurde seine Bedeutung im Verwaltungshandeln als eine von sieben Leitlinien verstärkt.

### 5.2 Klimaschutz und Haushaltskonsolidierung

Rostock ist seit Jahren in einer schwierigen Haushaltslage. Aufgrund von politischen Beschlüssen wird dennoch an dem Stadtentwicklungsziel Vorreiter im Klimaschutz zu sein festgehalten. Viele Aktivitäten lassen sich auch ohne großes Budget oder mit Partnern umsetzen. Wichtig ist für uns, Klimaschutz im alltäglichen Verwaltungshandeln zu verankern.

### 5.3 Bündelung und Zusammenarbeit von Interessengruppen

Aufgrund der jahrelangen Mitwirkung in verschiedenen Arbeitskreisen und Netzwerken, der Begleitung und Durchführung des Rostocker Energiesparwettbewerbs sowie der Gründung und Etablierung des Energiebündnis Rostock (als Beispiele) verfügt Rostock

über viele Erfahrungen bei der Bündelung und Zusammenarbeit von Interessengruppen. Gemeinsam wurden Projekte geplant und umgesetzt, z.B. „Energietour“

#### **5.4 Klimawandelanpassungskonzept**

Seit 2013 liegt für Rostock ein Rahmenkonzept zur Klimawandelanpassung vor, das für verschiedene Handlungsfelder einen Maßnahme- und Aktionsplan aufzeigt und regelmäßig fortgeschrieben wird.

#### **5.5 Energiesparwettbewerb an Schulen – Erfahrungen aus zehn Wettbewerben**

Mit der Einrichtung der Klimaschutzleitstelle wurde ab dem Schuljahr 2009/2010 die Auswertung des Energiesparwettbewerbs an Schulen von ehemals kalenderjahresbezogen auf schuljahresbezogen umgestellt.

Seit dem Schuljahr 2014/2015 fließen in die Prämienberechnung zusätzlich die Aktivitäten der Schulen ein.

#### **5.6 Konzept „Klimaneutrale Verwaltung“**

Im Rahmen der Umsetzung des Konzepts „Klimaneutrale Verwaltung“ werden Teilprojekte durchgeführt, u. a. die Einrichtung eines Dienst-Kfz-Pools im Jahr 2011. Ziel ist die kontinuierliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch betriebliches Umweltmanagement.

#### **5.7 Erfolge bei verwaltungsinterner Bewusstseinsbildung**

Unser Projekt „Einfach ausschalten!“ erzielt mit einer guten Resonanz eine 5,5%ige Einsparung durch die Änderung des Nutzerverhaltens. Mit Monatstipps, Energiespartipps auf Umlaufmappen, Energierundgängen und Energiesparwette werden Mitarbeiter angeregt, sich energiesparend zu verhalten. Bisher wurden 35 Tipps im Intranet veröffentlicht.

#### **5.8 Fernwärme-Netz mit Verdichtungsplanung**

HRO verfügt über ein umfangreiches Fernwärme-Netz, das für 60% der Wohnungen bzw. 40% des städtischen Gesamtbedarfes die Wärme verteilt. Durch den Betreiber, die Stadtwerke Rostock AG, wird kontinuierlich an der Anschlussverdichtung gearbeitet. Mit der schrittweisen Umstellung der Wärmeherzeugung auf regenerative Quellen kann durch den hohen Anschlussgrad zukünftig ein enormes Potential an CO<sub>2</sub>-Emissionseinsparung aktiviert werden.

#### **5.9 Öffentliches Datenportal zu Versorgungsmöglichkeiten mit Regenerativenergie und Fernwärme**

Der städtische Internetauftritt ermöglicht interessierten Bürgern sich anhand des Stadtplans über ortsbezogene Versorgungsmöglichkeiten mit erneuerbaren Energien zu informieren. Neben hausspezifischen Daten zu Solarenergie und Grunddaten zur Geothermie findet sich hier auch die Karte zum Geltungsbereich der Fernwärmesatzung.

#### **5.10 ÖPNV-Verbundsystem**

Rostocker Bürger können seit 1993 mit einer Fahrkarte mit Straßenbahn, Bus, Bahn und Fähre in Stadt und Region unterwegs sein und sich in einem gemeinsamen abgestimmten Fahrplan des Verkehrsverbundes informieren. Zwischen 1998 und 2006 wurde eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes um etwa 60% realisiert.

#### **5.11 Mit MOPZ, Radwegekonzept, Mobilitätskoordinator und Radwegewart zu klimafreundlichem Verkehr**

Die Fortschreibung des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts als „**MO**bilitäts**Plan** **Zukunft**“, unser Radwegekonzept, der übergeordnete Mobilitätskoordinator und z. B. unser Projekt Radwegewart sind auf die Förderung der Nutzung des Umweltverbundes

ausgerichtet, der derzeit einen Anteil von 63,5 % am Individualverkehr hat. Der Radwegewart kontrolliert das Radwegenetz der Hansestadt Rostock, beseitigt Verunreinigungen, hilft bei Fahrradpannen und steht Radtouristen als mobiler Ansprechpartner zur Verfügung.

#### **5.12 Abfallmanagement**

Mit dem 1991 beschlossenen ökologisch orientierten Abfallwirtschaftskonzept begann in Rostock die Umsetzung von Maßnahmen zur Abfallvermeidung, Wiederverwendung, Recycling und sonstiger, u. a. energetischer Verwertung von Abfällen.

Der Restabfall wird seit 2005 nach einer mechanisch-biologischen Behandlung zu Ersatzbrennstoff und mit einer integrierten Vergärungsanlage zur Energiegewinnung zu Kompost verarbeitet. Ein benachbartes Heizkraftwerk verwertet den Ersatzbrennstoff energetisch zu Strom, Wärme und Heißdampf.

Mit dem Online-Portal „Klarschiff“ können Bürger Hinweise u. a. zu illegalen Müllablagerungen geben. Dies wird von den Bürgern aktiv wahrgenommen und rege genutzt.

#### **5.13 Kommunales Wohnungsunternehmen mit ambitionierten Bauvorhaben und PV auf Dächern**

Das kommunale Rostocker Wohnungsunternehmen WIRO achtet bei seinen Bauvorhaben und Sanierungen auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Neben Photovoltaikanlagen auf Hausdächern wird auf innovative Energiekonzepte zur Wärmeversorgung und Energieeffizienz gesetzt.

#### **5.14 Bestehende Kooperationen und Austausch mit anderen Kommunen in M-V**

Insbesondere das regelmäßige Netzwerktreffen Klimaschutz NORD festigt bestehende Kooperationen und Austausch mit anderen Kommunen und Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern.

<b>Jahresfinanzierungspläne Masterplan-Anschlussvorhaben</b>					
<b>Planungszeitraum: 01.06.2016 - 31.05.2018</b>					
	<b>Angaben in Euro</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Gesamt</b>
F0817	Personalkosten	38.333,36	57.500,04	19.166,68	115.000,08
<b>F0824</b>	<b>Summe Personalausgaben</b>	<b>38.333,36</b>	<b>57.500,04</b>	<b>19.166,68</b>	<b>115.000,08</b>
<b>F0835</b>	<b>Vergabe von Aufträgen</b>	<b>7.000,00</b>	<b>10.000,00</b>	<b>3.000,00</b>	<b>20.000,00</b>
	Beratung und Umsetzung Kommunikationskonzept	5.000,00	6.000,00	1.500,00	
	Druck, Ausgestaltung öffentl. Veranstaltungen	2.000,00	4.000,00	1.500,00	
<b>F0839</b>	<b>Geschäftsbedarf</b>	<b>550,00</b>	<b>800,00</b>	<b>250,00</b>	<b>1.600,00</b>
<b>F0840</b>	<b>Literatur</b>	<b>300,00</b>	<b>400,00</b>	<b>100,00</b>	<b>800,00</b>
<b>F0843</b>	<b>Sonstige Allgemeine Verwaltungsausgaben</b>	<b>850,00</b>	<b>1.200,00</b>	<b>350,00</b>	<b>2.400,00</b>
<b>F0844</b>	<b>Dienstreisen Inland</b>	<b>1.035,00</b>	<b>1.070,00</b>	<b>570,00</b>	<b>2.675,00</b>
	Masterplanvernetzungstreffen (360 €)	720,00	720,00	360,00	
	Masterplantreffen - Mentoring (175 €)	175,00	175,00	175,00	
	Austausch Klimaschutz NORD (35 €)	70,00	105,00	35,00	
	Bahncard-Business 25, 2. Klasse à 70 €	70,00	70,00		
<b>F0847</b>	<b>Summe sächlicher Verwaltungsausgaben</b>	<b>8.885,00</b>	<b>12.270,00</b>	<b>3.920,00</b>	<b>25.075,00</b>
<b>F0861</b>	<b>Summe des Vorhabens</b>	<b>47.218,36</b>	<b>69.770,04</b>	<b>23.086,68</b>	<b>140.075,08</b>
F0861	Eigenmittel 10 %	4.721,84	6.977,00	2.308,67	14.007,51
F0864	Zuwendung 90 %	42.496,52	62.793,04	20.778,01	126.067,57