

Aktenmappe - 1 von 41

„Vornehmliches Ziel dieser Expertise ist es, eine Einschätzung zu geben, ob in Anbetracht des stark ins Stocken geratenen Entwicklungsprozesses der Mittelmole auf der einen Seite und des weiter wachsenden Entwicklungsdrucks auf den südlichen Teil der Mittelmole, einschl. Werftbecken und angrenzendes Werftareal auf der anderen Seite das besondere Städtebaurecht und insbesondere das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zum Einsatz kommen sollte, um eine zusammenhängende und zügige Entwicklungsplanung und Grundstücksmobilisierung in Gang zu setzen und dabei die zugrunde gelegten städtebaulichen, funktionalen und nutzungsstrukturellen Entwicklungsmaßgaben zu berücksichtigen“. (Quelle: BSR, Expertise: Vorbereitung und Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. § 165 BauGB, S. 11)

Grundlage:

Gemäß BauGB § 165 BauGB dient eine Entwicklungsmaßnahme dazu, dass: „Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde oder entsprechend der angestrebten Entwicklung des Landesgebiets oder der Region erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden“. Voraussetzung ist, dass „das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen“ und „die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können“ und „die zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet ist“.

Voraussetzung für die Durchführung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist auch die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen. Diese sind mit den vorliegenden Planungswerken noch nicht geleistet, so dass diese mit einem Beschluss der Gemeinde durchzuführen wären (siehe auch S. 19 der Expertise). Diese Vorbereitenden Untersuchungen umfassen, ähnlich wie in einem Sanierungsgebiet, umfängliche Analysen der Situation und eine Einschätzung der notwendigen Maßnahmen.

Im Vergleich der verschiedenen städtebaulichen Instrumenten für die Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zeigt die Expertise, welche Aufgaben und Funktionen von welchen Planungsinstrumenten geleistet werden können. (Hier nur Auszug; siehe umfängliche Tabelle S. 22 der Expertise)

Instrument	Planung	Sicherung der Planung	Sicherung der Bodenpreisstruktur	Grundstücksneuordnung	Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmen
Informelle Planung	x	(x)			
Bebauungsplan	x	x		x	x
Städtebauliche / privatrechtliche Verträge	x	x	x	x	
Städtebaul. Entwicklungsmaßnahme	x	x	x	x	x

Schlussfolgerung:

Die Expertise empfiehlt im Ergebnis die Anwendung des § 165 BauGB auf Teile der in dem Prüfauftrag genannten Flächen.

Die Expertise schildert analytisch korrekt den bisherigen Planungsprozess und die derzeitige Situation in Warnemünde sowie die sich daraus ergebenden Voraussetzungen für die Anwendung des Instrumentes der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Zudem wird mit der Notwendigkeit der zügigen und einheitlichen Durchführung der Maßnahme argumentiert. Ebenso wird die Einschätzung erläutert, dass der bisherige Planungsprozess gezeigt hat, dass keine Zügigkeit oder Beschleunigung in der Konsensfindung oder Konzeptumsetzung zu beobachten war. Der Entwicklungsdruck auf die Flächen hat zudem zugenommen.

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft folgt der Empfehlung der Expertise nicht.

Begründung:

Mit dem aktuell vorliegenden Entwicklungskonzept für das Werftbecken werden wesentliche Ziele der städtebaulichen Planung aufgegriffen und Möglichkeiten zur Umsetzung aufgezeigt, welche förder technisch an ein enges Zeitkorsett gebunden sind. Bei Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wäre diese für die Ausreichung der Fördermittel einzuhaltende Zeitschiene zumindest in Frage gestellt. Ohne Einsatz der Fördermittel ist die Umsetzung der Maßnahme des Entwicklungskonzeptes für das Werftbecken in absehbarer Zeit nicht möglich.

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft hat daher geprüft, ob die Ziele, die mit der Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme verfolgt werden, in der aktuell vorliegenden Situation und vor dem Hintergrund der o.g. Umsetzungsperspektiven auch mit anderen Mitteln erreicht werden können. Das Fachamt ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Durchführung einer Entwicklungsmaßnahme im vorliegenden Fall entbehrlich ist, da:

1. der Planungs- und Erkenntnisstand und die tatsächliche Datenlage zu den im Prüfauftrag genannten Flächen insbesondere im Bereich des Werftbeckens inzwischen so ausreichend, aussagefähig und umfänglich sind, dass eine Planung auch ohne die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen erarbeitet werden kann.
2. die Sicherung der Planung durch eine Bebauungsplanung erfolgen kann, die als Satzung Ortsrecht schafft.
3. die Sicherung der Bodenpreisstruktur nicht notwendig ist, da die wesentlichen Flächen für die Entwicklung sich in den Händen der Hansestadt Rostock oder ihrer Töchter befinden. Hier ist weder derzeit mit einem Verkauf der Flächen zu rechnen, noch ist der Zugriff auf die Flächen stark eingeschränkt.
4. eine notwendige Grundstücksneuordnung durch eine Bebauungsplanung bzw. ein Umlegungsverfahren möglich ist.
5. Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmen gemeinsam mit den Grundstückseigentümern auf Grundlage einer Satzung möglich sind.

Ziel des Prüfauftrages war es zum einen, die Anwendung des § 165 BauGB zu prüfen. Zum anderen impliziert der Prüfauftrag, eine geeignete Möglichkeit zu finden, die städtebauliche Entwicklung der genannten Bereiche im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu gewährleisten.

Die Expertise beschreibt umfänglich analytisch korrekt den bisherigen Planungsprozess (siehe S. 6 - 9 der Expertise) sowie die städtebaulichen Missstände für die näher untersuchten Teilflächen (siehe S. 27 – 29 der Expertise). Dies macht erneut deutlich, dass ein einheitliches und zügiges Verfahren im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu gewährleisten ist.

Dies ist aber aus Sicht des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft im vorliegenden Fall auch unter Verzicht auf die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB möglich, wenn für diese Flächen eine zügige und konzertierte Planung erfolgt.

Dazu sind in Fortführung der laufenden 1. Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde eine Masterplanung „Am Seekanal“, die Erstellung einer Verträglichkeitsuntersuchung „Kreuzschiffahrt und Ortsentwicklung“ und die Umsetzung des zu fassenden Richtungsbeschlusses für das Entwicklungskonzept Werftbecken erforderlich.

Der Masterplan „Am Seekanal“ bildet den Rahmen für die Bebauungspläne Mittelmole und Werftareal (sowie ggf. Ortseingang) und umfasst mindestens die Flächen der Mittelmole und des Werftbeckenareals und ggf. Flächen bis zum Ortseingang (siehe Vorschlag S. 17, Abb. 7 der Expertise). Im Rahmen der Masterplanung sind kurzfristig folgende (Planungs-)Schritte notwendig:

- Umsetzung des Richtungsbeschlusses Werftbecken in eine städtebauliche Planung für einen Bebauungsplan „Werftareal“ in Abstimmung mit der Planfeststellung
- Einarbeitung der Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung „Kreuzschiffahrt und Ortsentwicklung“ und des Strukturkonzeptes Warnemünde einschließlich der 1. Fortschreibung
- Klärung noch bestehender Differenzen hinsichtlich der Ziele für die Bebauung der Mittelmole unter Berücksichtigung der Beschlüsse der Bürgerschaft, der erfolgten Beteiligungen, der vorliegenden Planungen und der Interessen der Grundstückseigentümer im Sinne einer „Konfliktmediation“ mit dem Ziel der Auslegung eines mit den Beteiligten und der Masterplanung abgestimmten Bebauungsplanentwurfes für die Mittelmole
- Ggf. Klärung der differierenden Ziele für den Ortseingang unter Berücksichtigung der Beschlüsse der Bürgerschaft, der erfolgten Beteiligungen, der vorliegenden Planungen und Interessen der Grundstückseigentümer mit dem Ziel der Auslegung eines Entwurfes für die Änderung des Bebauungsplans für den Ortseingang

Es wird davon ausgegangen, dass bei allen am Prozess bisher und in Zukunft Beteiligten der starke Wille und die Fähigkeit bestehen, die notwendigen Planungsschritte für die geordnete städtebauliche Entwicklung gemeinsam und in Bereitschaft zur Konsensfindung zu gehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.



Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:



liegen nicht vor.



werden nachfolgend angegeben

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:

Kein Bezug

Roland Methling

Anlage:

Expertise Vorbereitung und Durchführung einer SEM in Rostock-Warnemünde

Vorbereitung und Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§ 165 BauGB)

**für ein Gebiet östlich der Stadtautobahn und des Alten Stroms
in Rostock-Warnemünde**



EXPERTISE

Hamburg, 26. September 2016

Expertise

Vorbereitung und Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) gem. § 165 BauGB

für ein Gebiet östlich der Stadtautobahn, der Rostocker Straße und des Alten Stroms in Rostock-Warnemünde

**im Auftrag der Hansestadt Rostock
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft**

**BSR – Büro für Stadt- und Regionalentwicklung
Dipl.-Geogr. Wolfgang Oehler, Stadtplaner, SRL**

Rübenhofstraße 20
22335 Hamburg

Tel.: 040 / 52 87 87 64
Fax 040 / 52 87 87 29
Mail info@bsr-hamburg.de
web www.BSR-Hamburg.de (zzt. In der Erstellung)

Hamburg, 26. September 2016

INHALT

1.	VORBEMERKUNG UND HINTERGRUND	5
2.	ANLASS, ZIEL UND AUFGABENSTELLUNG	9
3.	BETRACHTUNGSGEBIET UND MÖGLICHER GELTUNGSBEREICH	12
4.	GENERELLE VORZÜGE UND FUNKTIONEN EINER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMASSNAHME	17
5.	VORLÄUFIGE BEGRÜNDUNG FÜR DIE ANWENDUNG EINER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMASSNAHME	23
6.	ASPEKTE DER VORBEREITUNG UND DURCHFÜHRUNG	30
7.	ENTWURF / VORLAGE EINES EINLEITUNGSBESCHLUSSES	34
	QUELLENVERZEICHNIS	36

ABBILDUNGEN und TABELLEN

Abb. 1:	Verteilung Eigentümerflächen auf der Mittelmole (12/2015)	7
Abb. 2:	Liegenschaften am Werftbecken, die die Hansestadt Rostock bereits erworben hat bzw. weiterhin werden möchte, Stand Anfang 2016	8
Abb. 3:	Vorläufiger Betrachtungsbereich „Plangebiet östlich der Stadtautobahn, der Rostocker Straße und des Alten Stroms“ in Rostock-Warnemünde	9
Abb. 4:	Teilbereich bestehender Wohngebiete südlich der Rostocker Straße	12
Abb. 5:	Teilbereich zwischen An der Stadtautobahn, Karl-F-Kerner-Straße/ Bahntrasse und Lortzingstraße	13
Abb. 6:	Teilbereich Werftallee – Am Passagierkai/ südliche Mittelmole – ehemaliges Werftareal	14
Abb. 7:	Möglicher Geltungsbereich für eine VU gem. § 165 Abs. 4 BauGB	17
Abb. 8:	Planbereich „Mittelmole“ von Nordwesten in 2010	25
Abb. 9:	Ablaufschema zur Vorbereitung einer SEM nach BauGB	33
Tab. 1:	Vergleichende Gegenüberstellung der Aufgaben und Funktionen von Planungs- und Rechtsinstrumenten im Rahmen des kommunalen Flächenmanagements	22

1. VORBEMERKUNG UND HINTERGRUND

Die Ergebnisse und Empfehlungen der vorliegenden Expertise beruhen auf der Auswertung und Kenntnisnahme der verschiedenen Planungsunterlagen und verfahrensbezogenen Informationen im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Strukturkonzeptes Warnemünde von 2010, der Entwicklung des Planungskonzeptes und des aktuell vorliegenden Funktionsplanes zur Mittelmole sowie den Informationen zur gegenwärtig laufenden Aktualisierung und 1. Fortschreibung des Strukturkonzeptes und der städtebaulichen Rahmenplanung Rostock-Warnemünde.

Aufgrund ihrer zentralen Lage, der gegenwärtigen und künftigen städtebaulichen Situation, Aufgabe und Funktion haben die Bereiche der Mittelmole und aktuell auch das südlich daran angrenzende Werftareal nicht nur für die Ortsentwicklung Warnemündes eine sehr hohe Bedeutung. Vor allem im Hinblick auf die Aspekte Verkehr und Tourismus wie auch in Bezug auf die Themen Städtebau und Wirtschaft spielen die beiden Bereiche Mittelmole und das angrenzende Werftareal eine tragende Rolle für die Küstenlinie wie auch für Entwicklung der Hansestadt Rostock insgesamt.

Bereits das Strukturkonzept Warnemünde von 2010 hatte sich sehr ausführlich mit der städtebaulichen, funktionalen und stadtökonomischen Ausgangssituation auf der Mittelmole auseinandergesetzt und diesen Bereich entsprechend als eigenes räumliches Handlungsfeld herausgestellt.

Neben einer kritischen Beurteilung der Ist-Situation und einer gemeinsam mit der Öffentlichkeit herausgearbeiteten Aufgabenstellung mit neuen Funktionszuweisungen für die Mittelmole wurden auch erste zusammenhängende städtebauliche, nutzungsstrukturelle und stadtökonomische Aufwertungsperspektiven formuliert, aus denen erste verbindliche inhaltliche Rahmensetzungen für die weitere Entwicklung Warnemündes und der Mittelmole abgeleitet wurden. Diese inhaltlichen Vorgaben wurden auch als Grundlagen für die Durchführung eines anschließenden städtebaulichen Ideenwettbewerbes herangezogen, der durch die Hansestadt bzw. durch die kommunale Wohnungsgesellschaft WIRO in 2012 ausgelobt wurde.

Aber nicht nur mit den städtebaulichen und funktionalen Rahmensetzungen und Entwicklungsperspektiven der Mittelmole hatte sich das Strukturkonzept Warnemünde von 2010 vertiefend auseinandergesetzt. Auch verfahrensbezogene und städtebaurechtliche Umsetzungsfragen wurden hier intensiv beleuchtet, vor allem auch vor dem Hintergrund der sehr vielfältigen und gleichzeitig sehr kleinteiligen wie auch in Teilen komplizierten Ausgangssituationen auf der Mittelmole.

Diese stellten sich besonders hinsichtlich des Umfanges der erforderlichen baulichen und strukturellen Neuordnung und Aufwertung von Teilbereichen sowie bezüglich der funktionalen und infrastrukturellen Erneuerungs-, Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen, u.a. im Bereich der Kreuzschifffahrt, bei der Verkehrserschließung und Erschließung des Segel- und Sportschifffahrtbereichs, des Hochwasserschutzes, der Zugänglichmachung der Wasser- bzw. Kaikanten und dessen Sanierung sowie der Herrichtung von Baugrund und verschiedener baulicher Anlagen.

Ein besonderer Fokus auf diese Fragestellungen und Herausforderungen hat sich auch deshalb ergeben, weil bereits zum damaligen Zeitpunkt sich Zielkonflikte herausgebildet haben, die ein Verfahren erforderlich machten, das sowohl Inhalte zusammenfügt und dabei private und öffentliche Interessen miteinander abwägt, als auch die städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkte festlegt und darüber hinaus einen zügigen Umsetzungsprozess gewährleistet:

„...Nicht alle der genannten Ziele, Maßnahmen oder Projektideen lassen sich widerspruchsfrei umsetzen. Aus dem Beteiligungsverfahren und den damit verbundenen Diskussionen werden aus den unterschiedlichen Nutzungsanforderungen und den damit verbundenen unterschiedlichen Bedarfen an Qualität und Quantität von Flächen und Standorten sowie aus den unterschiedlichen Interessenlagen folgende Zielkonflikte erkennbar:

- Zielkonflikt Wohnungsbau (...), Zielkonflikt Ferienwohnungen (...), Zielkonflikt Verkehr (...),*
- Einzelhandel, Gastronomie und Hotelgewerbe versus Nachfrageentwicklung (...),*
- Herrichtung attraktiver und zugänglicher Grün- und Freiflächen (einschl. Kaikanten) versus Neunutzungen bzw. Erweiterung bestehender Nutzungen (...),*
- Lärm versus Nutzungen (...).“*

(Quelle: Teilkonzept Mittelmole im Rahmen des Strukturkonzeptes Warnemünde, 07/2011, ARGE ASK/Convent)

Das Fazit zur Entwicklung der Mittelmole hat vor diesem Hintergrund folglich darauf abgestellt, dass das Verfahren und das Entwicklungskonzept:

1. lösungsorientiert diese Zielkonflikte angehen muss,
2. attraktive, zukunftsorientierte und standortverträgliche Antworten auf die verschiedenen städtebaulichen, nutzungsstrukturellen und funktionalen Aufgaben und Herausforderungen geben muss sowie
3. aus verfahrenstechnischen aber auch aus finanziellen Erwägungen heraus einen erhöhten und intensiveren Einsatz des städtebaurechtlichen Instrumentariums in Erwägung ziehen muss.

Der im Mai 2012 ausgelobte städtebauliche Ideenwettbewerb hat ein einstimmiges Wettbewerbsergebnis hervorgebracht, das zukunftsorientierte, nutzungsstrukturell wie städtebaulich attraktive Lösungen und Antworten auf die in der Wettbewerbsaufgabe formulierten Herausforderungen und Zielstellungen geliefert hat. Dieses Ergebnis wurde dann als städtebauliches Grundkonzept für einen weiterführenden Diskussions- und Abwägungsprozess genutzt, um am Ende daraus einen Funktionsplan als Basis für ein anschließendes Bebauungsplanverfahren zu entwickeln.

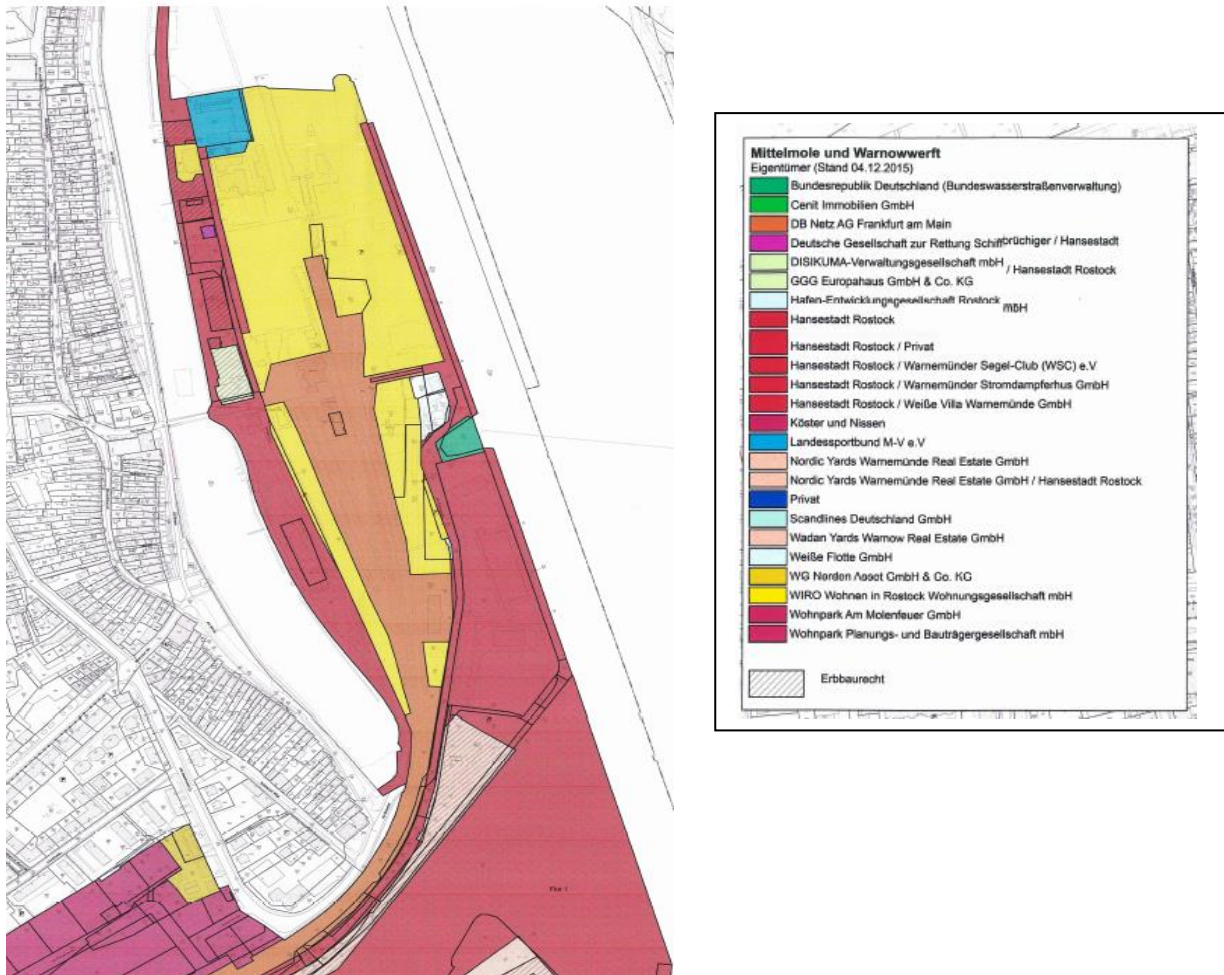
Als Rahmen und Format für diesen Diskussions- und vorläufigen Abwägungsprozess, bei dem die städtebaulichen, nutzungsstrukturellen und funktionalen Anforderungen und Ziele zur Mittelmole (und zu Warnemünde) vertiefend mit dem Wettbewerbsergebnis abgeglichen und für die Aufnahme in den Funktionsplan aufbereitet wurden, wurde ein Fachforum gewählt.

Dieses „Fachforum Mittelmole“ bestand unter Vorsitz des Oberbürgermeisters aus Vertretern der Fachverwaltung, der Politik, des Architekturbüros des Wettbewerbssiegers, von Fachinstitutionen wie die kommunale Wohnungsgesellschaft WIRO, der kommunalen Hafenentwicklungsgesellschaft HERO, der Deutschen Bahn AG sowie lokalen Institutionen wie den Ortsbeirat Warnemünde und dem Verein „Warnemünde soll schöner werden e.V.“ Das „Fachforum Mittelmole“ hatte zwischen September 2012 und Juni 2014 dreizehn Mal getagt und hatte die inhaltlichen Grundlagen und Eckpunkte für die Erstellung des Funktionsplanes im Ergebnis gemeinsam fixiert.

In der Zwischenzeit, d.h. 2010 wurden alle Liegenschaften auf der Mittelmole, die sich im Eigentum der Reederei Scandlines Deutschland GmbH befanden, durch die kommunale Wohnungsgesellschaft „WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH“ aufgekauft.

Dadurch hatte sich faktisch der Grundstücksanteil der Hansestadt Rostock auf etwa 85% erhöht. Die restlichen 15% der Grundstückflächen auf der Mittelmole entfielen auf die Deutsche Bahn AG mit ihren Bahnanlagen und dem Bahnhof, auf die (damalige) Kvaerner Warnow Werft GmbH mit ihren Grundstücken und Kaianlagen am ehemaligen Werftbecken im Bereich des Kreuzfahrtterminals sowie auf die Bundesrepublik Deutschland, die Liegenschaften im Bereich Fähranleger Hohe Düne sowie am Nordwestende der Mittelmole besitzt.

Abb.1: Verteilung Eigentümerflächen auf der Mittelmole, Stand 04.12.2015



(Quelle: Hansestadt Rostock, Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt; Amt f. Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft)

Anders als das Teilkonzept Mittelmole zum Strukturkonzept Warnemünde von 2010 empfohlen hatte, die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes gemäß Baugesetzbuch (§§ 136-191 BauGB) zur Bewältigung der komplexen städtebaulichen Problemlagen, funktionalen Schwächen und Missstände und im Sinne einer zusammenhängenden und zügigen städtebaulichen und nutzungsstrukturelle Entwicklung der Mittelmole zu prüfen, war die Hansestadt Rostock davon ausgegangen, dass durch den Zukauf der umfangreichen Scandlines-Liegenschaften durch die WIRO als kommunale Gesellschaft die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes sich erübrigen würde und analog ein ebenso zusammenhängendes wie zügiges Verfahren entstehen würde.

Im weiteren Verfahren zur Funktionsplanerstellung für die Mittelmole wurden im Sommer 2014 im Kontext aktiver Bürgerbeteiligung noch zwei mit rd. 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmern besuchte Planungswerkstätten zur Überprüfung und Akzeptanz der bisherigen Planungsergebnisse durchge-

führt. Im Ergebnis wurden dabei die inhaltlichen und strukturellen Konflikt- bzw. Kritikbereiche herausgearbeitet, die zwischen der Wahrnehmung und Interessenlage der Öffentlichkeit und denen der handelnden Akteure liegen.

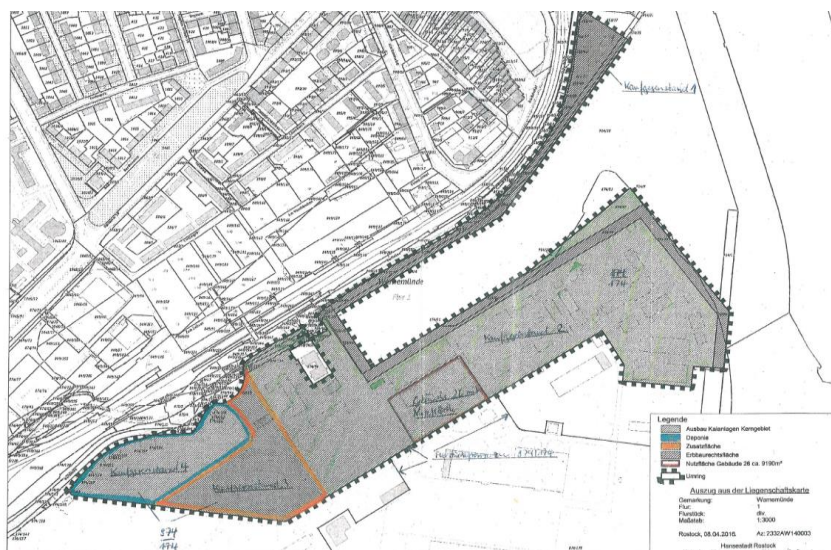
Im Oktober 2014 hat daraufhin auf Antrag des Ortsbeirates Warnemünde die Rostocker Bürgerschaft einen Beschluss über die grundsätzliche Berücksichtigung eines Katalogs von 10 Punkten getroffen, die bei der Bearbeitung des Funktionsplanes entsprechenden eingebunden werden sollten. (vgl. Beschluss der Rostocker Bürgerschaft Nr. 2014/AN/0070, 1.10.2014)

Auf Grundlage der bisherigen Abstimmungs- und Abwägungsergebnisse wurde im November 2015 die Überarbeitung des Funktionsplanes als inhaltliche Grundlage für das anschließende Bebauungsplanverfahren durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft öffentlich vorgestellt und erläutert. Dabei wurde insbesondere der „10-Punkte-Katalog“ in den Entwurf zum Funktionsplan eingebunden und nach fachlicher Abwägung zum überwiegenden Teil eingearbeitet. (vgl. Dokumentation zum öffentlichen Bürgerforum Mittelmole am 19.11.2015, Rostock, 02/2016)

Der überarbeitete Entwurf des Funktionsplanes erfuhr aufgrund der nicht vollständigen Berücksichtigung der 10-Punkte trotz inhaltlicher und insbesondere städtebaulicher Abwägungserläuterungen der Fachverwaltung durch die Bürgerschaft der Hansestadt keine Zustimmung. Der Funktionsplan Mittelmole wurde folglich zu weiteren Prüfung und Überarbeitung vorerst zurückgestellt. Somit konnte auch das vorgesehene Bebauungsplanverfahren bislang nicht fortgeführt werden.

Der Entwicklungsdruck auf den Bereich der Mittelmole hinsichtlich einer nutzungsstrukturellen Neuordnung, einer städtebaulicher Aufwertung sowie funktionalen Verbesserung ist nach wie vor ungebrochen und hat sich in 2016 noch weiter erhöht. Durch den Zukauf von Liegenschaften am Werftbecken Anfang 2016 durch die Hansestadt von der „Star Cruises Warnemünde Operations GmbH“ der Genting-Group (jetziger Grundstückseigentümer der ehemaligen Flächen der Nordic Yards Warnemünde Real Estate GmbH u. ehem. Kvaerner Warnow Werft GmbH) zur Erweiterung des Kreuzschiffahrtsbetriebs hat sich der zusammenhängend zu betrachtende Planungs- und Entwicklungsbereich auf das ehemalige Werftareal am Werftbecken ausgedehnt.

Abb.2: *Liegenschaften am Werftbecken, die die Hansestadt Rostock bereits erworben hat bzw. weiterhin erwerben werden möchte, Stand Anfang 2016*



(Quelle: Hansestadt Rostock, Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt; 04/2016)

Ebenfalls Anfang 2016 hat die 1. Fortschreibung zum Strukturkonzept Warnemünde auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft (Nr. 2015/BV/1090) begonnen, in deren Bearbeitung die Fragen rund um die städtebauliche und nutzungsstrukturelle Entwicklung der Mittelmole und deren standortadäquate Einbindung in die Ortsteilentwicklung Warnemündes eine wesentliche Rolle spielen. Laut Beschluss sollen jedoch die auf dem bisherigen Strukturkonzept basierenden Planverfahren wie u.a. das B-Planverfahren Mittelmole parallel zur Fortschreibung fortgesetzt werden.

2. ANLASS, ZIEL UND AUFGABENSTELLUNG

Anlass für die Erstellung der vorliegenden Expertise zur Prüfung der Vorbereitung und Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für einen Teilbereich in Rostock-Warnemünde gemäß §§ 165 ff BauGB bildet der auf der Sitzung der Rostocker Bürgerschaft am 7. Oktober 2015 gefällte Beschluss Nr. 2015/BV/1090 zur 1. Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde, in dessen Zusammenhang „...die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (BauGB § 165) für die Flächen des Plangebietes östlich der Stadtautobahn, der Rostocker Straße und des Alten Stroms zu prüfen...“ ist (Quelle: Beschlussvorlage 2015/BV/1090-04 (ÄÄ)).

Entsprechend der Beschlussfassung steht die Prüfung der Vorbereitung und Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. §§ 165 bis 171 BauGB im direkten Zusammenhang mit der 1. Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde und bezieht sich auf ein Gebiet in Warnemünde, das den Bereich der Mittelmole, den Bereich des Werftbeckens und angrenzender ehemaliger Werftflächen miteinschließt.

Abb.3: Vorläufiger Betrachtungsbereich „Plangebiet östlich der Stadtautobahn, der Rostocker Straße und des Alten Stroms“ in Rostock-Warnemünde



(Quelle: Grundkarte Hansestadt Rostock (nicht aktualisiert), eigene Darstellung)

In diesem Zusammenhang sind auch die Beschlussvorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung der Rostocker Bürgerschaft hervorzuheben, die darauf abzielen „...*für die entsprechend dem Beschluss 2016/DV/1701 angekauften Flächen (durch die Stadt (Anm. des Verf.)) im Bereich des Werftbeckens an der Werftallee in Warnemünde ein Entwicklungskonzept vorzulegen...*“ (vgl. Vorlage-Nr. 2016/AN/1722, v. 19.4.2016 u. 2016/AN/1722-01 (ÄA), v.2.5.2016). Mit diesem Entwicklungskonzept sollen vergleichende Variantenuntersuchungen mit Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen für diese angekauften Flächen mit Bezug auf die Nutzungsoptionen 1. Gewerbeansiedlungen, 2. Kreuzfahrt-Tourismus und 3. Mischnutzung für Gewerbe und Kreuzfahrt-Tourismus durchgeführt werden.

Dieser Antrag zur Beschlussvorlage für die Durchführung eines Entwicklungskonzeptes für einen zentralen Teilbereich des zu betrachtenden Plangebietes unterstreicht nochmals gemeinsam mit dem Beschluss zur Durchführung der vorliegenden Expertise den hohen Entwicklungsdruck, der auf das Gebiet der Mittelmole und das Gebiet rund um das Werftbecken abzielt.

Nicht nur der wachsende vornehmlich wirtschaftliche und stadtökonomisch bedingte Entwicklungsdruck unterlegt die Aktualität des Anlasses für die Erstellung dieser Expertise, sondern auch die Bezugnahme zur gegenwärtigen Diskussion im Rahmen der 1. Fortschreibung des Strukturkonzeptes. Denn die Fortschreibung beschäftigt sich gerade damit, eine Verträglichkeitsuntersuchung auf den Weg zu bringen, die der Frage vertiefend nachgehen soll, wie viele Kreuzfahrtanlandungen und Tourismusströme die Mittelmole und Warnemünde in ihrem jeweils jetzigen und künftigen Zustand überhaupt verkraften können, unter Berücksichtigung der Wahrnehmung ihrer jeweils originären städtebaulichen Aufgaben und Funktionen.

Vornehmliches Ziel dieser Expertise ist es, eine Einschätzung zu geben, ob in Anbetracht des stark ins Stocken geratenen Entwicklungsprozesses der Mittelmole auf der einen Seite und des weiter wachsenden Entwicklungsdrucks auf den südlichen Teil der Mittelmole, einschl. Werftbecken und angrenzendes Werftareal auf der anderen Seite das besondere Städtebaurecht und insbesondere das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zum Einsatz kommen sollte, um eine zusammenhängende und zügige Entwicklungsplanung und Grundstücksmobilisierung in Gang zu setzen und dabei die zugrunde gelegten städtebaulichen, funktionalen und nutzungsstrukturellen Entwicklungsmaßgaben zu berücksichtigen.

Die vorliegende Expertise benennt vor dem Hintergrund der o.g. Ausgangssituation die in Betracht kommenden Planungsrechtsinstrumente und setzt sich insbesondere mit dem Einsatz des Besonderen Städtebaurechtes und hierbei mit der Vorbereitung und Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB auseinander. Dabei werden kurz die Instrumente des Besonderen Städtebaurechtes in Bezug auf ihre jeweiligen Vorzüge, Anwendungsfelder und -funktionen gegenüber gestellt.

Anschließend werden mit Blick auf die Vorbereitung und Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für das angesprochene Plan- bzw. Betrachtungsgebiet erste inhaltliche Begründungen sowie relevante weiterführende Aspekte und Untersuchungsfragestellungen für eine eventuell anschließend durchzuführende vorbereitende Untersuchung (gem. § 165, Abs. 4 BauGB) dargestellt. Insgesamt werden jedoch mit der vorliegenden Expertise generell gutachterliche Empfehlungen ausgesprochen, ohne dabei Ergebnisse einer vorbereitenden Untersuchung i.S. § 141 BauGB (VU) vorwegzunehmen oder denen zu entsprechen.

Die Ergebnisse der vorliegenden Expertise sind inhaltliche und verfahrensbezogene Hilfestellungen für einen Abwägungsprozess im Vorfeld der Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (Einleitungsbeschluss). Dies betrifft u.a. die Prüfung der Erforderlichkeit des Einsatzes des besonderen Städtebaurechtes in Bezug auf Flächenentwicklung und -neuordnung, Umsetzung städtebaulicher Entwicklungsziele mit hohem öffentlichen Interesse, Zügigkeit des Verfahrens im Vergleich zu anderen planungsrechtlichen Instrumenten sowie im Zusammenhang von Vorüberlegungen zur Abgrenzung des Plan- bzw. Betrachtungsbereiches.

Insofern stellt der o.g. Beschluss der Rostocker Bürgerschaft bereits die Grundlage in Form eines „Grundsatzbeschlusses“ zur Überprüfung der Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. § 165 ff BauGB dar sowie die vorliegende Expertise die Grobanalyse der Kommune bei der Frage unterstützt, ob das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme grundsätzlich für den Planbereich im Vergleich zu anderen Umsetzungsinstrumenten des allgemeinen oder des besonderen Städtebaurechtes infrage kommen kann.

Insofern werden nachfolgend die wesentlichen inhaltlichen und verfahrensbezogenen Aspekte zur Vorbereitung und Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in zusammengefasster Form dargestellt sowie abschließend auch ein Entwurf eines möglichen Einleitungsbeschlusses vorgelegt.

Als inhaltliche Grundlagen für die Erstellung der vorliegenden Expertise wurden u.a. herangezogen:

- aktuelle vergleichbare städtebauliche Entwicklungsprojekte auf Grundlage § 165 BauGB, z.B. Projekt „Mitte Altona“ aus Hamburg (laufend seit 2012), Projekt Nordosten Bogenhausen/ Trudering-Riem München (laufend seit 2011), Konversionsprojekte von Bahn- und Militärliegenschaften aus Augsburg, Bayreuth, Coburg (seit 1999),
- aktuelle Arbeitshilfen und Projektvorlagen, u.a. die Arbeitshilfe des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (heute Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Stand August 08/2000), Präsentations- und Projektvorlagen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (heute Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen; Stand 01/2014), Arbeits- und Durchführungsvorlage der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bodenordnung (Einleitungsbeschluss 2011, Arbeitshilfe 2014),
- Fachliteratur, u.a. das Handbuch des Deutschen Instituts für Urbanistik „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen – ein Handbuch“, difu-Beiträge zur Stadtforschung Bd. 11 (difu, 1994), „Bauland durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen“ - Arbeitshilfe des Deutschen Städtetages für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen nach den §§ 165 – 171 BauGB, (Neue Schriften, Kohlhammer, 1993) und „Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Kontext des kommunalen Flächenmanagements“ – Band 1 (Praxis, Rechtsprechung) + 2 (Fallstudien), (2001, FH Neubrandenburg, Prof. Peter Dehne)
- Ergebnisse aus zwei durchgeführten Expertengesprächen: Dipl.-Ing. Chr. Tschepe, Fachgruppe Stadtplanung, Stadt Fürstenwalde-Spree u. Arbeitskreis Städtebau der SRL e.V.; Dr.-Ing. Bernhard Weyrauch, Geschäftsführer der Plan und Recht GmbH, Berlin

Darüber hinaus sind eigene Projekterfahrungen aus der Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Wolgaster Straße“ in Neubrandenburg, die in Kooperation mit der (ehemaligen) Stadterneuerungsgesellschaft Neubrandenburg mbH auf Grundlage § 165 BauGB zwischen 1996 und 2013 durchgeführt wurde.

3. BETRACHTUNGSGEBIET UND MÖGLICHER GELTUNGSBEREICH

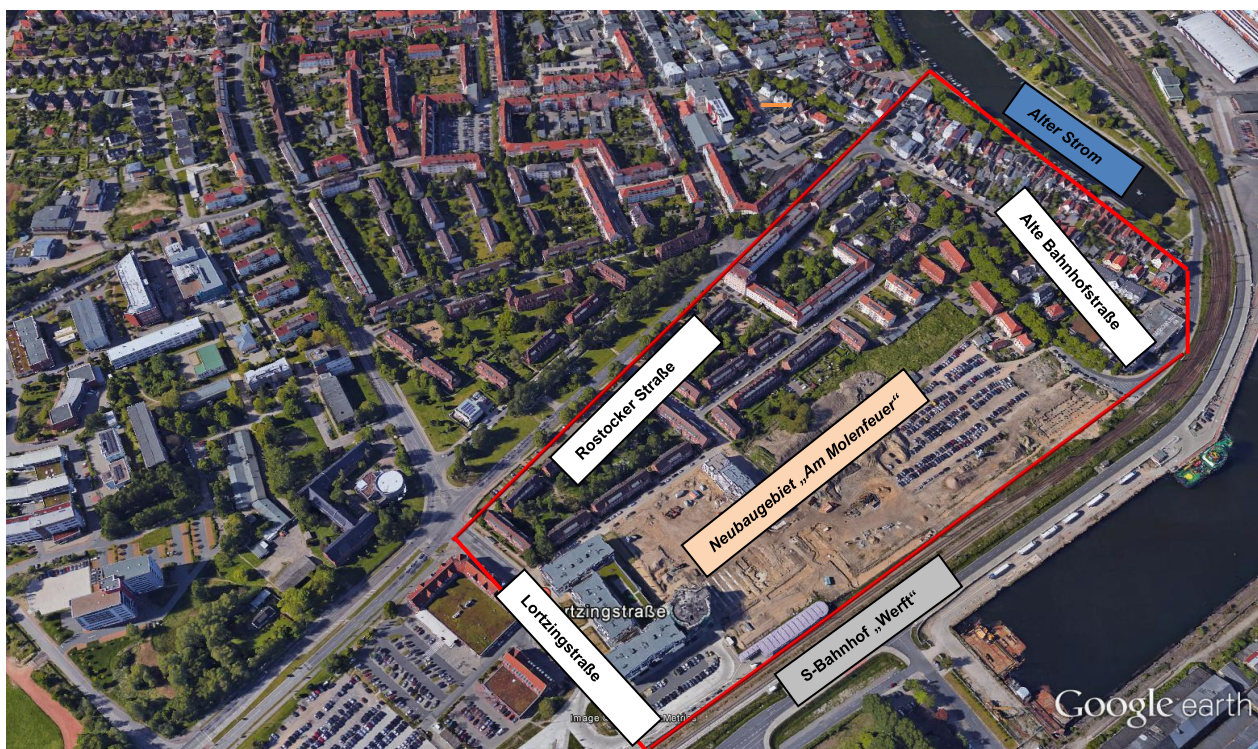
Das mit dem o.g. Grundsatzbeschluss zur Überprüfung des Einsatzes und Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. § 165 BauGB bezeichnete Plangebiet „östlich der Stadtautobahn, der Rostocker Straße und des Alten Stroms“ wurde - wie aus Abb. 3 ersichtlich - sehr weitgefasst und schließt verschiedene städtebauliche und nutzungsstrukturelle Bereiche des Ortsbereiches Warnemünde ein.

Aus unserer Sicht können Teilbereiche dieses angesprochenen Plangebietes aufgrund fehlender struktureller, städtebaulicher und/oder funktionaler Mängel und Defizite, die den Einsatz eines Instrumentes des besonderen Städtebaurechtes (§§136 – 171 BauGB) und somit auch einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in Erwägung ziehen würden, von vornherein für einen möglichen Geltungsbereich ausgeklammert werden, für den eine nähere und intensivere Betrachtung im Rahmen einer möglichen vorbereitenden Untersuchung gemäß § 141 BauGB infrage käme.

Dies betrifft vor allem die älteren Wohnungsbaubestandsgebiete südlich der Rostocker Straße zwischen Alter Strom und Lortzingstraße, einschl. Alte Bahnhofstraße und Lilienthalstraße, als auch das Neubauwohngelände „Am Molenfeuer“ am S-Bahnhof „Werft“.

Dieses Areal, welches sich derzeit bereits in einen städtebaulichen Transformationsprozess befindet (Modernisierungsmaßnahmen im Wohnungsbestand, Wohnungsneubaumaßnahmen im Bereich Am Molenfeuer), wird im Zusammenhang mit der räumlichen Verzahnung und städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Weiterentwicklung der südlich und östlich unmittelbar angrenzenden Bereiche künftig verstärkt eine Rolle spielen. Jedoch für eine vertiefende Untersuchung und der hierbei zu klärenden Fragen von Voraussetzungen für den Einsatz des besonderen Städtebaurechtes kommt dieses Areal aus unserer Sicht nicht infrage.

Abb. 4: Teilbereich bestehender Wohngebiete südlich der Rostocker Straße



(Quelle: Grundlage Luftbild Google Earth, eigene Darstellung)

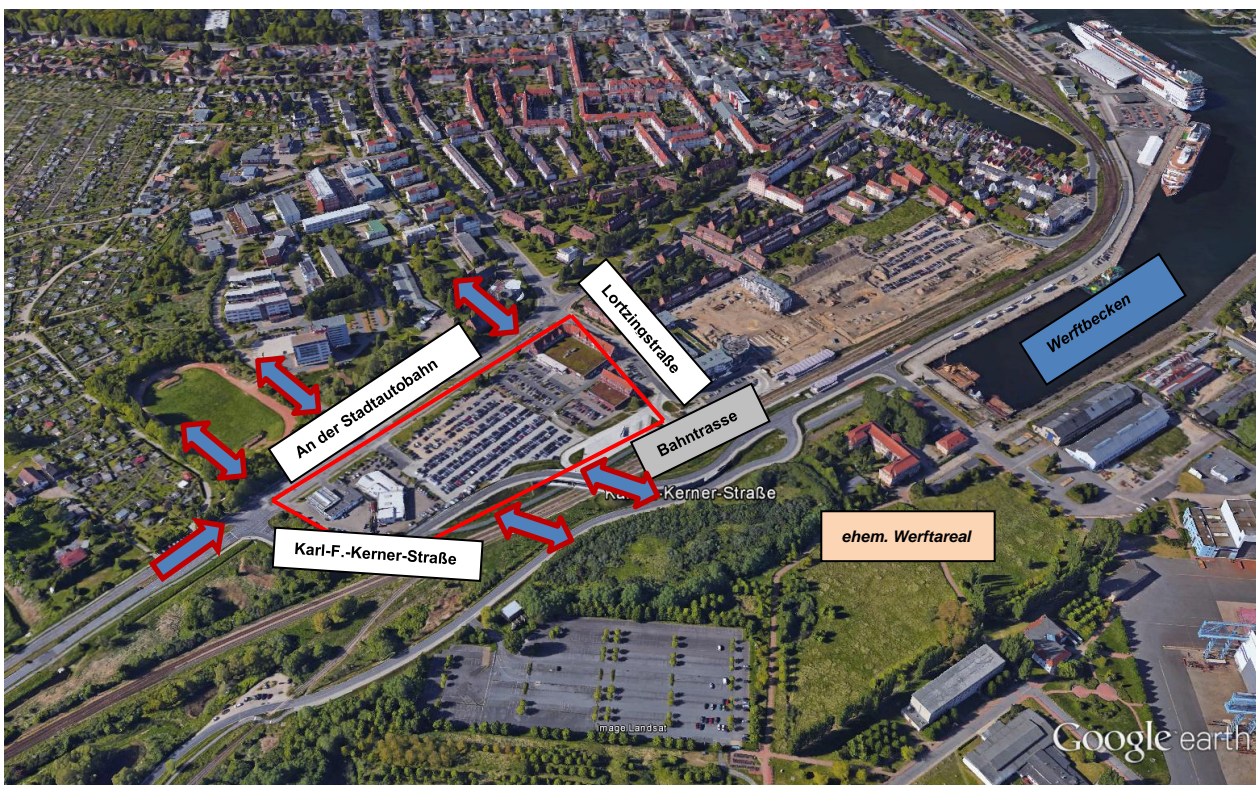
Etwas anders stellt sich die Situation bei dem im Grundsatzbeschluss angesprochenen Teilbereich südöstlich der Stadtautobahn zwischen der neuen Karl-F.-Kerner-Straße als Zubringer zur Werftallee und der Straße Am Passagierkai auf der Mittelmole, der Bahntrasse und dem neuen Busbahnhof und der Lortzingstraße / Am Zollamt dar.

Aufgrund der sich abzeichnenden notwendigen wirtschaftsstrukturellen Entwicklung des östlich an die Bahntrasse angrenzenden ehemaligen Werftbereiches im Bereich Werftallee und Werftbecken, die sich künftig noch weiter intensivieren wird und somit auch die Herausbildung und Formulierung räumlicher, funktionaler wie auch städtebaulicher Bezüge erforderlich machen, ist eine Einbeziehung dieses Areals zwischen An der Stadtautobahn, Karl-F-Kerner-Straße/ Bahntrasse und Lortzingstraße in einen möglichen räumlichen Geltungsbereich für eine nähere und intensivere Betrachtung äußerst sinnvoll.

Auch aus Sicht der aktuellen 1. Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde nimmt dieser Teilbereich aufgrund seiner räumlichen Lage im Ortseingangsbereich eine bedeutende städtebauliche und strukturelle „Scharnierfunktion“ zwischen den Entwicklungsbereichen südlich (Werftareal) und nördlich (TPW) An der Stadtautobahn ein, die es zu beachten gilt.

Darüber hinaus soll dieses Areal laut Entwurf des aktualisierten Einzelhandelskonzeptes der Hansestadt künftig den 2. Versorgungsschwerpunkt im Ortsteil Warnemünde darstellen, der in dieser Funktion noch ausgebaut werden soll. Derzeit werden weite Teile dieses Areals als unattraktive, ebenerdige Parkplatzflächen genutzt. Zusammen mit der Tankstelle an dieser Stelle, dessen Pachtvertrag mit der Stadt 2018 ausläuft, erfordert dieser Standort eine zusammenhängende und standortadäquate Neuordnung und Neugestaltung.

Abb. 5: Teilbereich zwischen An der Stadtautobahn, Karl-F-Kerner-Straße/ Bahntrasse und Lortzingstraße



(Quelle: Grundlage Luftbild Google Earth, eigene Darstellung)

Die weiteren mit dem Grundsatzbeschluss angesprochenen Teilbereiche des Planbereiches „östlich der Stadtautobahn, Rostocker Straße und Alter Strom“ beziehen sich auf das östlich an die Werftallee erstreckende Gebiet des Werftareals, die angrenzenden Flächen am Werftbecken sowie auf das südlichen Ende der Mittelmole (vgl. nachf. Abb. 6).

Ein Großteil der ehemals zum Nordic Yards Werftgelände gehörenden Flächen in diesem Teilbereich wurde aktuell durch die Hansestadt Rostock erworben, um vor allem ausreichend Entwicklungsflächen für die Ausweitung und Optimierung des Kreuzschiffahrtbetriebes zu erhalten.

Daneben gibt es aus der lokalen Wirtschaft Warnemündes und insbesondere aus den Bereichen maritimer Wirtschaft sowie Wissenschaft und Forschung verstärkt Anfragen für Gewerbestandorte mit Wasserbezug oder –nähe, die sich vor dem Hintergrund der perspektivischen Neustrukturierung des Werftareals ebenfalls Ansiedlungsmöglichkeiten im Bereich des Werftareals erhoffen.

Infolge dieses Flächenerwerbs durch die Hansestadt erhalten die gewerblichen Nachnutzungs-, Neustrukturierungs- und Entwicklungsoptionen dieses Teils des Werftareals samt Werftbecken eine sehr hohe Bedeutung. Gleichsam sind mit diesem Erwerb automatisch umfängliche Maßnahmen zur funktionalen und strukturellen Herrichtung dieser Flächen (u.a. Altlasten, Kaikantensanierung) verbunden, die wiederum mit erhebliche finanzielle Aufwendungen verbunden sind, um mit deren Hilfe diese Flächen- und Entwicklungspotenziale überhaupt aktivieren zu können.

Vor diesem Hintergrund aber auch in Anbetracht der derzeit laufenden nautischen Untersuchungen zur Schiffbarkeit und Anlandung mehrerer Kreuzfahrtschiffe des Werftbeckens sowie einer geplanten Wirtschaftlichkeits- und Tragfähigkeitsuntersuchung dieses Standortes sollte dieser Teilbereich des Werftbeckens mit den angrenzenden Flächen des ehemaligen Werftgeländes, einschließlich des südlichen Teils der Mittelmole in einen Geltungsbereich für eine vertiefende vorbereitende Untersuchung eingebunden werden.

Abb. 6: Teilbereich Werftallee – Am Passagierkai/ südliche Mittelmole – ehemaliges Werftareal



(Quelle: Grundlage Luftbild Google Earth, eigene Darstellung)

Als weiterer jedoch unserer Auffassung nach zentraler Bestandteil für einen möglichen Geltungsbereich einer vorbereitenden Untersuchung im Rahmen der Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen gemäß § 165, Abs. 4 BauGB sollte aufgrund der schwierigen, zeitlich und finanziell aufwendigen sowie inhaltlich komplexen Ausgangsbedingungen der gesamte Bereich der Mittelmole eingebunden werden.

In den vergangenen fünf Jahren ist viel an Planungs- und Beteiligungsaufwand als Grundlage für eine zusammenhängende städtebauliche und strukturelle Entwicklung sowie für die Mobilisierung und Aktivierung von Grundstücken auf der Mittelmole betrieben worden.

So konnte auch der in 2012 erfolgte Erwerb der ehemaligen Scandlines-Flächen durch die WIRO als kommunale Wohnungsgesellschaft der Hansestadt zu keiner Verfahrensbeschleunigung beitragen, obwohl das ein entscheidender Grund dafür war, das besondere Städtebaurecht als Instrument des kommunalen Flächenmanagements und zur Entwicklung der Mittelmole nicht anzuwenden.

Seit der öffentlichen Präsentation des Funktionsplans im November 2015 verharret der weitere Planungsprozess für die Mittelmole in Bezug auf ein von allen wesentlich handelnden und entscheidenden Akteuren gemeinsam getragenes städtebauliches Entwicklungskonzept.

Zwischenzeitlich haben sich bereits konkrete Einzelvorhaben herausgebildet, die sich in Form von „Provisorien“ eventuell verfestigen könnten oder sich entgegen den eigentlich geplanten städtebaulichen Zielen entwickeln, u.a.

- der fortschreitende Ausbau und die Weiterentwicklung des Kreuzfahrtterminals durch die kommunale Hafenentwicklungsgesellschaft HERO im südlichen Abschnitt der Mittelmole mit Ausdehnung in Richtung Werftbecken/ Werftareal, die eine zusammenhängende und zügige städtebauliche Entwicklung der Mittelmole auf Basis des ehemaligen Planungskonzeptes erschweren bzw. eine Überarbeitung dieses Planungskonzeptes zumindest für diesen wichtigen Teilabschnitt erforderlich machen, oder
- die Deutsche Bahn, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Ertüchtigung ihrer Bahngleise als künftigen ICE-Haltepunkt auf der Mittelmole die für den südlichen Abschnitt der Mittelmole vorgesehene Bahnquerung als Bestandteil der grundlegenden Plankonzeption herausgestrichen hat, was wiederum eine erhebliche Veränderung der bisherigen Planungen insbesondere in funktionaler Hinsicht bedeutet, oder
- die kurz bevorstehende Standorterneuerung des Landessportbundes Mecklenburg-Vorpommern nebst Gebäudeneubau am Nordende der Mittelmole.

Aber nicht nur aufgrund der Erforderlichkeit des (erneuten) Bündelns und Zusammenführens der Einzelplanungen und einzelnen Planungsintensionen sowie der damit verbundenen zügigen Festlegungen und Ausrichtung der städtebaulichen, funktionalen und nutzungsstrukturellen Entwicklungskonzeption ist die zentrale Einbettung der Mittelmole in einen zu untersuchenden möglichen Entwicklungsbereich aus unserer Sicht anzugehen.

Vielmehr haben sich die zur inhaltlichen Unterlegung und Begründung heranzuziehenden Aspekte, die die Notwendigkeit der Prüfung und ggf. Anwendung des besonders Städtebaurechtes bzw. der Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen gemäß § 165 BauGB für den Bereich der Mittelmole begründen, gegenüber 2011 nicht wesentlich verändert. In Teilen haben sie sich aus unserer Sicht sogar noch verschärft.

Um grundsätzlich den Aufgaben und Funktionen gerecht zu werden, die die Mittelmole und der nach Süden erweiterte Bereich am Werftbecken in Zukunft wahrzunehmen haben, bedarf es sehr hoher finanzieller Aufwendungen, vor allem in Bezug auf die Flächenherrichtung mit umfänglichen Altlastensanierungen, die Herstellung neuer Verkehrserschließung und -infrastrukturen, der Herrichtung und Optimierung von Kai- und Hafenanlagen, der Anpassung und Erneuerung der technischen Infrastruktur hinsichtlich Hochwasserschutz, Ver- und Entsorgung, etc.

Gleichsam sind nach wie vor umfangreiche planerische und organisatorische Maßnahmen notwendig, die u.a. auf die Aufteilung bzw. Neuordnung von öffentlichen und privaten Flächen, auf Vorkehrungen und Maßnahmen zum Lärm-, Emissionsschutz wie auch insgesamt auf Klima- und Umweltschutz abzielen.

Insgesamt haben sich aus unserer Sicht die Gründe für den Einsatz des besonderen Städtebaurechtes und insbesondere des Instrumentes der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vor dem Hintergrund der skizzierten Ausgangssituation auf der Mittelmole seit den letzten fünf Jahren nicht wesentlich verändert. Sie haben aufgrund der erweiterten und gleichzeitig auch zusammenhängenden Betrachtung mit den südlich angrenzenden Flächen im Bereich Werftareal jedoch eine noch höhere Gewichtung erfahren:

- die zentrale städtebauliche, verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung der Mittelmole für die Ortsentwicklung Warnemündes,
- der hohe öffentliche Erschließungsaufwand und der hohe Anteil an öffentlichen Funktionen in Bezug auf Bahnanbindung, Tourismus- und Kreuzfahrttourismus, Aufenthaltsfunktionen, Sport- und Segelflächen, Grünflächen,
- das Erfordernis einer umfassenden planerischen und funktionellen Neuordnung der Mittelmole und der südlich angrenzenden Flächen des ehemaligen Werftareals durch die Schaffung neuen Bau- und Planungsrechtes,
- der Bedarf an Wohnraum und vornehmlich an Mietwohnungsbau, die nicht schleichend in Ferienwohnungen umgewandelt werden,
- der Bedarf an geeigneten und urbanen Gewerbestandorten zur Erweiterung und Stabilisierung von Arbeitsplätzen und der lokalen Wirtschaft,
- das hohe öffentliche Interesse an städtebaulicher Qualität, einer zusammenführenden Planung und einer zügigen Umsetzung.

Zusammenfassend sollte vor dem Hintergrund der vorherigen Ausführungen zum Plangebiet auf Basis des Grundsatzbeschlusses der Rostocker Bürgerschaft unserer Auffassung nach folgende Teilbereiche als möglichen Geltungsbereich für eine vorbereitende Untersuchung auf Grundlage § 165 Abs. 4 BauGB umfassen:

- (1) der Gesamtbereich der Mittelmole
- (2) der Teilbereich Werftallee – Am Passagierkai/ südliche Mittelmole – ehemaliges Werftareal sowie
- (3) der Teilbereich zwischen An der Stadtautobahn, Karl-F-Kerner-Straße/ Bahntrasse und Lortzingstraße.

Abb. 7: Möglicher Geltungsbereich für eine vorbereitende Untersuchung gem. § 165 Abs. 4 BauGB

(Quelle: Grundlage Luftbild Google Earth, eigene Darstellung)

4. GENERELLE VORZÜGE UND FUNKTIONEN EINER STÄDETBaulICHEN ENTWICKLUNGSMassNAHME

Das planungsrechtliche Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß §165 BauGB ist Bestandteil des besonderen Städtebaurechtes (§§ 136-191BauGB) und dient der städtebaulichen Erneuerung, Entwicklung und Neuordnung von Siedlungseinheiten mit strukturellen, funktionalen und städtebaulichen Defiziten und Missständen sowie des kommunalen Flächenmanagements.

Seit Anfang der 90er Jahre hat sich der Anwendungsfokus der städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme von der Siedlungserweiterung verstärkt auf die innerstädtischen Bereiche gerichtet und hat sich vor dem Hintergrund der hier vorhandenen Breite verschiedener Schwierigkeiten von Neuentwicklungen im Bestand oder bei gewerblichen oder militärischen Konversionsmaßnahmen als probates kommunales Instrument der Innenentwicklung bewährt.

Zudem hat sich seitdem die Handhabung und Praktikabilität aus Sicht der Kommunen deutlich erleichtert beispielsweise, dass die Festlegung eines Entwicklungsbereiches nicht mehr durch Rechtsordnung des jeweiligen Bundeslandes sondern durch gemeindliche Satzungen erfolgt. Somit ist die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme verstärkt ein kommunales Planungsinstrument der Innenentwicklung, dass auch auf kleinteilige Gebiete und Siedlungseinheiten angewendet werden kann, soweit die Anwendungsvoraussetzungen dafür vorliegen.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen können demzufolge zur Neuordnung oder Steuerung einer neuen Entwicklung in Bestandsgebieten oder zur Wiedernutzung von innerstädtischen Brachflä-

chen eingesetzt werden, bei denen bebaute Flächen, vorhandene Gebäude oder sonstige Anlagen, die nicht entsprechend der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung genutzt werden, in den Entwicklungsbereich mit einbezogen werden. In jedem Fall müssen die zu erneuernden, neu zu aktivierenden bzw. in Wiedernutzung bringende Bereiche das Wohl der Allgemeinheit und ein hohes Maß an öffentlichem Interesse begründen.

Mit der Änderung des Baugesetzbuch und der Neuregelung des Bundesraumordnungsgesetzes Ende der 90er Jahre und den Erfahrungen aus dem Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz wurden die Regelungen für die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 ff BauGB) vereinfacht, vereinheitlicht, redaktionell klargestellt und in „gemäßigter“ Form weiterentwickelt sowie dem Sanierungsrecht angeglichen (*Arbeitshilfe MSVW, Potsdam, 2000*).

Folglich haben sich zum Beispiel auch die Abwendungsmöglichkeiten von Eigentümern erweitert und dem Abwendungsrecht des Käufers beim Vorkaufsrecht der Kommune gem. § 27 BauGB angepasst. Das Abwendungsrecht wurde nicht mehr nur auf die Grundstückseigentümer beschränkt, auf denen z.B. Wohngebäude oder eine neue Siedlung errichtet werden sollen. „...*Jeder Eigentümer, der bereit ist, sein Grundstück entsprechend den Zielen und Zwecken der Entwicklungsmaßnahme zu bebauen und sich dazu vertraglich verpflichtet, hat ein Recht den Grunderwerb durch die Kommune abzuwenden.*“ (*P. Dehne, Neubrandenburg, 2001*)

Hierdurch haben sich für die Kommunen oder durch die sie eingesetzten Sanierungs- oder Entwicklungsgesellschaften grundsätzlich ein deutlich breiteres Spektrum von Kooperationsmöglichkeiten mit Grundeigentümern in städtebaulichen Entwicklungsbereichen eröffnet. Geblieben und damit auch gestärkt ist die Entwicklungsmaßnahme als Instrument des kommunalen Flächenmanagements sowie ihre bodenpolitische Ausrichtung mit der kommunalen Grunderwerbspflicht, den Möglichkeiten der frühzeitigen Enteignung ohne Bebauungsplan sowie der Abschöpfung entwicklungsbedingter Bodenwertsteigerungen.

Bei Privatisierungen im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen müssen die Kommunen seitdem z.B. in Form von Verträgen sicherstellen, dass die neu errichteten Anlagen und Bauten entsprechend den Zielen und Zwecken der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme dauerhaft genutzt werden. Komplexe und umfangreiche Ausführungen, wofür städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen dienen und zum Einsatz kommen sollen, wurden mit den Klarstellungen im neuen BauGB, in den verschiedenen Rechtskommentaren und den verschiedenen Arbeitshilfen entbehrlich.

Grundsätzlich kommen städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen bei komplexen, umfassenden städtebaulichen Aufgaben zum Einsatz, um Grundstücke für eine zügige Bebauung zu mobilisieren und um die Entwicklungskosten zu finanzieren. Ziel und Zweck sind insbesondere

- die mittelfristige Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten,
- die Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und
- die Wiedernutzung brachliegender Flächen (§ 165 Abs. 3).

Auch im Sinne einer Synchronisierung mit dem Sanierungsrecht wurde bei der BauGB-Änderung die Einführung von vorbereitenden Untersuchungen (§ 165 Abs. 4 BauGB) vorgesehen, wonach die Kommune vor der förmlichen Festlegung des Entwicklungsgebietes und der Entwicklungssatzung

eine vertiefende Untersuchung durchführen muss, sofern nicht bereits ausreichende Beurteilungsunterlagen vorliegen.

Im vorliegenden Fall wären die verschiedenen vorliegenden Gutachten wie das Strukturentwicklungskonzept Warnemünde, das Teilkonzept Mittelmole, Gutachten zum Werftareal oder zum Ortseingang dafür nicht ausreichend bzw. würden nicht die Durchführung einer vorbereitenden Untersuchung ersetzen können.

Bei diesem Verfahrensschritt der Durchführung einer vorbereitenden Untersuchung ist neben der Ausarbeitung von Beurteilungsgrundlagen über die Festlegungsvoraussetzungen auch gemäß des Abwägungsgebotes eine Abwägung bzw. ein Abgleich zwischen öffentlichen und privaten Belangen durchzuführen sowie Schlussfolgerungen zu ziehen, ob gegebenenfalls andere städtebauliche Verfahren und Rechtsinstrumente alternativ zum Einsatz kommen sollten, die ein ähnliches Ergebnis erzielen würden.

Diese zuvor beschriebenen Aspekte auf dem umrissenen Weg vom ehemaligen Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) bis zur festen Etablierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als planungsrechtliches Instrument in das besondere Städtebaurecht des Baugesetzbuches verweisen bereits auf einige seiner (potenziellen) Vorzüge im Zusammenhang von Verfahrenssteuerung und Flächenmanagement aus Sicht der Kommune hin.

Während die Anwendungsvoraussetzungen und grundsätzlichen Zielstellungen von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen auf Basis des BauGB klar begrenzt sind und seit Anfang der 90er Jahre verstärkt in komplexen städtischen Strukturen angewendet werden, unterscheiden sich die städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in den verschiedenen Kommunen in Bezug auf Größe, vorhandener Flächennutzung und innerstädtischer Lage des Entwicklungsbereiches wie auch hinsichtlich ihrer Komplexität der Ausgangssituationen und Aufgabenstellungen, einschließlich ihrer Laufzeiten.

Insofern gibt es eine Reihe von mit Einleitungsbeschluss angeschobenen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen, die nach Abschluss der gemäß § 165 Abs. 4 BauGB durchzuführenden vorbereitenden Untersuchung zu dem Ergebnis kamen, dass sich die Ausgangsbedingungen in Bezug auf die Anwendungsnotwendigkeit des Entwicklungsrechtes geändert haben und die Umsetzung der angestrebten Entwicklungsziele mit Hilfe anderer planungsrechtlicher Instrumente oder mittels anderer Ordnungsmaßnahmen erreicht werden können.

Allein durch eine formelle Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durch einen Einleitungsbeschluss und der daraus anschließenden formellen, inhaltlichen und verfahrensbezogenen Aufgaben der Vorbereitung können sich bereits dadurch die Rahmenbedingungen und Entwicklungsoptionen bei Grundeigentümern im Sinne der angestrebten Entwicklungsziele ändern bzw. anpassen. Oder es entsteht bereits hierdurch im Sinne des angestrebten Entwicklungsprozesses (u.a. aufgrund der Bündelung des Planungsverfahrens und der Eindeutigkeit der Planungszuständigkeit) eine Eigendynamik des Verfahrens, das ohne das Planungs- und Rechtsinstrument einer Entwicklungssatzung auskommt, um letztlich die angestrebte städtebauliche Entwicklung zu erreichen.

Grundsätzlich ist es für die Kommune möglich, im Zuge des gesamten Verfahrens aus einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durch Aufhebungsbescheid auszusteigen bzw. diese gemäß § 169 Abs. 1 Nr. 8 BauGB zu beenden.

Hiernach kommen die Vorschriften aus § 162 BauGB des Sanierungsrechtes auch für das Entwicklungsrecht zur Anwendung. Demzufolge ist eine Entwicklungssatzung aufzuheben, wenn

1. die städtebauliche Entwicklung durchgeführt ist oder
2. die städtebauliche Entwicklung sich als undurchführbar erweist oder
3. die städtebauliche Entwicklungsabsicht aus anderen Gründen aufgegeben wird.

Als durchgeführt wird eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (gem. § 162 Abs. 1) bewertet, wenn die Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme erreicht sind, d.h.

- dass die Bebauungspläne in Kraft getreten sind, die die Entwicklungsziele planungsrechtlich absichern,
- die für die Umsetzung der Entwicklungsziele erforderlichen Ordnungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahmen zur Bodenordnung und Erschließung des Entwicklungsbereiches abgeschlossen sind und
- der Entwicklungsbereich entsprechend den städtebaulichen Zielen und Zwecken bebaut und genutzt wird.

(Arbeitshilfe Sen.verw. f. Stadtentw., Berlin , 2008)

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme kann auch bei eingeschränkter Durchführung aufgehoben werden, wenn für eines der jeweiligen Teilgebiete des Entwicklungsbereiches die konkretisierten Entwicklungsziele erreicht wurden. „...Das BauGB verpflichtet die Gemeinde weder zu einer Totalentwicklung nach Maßstab der ursprünglichen Entwicklungsziele noch zu einer vollständigen Beseitigung aller städtebaulichen Missstände. Sie kann sich somit auch mit einem Entwicklungsziel zufrieden geben...“ (ebenda).

Ferner kann die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 162 Abs. 2 auch dann aufgehoben werden, wenn die Maßnahme sich als undurchführbar erweist, z.B.

- wegen des Verstoßes gegen das Zügigkeitsgebot
- wegen mangelnder Finanzierbarkeit
- oder wegen fehlender Investitionsbereitschaft

(Handbuch/ FAQ Landeshauptstadt München, 2015; Arbeitshilfe Sen.verw. f. Stadtentw., Berlin , 2008)

Darüber hinaus können auch weitere Gründe für die Aufhebung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, die immer durch kommunalen Beschluss erfolgen muss, greifen. Zum Beispiel wenn die Kommune die Absicht aufgibt, noch nicht entwickelte Teilgebiete mit Hilfe des besonderen Städtebaurechtes zu entwickeln, weil zum Beispiel die Nachfragelandschaft nach Gewerbe- oder Wohnbauflächen sich deutlich verändert hat oder wenn das „Eingriffsinstrumentarium des Entwicklungsrechtes“ für bestimmte Teilflächen nicht mehr benötigt wird.

Eine Beliebigkeit für die Aufhebung einer beschlossenen städtebaulichen Entwicklung nach § 165 Abs. 3 BauGB ist damit nicht gemeint, auch wenn die Kommune in ihrem Ermessen über die Aufhebung der Maßnahme frei entscheiden kann. Da die Gemeinde per Beschluss an einer gesetzlichen Ermessensentscheidung gebunden ist, darf sie folglich auch nicht nach Belieben die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme abbrechen, sondern die Aufhebung muss auf einer fachlich angemessenen Begründung beruhen.

Im Rahmen der in den letzten 20 Jahren durchgeführten und noch in der Durchführung und Umsetzung befindlichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen sind verschiedentlich Rechtsstreitigkeiten und -auseinandersetzungen ausgefochten worden, die in der Konsequenz jedoch zu einer weitgehenden Rechtssicherheit in Bezug auf Verfahren und Umsetzung des Entwicklungsrechtes geführt haben.

Im Vergleich zu Mitte der 90er Jahren hat der Einsatz von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen bzw. des besonderen Städtebaurechtes deutlich nachgelassen. Dies beruht weniger auf der Attraktivität dieses planungsrechtlichen Instrumentes als vielmehr, dass die Breite und Menge an Anwendungsfällen, insbesondere in den neuen Bundesländern als auch hinsichtlich militärischer Konversionsflächen, deutlich nachgelassen hat. Das Umschwenken der Förderpolitik des Bundes weg von der städtebaulichen Sanierung und Entwicklung hin zu den Maßnahmenprogrammen der Sozialen Stadt, des Stadtumbaus, etc. hat ebenso dazu beigetragen.

Die jüngsten Verfahren, Berichte und Auswertungen von Kommunen zu städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen belegen jedoch nach wie vor die verschiedenen Einsatzerfolge, wie z.B. in Berlin, Hamburg, München, Halle (Saale), Frankfurt/M. oder auch in kleineren Städten wie z.B. Tübingen, Wismar, Neubrandenburg oder Stadt Henningsdorf:

- „Wichtigster Grund zur Durchführung einer SEM war der Zeitdruck. Die städtebauliche Entwicklung sollte gezielt gesteuert und in möglichst kurzer Zeit vorangetrieben werden. Ein solches Unterfangen war mit den klassischen Instrumenten des Städtebaus nicht zu verwirklichen (gewesen). Zudem galt es bei aller Eile, die Qualität der Entwicklung und die beabsichtigte Funktionsmischung zu sichern.“ (*Eine Bilanz - Dokumentation Berliner Entwicklungsbereiche, u.a. Johannisthal/ Adlershof, SenStadt Berlin, 2007*)
- „Wichtige Gründe für die Anwendung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sind zum einen, dass das Projektgebiet als Ganzes auf Basis einer einheitlichen Gesamtkonzeptes betrachtet wird, bei dem die Entwicklungsziele übergreifend verbindlich definiert werden, und zum anderen, dass die Möglichkeit besteht, die Eigentümer und Bauherren der neuen Immobilien an den Infrastrukturkosten zu beteiligen.“ (*Vorbereitende Untersuchungen Mitte Altona, Hamburg, 2012*)
- Entscheidende Gründe für die Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme waren die Möglichkeiten einer Bodenneuordnung, die größere Entwicklungschancen bei der Aktivierung zentral und vermutlich künftig brach liegender Flächen ermöglicht, die Durchsetzung städtischer Interessen auf Privatgelände u.a. aufgrund widerstreitender Entwicklungsziele von Bauherren, sowie die Öffnung bzw. Ermöglichung eingeschränkter Zugangsmöglichkeiten von Teilbereichen im Entwicklungsgebiet (*Dokumentation Entwicklungsmaßnahme Nieder Neuendorf, Stadt Henningsdorf, 2012*)

Jede städtebauliche Entwicklungsmaßnahme hat innerhalb des rechtlichen vorgegebenen Anwendungsrahmens des § 165 BauGB ihre Individualität aufgrund ihrer (innerstädtischen) Lage, ihrer jeweiligen Problemkonstellationen und ihrer städtebaulichen Entwicklungsziele. Entsprechend sind auch die mit dem Einsatz einer SEM verbundenen Erwartungen in Bezug auf Verfahren, Funktion und Ergebnis vergleichsweise sehr unterschiedlich, insbesondere vor dem Hintergrund der Erfahrungen zu anderen Planungsinstrumenten.

Die Fachhochschule Neubrandenburg hatte Anfang 2000 eine sehr umfassende Untersuchung über Funktion und Praxis der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als Instrument des kommunalen

Flächenmanagements im Vergleich zu anderen planungsrechtlichen Instrumenten durchgeführt. Deren Ergebnisse sind u.a. in die Wirkungsanalyse und Dokumentation von Maßnahmen und Projekte der Städtebauförderung des Bundes eingeflossen. Hierbei wurden bestimmte kommunale Funktionen und Handlungsfelder im Rahmen des kommunalen Flächenmanagements mit der Breite und Bündelung von Anwendungs- und Einsatzmöglichkeiten planungsrechtlicher Instrumente verglichen. (*Städtebauförderung, städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Grundlagen und Handbücher, Bonn, 2010; FH Neubrandenburg, Prof. P. Dehne, 2001*).

Um einen praktikablen Überblick zu geben, soll nachfolgend die Bedeutung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in Bezug auf ihre mögliche Funktions- und Einsatzbreite im Vergleich zu anderen Planungs- und Steuerungsinstrumenten dargestellt werden. Hierzu ist anzumerken, dass die nachfolgende Darstellung für die vorliegende Expertise nur auszugsweise und damit unvollständig dargestellt sein kann:

Tab. 1: Vergleichende Gegenüberstellung der Aufgaben und Funktionen von Planungs- und Rechtsinstrumenten im Rahmen des kommunalen Flächenmanagements

Aufgaben u. Funktionen / Instrumente	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Informelle Planung	●	(●)						●	●
Flächennutzungsplan	●	●							●
Bebauungsplan	●	●			●				●
VE - Plan	●	●			●	●	●	●	●
Vorkaufsrechte				●		●			
Umlegungen				●			●	●	
Städtebauliche / privatrechtliche Verträge		●	●	●		●	●	●	●
Städtebaul. Sanierungsmaßnahme (klassisch)	●	●	●		●		●	●	●
Städtebaul. Entwicklungsmaßnahme	●	●	●	●	●	●	●	●	●
A = Information und Planung/ Zieldefinition (Planungsfunktion) B = Sicherung der Planungsziele in der Planungsphase und langfristige Sicherung v.a. von städtebaulichen, wohnungspolitischen und ökologischen Zielen (Sicherungsfunktion) C = Sicherung der Bodenpreisstruktur D = Neuordnung der Grundstücksverhältnisse gemäß von Planungszielen (Grundstücksneuordnung) E = Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmen				F = Verfügbarmachung der Grundstücke für den Boden- bzw. Grundstücksmarkt, d.h. Aufgabe der Mobilisierung im Rahmen von Mobilisierungsstrategien ist Eigentümer und potenzielle Bauherren zu veranlassen, bebaubare Grundstücke marktfähig zu machen. (Mobilisierungsfunktion) G = Finanzierung der Baulandentwicklung und der Folgekosten (Finanzierungsfunktion) H = Öffentliche-private Kooperation, schließt auch Findung geeigneter Nutzer von Baugrundstück bzw. Vermarktung von Baugrundstücken mit ein I = Management, Steuerung und Organisation					

(FH Neubrandenburg, Prof. P. Dehne, 2001; eigene Darstellung)

Nach dieser wissenschaftlichen Auswertung stellt sich die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB im Vergleich zu den anderen Planungs- und Rechtsinstrumente vor allem in Bezug auf das kommunale Flächenmanagement als ein im Sinne von Bündelung, Steuerung, Bodenneuordnung, Zielsicherung und Finanzierungsfunktion und aus Sicht der kommunalen Planung geeignetes und wirkungsvolles planungsrechtliches Instrument dar.

Auch wenn, wie im Falle der komplexen und schwierigen Ausgangssituation für den potenziellen Geltungsbereich im „Gebiet der Mittelmole, der südlich angrenzende Bereich Werft mit Werftbecken sowie der östlich An der Stadtautobahn angrenzende Bereich“ aus Sicht des Gutachters die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 ff BauGB für erforderlich erachtet wird, muss grundsätzlich die Kommune auch im Vorwege eines Einleitungsbeschlusses abschätzen, ob andere verfügbare Planungs- und Rechtsinstrumente auch zu dem gewünschten Ergebnis kommen würden.

Das heißt, könnten auch andere planungsrechtliche Instrumente in Anbetracht der verschiedenen anzugehenden Aufgaben- und Fragestellungen auch im Sinne eines städtebaulichen Flächenmanagements und -entwicklung ebenso eine zielgerichtete, einheitliche und zügige Durchführung ermöglichen.

Bei förmlichen Umlegungsverfahren zum Beispiel hätte die Kommune in der Regel fast alle Kosten für Infrastrukturmaßnahmen selbst zu bestreiten. Vorhaben- und Erschließungspläne würden in Anbetracht einer Vielzahl von Eigentümern und unterschiedlichen Entwicklungszielsetzungen keine schnelle Bodenneuordnung und -mobilisierung zulassen. Und der Einsatz städtebaulicher Verträge würde voraussetzen, dass Grundeigentümer vorhanden sind, die über die entsprechenden Flächen verfügen und bei der Umsetzung der vorgegebenen städtebaulichen Entwicklungsziele mitwirken. *(Eine Bilanz - Dokumentation Berliner Entwicklungsbereiche, SenStadt Berlin, 2007)*

Grundsätzlich sollen städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Gebieten, die durch ihre Lage im Stadtraum und ihre meist großen Flächenpotenziale einem besonderen Entwicklungs- und Spekulationsdruck ausgesetzt sind, eine rasche und geordnete Realisierung der gesetzten Entwicklungsziele sichern. Damit das gelingt, nimmt das Entwicklungsrecht Eigentümer und Kommune gleichermaßen in die Pflicht und macht ihnen strenge Vorgaben.

5. VORLÄUFIGE BEGRÜNDUNG FÜR DIE ANWENDUNG EINER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMASSENNAHME

Die nachfolgenden Ausführungen sind eine vorläufige Begründung und Beurteilung aus Sicht des Gutachters zur Einleitung und damit Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB für das als möglichen und vorläufigen Geltungsbereich dargestellte Plangebiet (vgl. Kap. 3, Abb. 4).

Das heißt, dass das Gebiet der Mittelmole, dem südlich angrenzenden Bereich Werft mit Werftbecken sowie dem östlich An der Stadtautobahn angrenzenden Ortseingangsbereich unserer Auffassung nach als Grundlage zur Durchführung einer vorbereitende Untersuchung gem. § 165, Abs. 4 BauGB herangezogen werden sollte.

Die anschließenden Darstellungen und Interpretationen der Ausgangssituation beruhen auf den Ergebnissen des bisherigen Strukturkonzeptes Warnemünde von 2010, dem Teilkonzept zur Mittelmole von 2011, den Ergebnissen zur Erstellung des Funktionsplanes Mittelmole (2012-2015) sowie auf den vorläufigen Bilanzierungsergebnissen zur 1. Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde (Stand 07/2016).

Die nachfolgenden Ausführungen sind lediglich unterlegende oder begründende Hinweise und Aspekte für einen Einleitungsbeschluss. Insofern stellen sie weder Ergebnisse oder Erkenntnisse einer noch ausstehenden vorbereitenden Untersuchung dar, noch nehmen sie diese an dieser Stelle vorweg.

Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht (§§ 136-191 BauGB) und somit dem einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme müssen nachweisen, dass ihre Durchführung und die damit verbundenen Maßnahmen im öffentlichen Interesse liegen und dem Wohl der Allgemeinheit dienen (vgl. hierzu auch § 171a (Stadtumbaumaßnahmen) Abs. 3 Pkte. 1-7).

Darüber hinaus gelten wie bereits ausgeführt das Gebot der Abwägung öffentlicher und privater Belange und das Gebot der zügigen Durchführung. Für alle Gebiete wird auf den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln nach § 164a auf Basis einer Verwaltungsvereinbarung nach § 164b verwiesen, was für den insgesamt zu betrachtenden Bereich von besonderem Interesse sein sollte.

Gegenüber dem im 2011 vorgelegten Teilkonzept zur Mittelmole und den hier gemachten Ausführungen zu den städtebaulichen, funktionalen und strukturellen Defiziten, Missständen auf der Mittelmole und den damals divergierender Interessenlagen und Entwicklungsabsichten zur Unterlegung des Ansatzes, für das Gebiet eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzuleiten, hat sich strukturell und faktisch an der Ausgangssituation nicht sehr viel verändert. Wesentliche Veränderung gegenüber der Situation von 2011 ist, dass sich der zu betrachtende Planbereich deutlich vergrößert hat.

Wie schon in Kapitel 3 ausgeführt, hatte die städtische Wohnungsgesellschaft WIRO in 2011 das ehemalige Scandlines-Gelände und somit große Teile des Geländes der Mittelmole käuflich erworben (vgl. Abb. 1).

In Anbetracht des „indirekten“ kommunalen Flächenerwerbs durch eine kommunale Gesellschaft wurde damals im Sinne eines zügigen und den Entwicklungszielen entsprechenden Verfahren große Chance eingeräumt, dass die Planung auf den Eigentümer unmittelbar und gemeinschaftlich Einfluss nehmen kann, ohne dass die Stadt die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. § 165 BauGB betreiben bzw. von dem Instrumentarium des besonderen Städtebaurechts Gebrauch machen musste.

Nach den damaligen Vorstellungen sollte es dann möglich sein, auf Basis eines städtebaulichen Wettbewerbes zu einem qualifizierten städtebaulichen Entwicklungskonzept zu kommen, das dann in einem Bebauungsplan festgesetzt wird und über städtebauliche Verträge oder Durchführungsverträge die derzeitigen (u.a. kommunalen) und künftigen Grundeigentümer an die konsequente Umsetzung der Planungsvorgaben und -ziele zu binden.

Abb. 8: Planbereich „Mittelmole“ von Nordwesten in 2010

(Quelle: Teilkonzept Mittelmole ASK/Convent, Hamburg/Rostock 2011)

Zunächst konnte auch nach diesem Verfahrensprinzip ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden, der ebenso ein deutliches und klares Wettbewerbsergebnis hervorgebracht hatte, das die Grundlage für ein städtebauliches Entwicklungskonzept wurde, das wiederum jedoch in einen langen auch öffentlich geführten Abstimmungsprozess mündete.

Im Ergebnis dieses etwa dreijährigen Abstimmungsprozesses konnte bislang keine Einigkeit über die Entwicklungsziele und den in Teilen divergieren Entwicklungsinteressen von Grundeigentümern, Öffentlichkeit und Fachverwaltung hergestellt werden.

Im Ergebnis hat der im Rahmen eines „normalen“ Verfahrens bislang durchgeführte Prozess zu keiner Zügigkeit oder Beschleunigung in der Konsensfindung oder Konzeptumsetzung geführt.

Darüber hinaus gab es zwischenzeitlich auf der Mittelmole hier und da kleinere bauliche Veränderungen, die im wesentlichen zu keiner Veränderung der städtebaulichen Ausgangssituation auf der Mittelmole geführt haben. Dies betrifft insbesondere den Kreuzfahrtbetriebsbereich im Süden der Mittelmole sowie eine Aufschüttung bzw. Verfüllung der alten Fährtaschen im Norden der Mittelmole, die vor allem aus sicherheitstechnischen Gründen aufgrund der baufällig geworden Kaianlagen durchgeführt wurde.

Demgegenüber gibt es in jüngster Zeit wachsenden Entwicklungsdruck, der sich von der Mittelmole im Kontext der Kreuzschiffahrtbetrieb auf die südlich an die Mittelmole anschließenden Flächen im Bereich des Werftbecken und angrenzender Flächen ausdehnt und ein zügiges, abgestimmtes und mit den umliegenden Bereichen ein planungszusammenführendes Verfahren bedarf. Im Rahmen der Erweiterung und Intensivierung des Kreuzschiffahrtbetriebes an diesem Standort und der dafür erforderlichen Flächen und Planungszielstellungen ist die Hafen-Entwicklungsgesellschaft HERO mbH als kommunale Gesellschaft federführend.

Diese räumliche Erweiterung des Planbereiches nach Süden hat unmittelbare städtebauliche, funktionale und strukturelle Zusammenhänge mit der Mittelmole wie auch mittelbar mit dem südlich an der Stadtautobahn liegenden Arealen im Ortseingangsbereich von Warnemünde (vgl. Abb. 7).

Neben diesen städtebaulichen und räumlichen Planungszusammenhängen erfordern aus unserer Sicht vor allem die städtebaulichen und funktionalen Defizite und Missstände auf den Flächen rund um das Werftbecken und den ehemaligen Werftliegenschaften die Einbeziehung dieser Flächen in einen möglichen Geltungsbereich für eine vorbereitende Untersuchung gemäß § 165 Abs. 4 BauGB. In diese zusammenhängende und vertiefende Betrachtung würden die verschiedenen Ergebnisse der derzeit laufenden wie auch geplanten Gutachten mit einfließen.

Bereits für den Bereich der Mittelmole ist angesichts der umfangreichen Bodenherrichtung, Flächenneuordnung und Erschließungsmaßnahmen von einer komplexen und kostenintensiven Aufgabe auszugehen, die zusammenfassendes und koordiniertes Planverfahren benötigt.

Durch die notwendige Einbeziehung des Werftareals steigert sich die Komplexität und Kostenintensität der Gesamtmaßnahme nochmals, insbesondere im Bereich der unrentierlichen Entwicklungskosten. Dies betrifft u.a. die Sanierung und den Umbau von Kai- und Uferanlagen, die Beseitigung von (vermuteten) Altlasten, die Anpassung der Verkehrserschließung und -infrastruktur, die notwendige Bodenordnung und Flächenherrichtung sowie Hochwasserschutzmaßnahmen.

Bei all diesen absehbaren Aufgaben der Flächenherrichtung und -neuordnung ist ggf. die Finanzierung dieser Maßnahmen mit dem Ziel im Zuge der vorbereitenden Untersuchung zu prüfen, dass nicht alle diese Flächenentwicklungskosten bei der öffentlichen Hand verbleiben.

Insofern ist auch aus dieser Überlegung heraus zu erwägen, eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach dem besonderen Städtebaurecht kurzfristig vorzubereiten und einzuleiten, um im Zuge der Durchführung einer vorbereitenden Untersuchung, die tatsächliche Anwendung und das Instrument des besonderen Städtebaurechtes durch Satzungsbeschluss entsprechenden zu prüfen, abzuwägen und ggf. zu begründen.

Demzufolge ist für eine künftige Beteiligung von Grundeigentümern und/ oder künftigen Investoren z.B. an den Kosten für Altlastenbeteiligung, Hochwasserschutz, Lärmschutz- und Infrastrukturmaßnahmen eine gegenwärtige Festlegung zum jetzigen Zeitpunkt als künftiges Sanierungs- oder Stadtbaugebiet oder doch Fortführung als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nicht erforderlich. Hier könnten auch später unabhängig vom besonderen Städtebaurecht vertragliche Regelungen auf Ebene städtebaulicher oder anderer privatrechtlicher Verträge mit den Grundstückseigentümern oder den Investoren greifen.

Aus unserer Sicht liegen für das Gebiet der Mittelmole nach wie vor und für das erweiterte Plangebiet besonders ausreichende städtebauliche Missstände und Defizite vor, die die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes rechtfertigen.

Auch die veränderten Rahmenbedingungen (Grundstückserwerb der WIRO, Ankauf von ehem. Werftliegenschaften durch die Hansestadt) ändern aus unserer Sicht nicht die Anwendungsnotwendigkeit des besonderen Städtebaurechtes, zumal im Falle der städtebaulichen Entwicklung der Mittelmole es bislang weder zu einer Beschleunigung des Verfahrens gekommen ist noch zu einer

tragfähigen Einigung zwischen den einzelnen Akteuren in Bezug auf die zugrunde gelegten Planungs- und Entwicklungsziele.

Aus Sicht des Baugesetzbuches liegen städtebauliche Missstände vor (i.S. § 136 BauGB), wenn „...das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen. Bei der Beurteilung, ob ... städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen:

1. *die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf a) die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten, b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten, c) die Zugänglichkeit der Grundstücke, d) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten, e) die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand, f) die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen, g) die vorhandene Erschließung;*
2. *die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf a) den fließenden und ruhenden Verkehr, b) die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich, c) die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich.“*

Ohne im Einzelnen auf die gegenwärtige Ausgangssituation in dem potenziellen Geltungs- und Untersuchungsbereich einzugehen, sollen einige gravierende städtebauliche und funktionale Mängel und Defizite hervorgehoben werden, die die aktuelle Situation kennzeichnen.

Der überwiegende Teil der städtebaulichen und funktionalen Mängel und Defizite sind im Wesentlichen das Resultat der historischen Entwicklung aus der Vor- und Nachkriegszeit bzw. der Entwicklung zu DDR-Zeiten sowie der Nachwendezeit.

⇒ Folgen **für den Bereich der Mittelmole** waren u.a. die Verlagerung des ehemaligen Skandinavien-Fährbetriebes in den Überseehafen Rostocks, die damit verbundene Aufhebung des Roll-On/Roll-Off-Bahnbetriebes, der Aufgabe von Bahn- und Fährbetriebsflächen (alte Gleiskörper, alte Fährtaschen, die bereits zugeschüttet wurden), die Ansiedlung neuer provisorischer Nutzungen auf den entstandenen Brachflächen (vor allem Parkplätze für PKW und Wohnmobile). Insgesamt hat sich eine unattraktive und dem Standort nicht angemessene Situation ergeben, wie ein mangelhaftes städtebauliches Erscheinungsbild, suboptimale bzw. provisorische Nutzungen, Brachflächen, schlechte und ungenügende Erschließungssituationen, Funktionsmängel etc., die sich durch den Wegzug der Scandlines-Reederei aus dem ihrem ehemaligen Firmensitzgebäude, wodurch auch Gebäudeleerstände produziert wurden, weiter verschlechtert hat.

Im Einzelnen sind folgende städtebauliche und funktionale Mängel und Defizite hervorzuheben:

- a. die großen ungeordneten, ungestalteten Brach- und für den ruhenden Verkehr zwischen-genutzten Flächen, die durch den Rückbau der Gleisanlagen und die Aufgabe des Fährbetriebes entstanden sind und fast den gesamten Nordostteil der Mittelmole und Flächen entlang der Bahntrasse im Süden beherrschen;

- b. die mangelhafte Erschließung und der Mangel an Hinterland- bzw. Logistikflächen für den hier befindlichen Kreuzfahrtbetriebes im nördlichen und südlichen Teil der Kaianlagen für Pkw- und Zulieferverkehr,
- c. die Emissionsbelastung (Lärm- und Dieselabgase), die nach wie vor von den Kreuzfahrtschiffen ausgeht,
- d. der nach wie vor bestehende enge und für Behinderte, ältere Menschen mit Gehhilfen oder Familien mit Kinderwagen unpassierbare Fußgängertunnel unter den Bahnanlagen im Bereich des alten Warnemünder Bahnhofs,
- e. der ungestaltete und derzeit durch Verkaufsbuden verstellte Bahnhofsvorplatz,
- f. die mangelhafte räumliche Erschließung der Bahnhofsgrünanlage für Fuß- und Spaziergänger,
- g. der Mangel an Erweiterungs- und Bootslagerflächen für den Segelsport, einschließlich der in Teilen provisorisch wirkender und sanierungsbedürftigen Gebäudebestände sowie
- h. die unzureichende und defizitäre und in Teilen des Bahnhofsvorplatzes gefährliche Verkehrserschließung des nördlichen Teils der Mittelmole, die zudem zu touristischen Hochzeiten zu erheblichen Verkehrsproblemen auf der Mittelmole beiträgt,
- i. mangelhafte Erschließung des gesamten Nordendes der Mittelmole und insbesondere der Segelbereich
- j. in Teilen fehlende, vielfach eingeschränkte sowie insgesamt mangelhafte Zugänglichkeit der Uferzonen
- k. funktional defizitäre sowie städtebauliche mangelhafte Ankunftssituation im Bereich Bahnhof
- l. mangelhafte Verknüpfung der Verkehrsarten sowie unzulängliche bis funktional defizitäre Situation für Fußgänger und Radfahrer.

⇒ Folgen für den Bereich des ehemaligen Werftareals im Bereich des Werftbeckens begründen sich aus dem Rückgang des ehemaligen Werftbetriebes und des jetzt nur auf den Kernbereich des Werftgeländes reduzierten Werftbetriebs, der sich u.a. in den nicht mehr benötigten und in Teilen stark sanierungsbedürftigen Kaianlagen auf der Südseite des Werftbeckens, in nicht mehr genutzten und überwucherten Gewerbeflächen mit alten, zum Teil offen gelassenen verfallenen Gebäudebeständen und mit alten Gleiskörpern sowie überkommenen Erschließungsanlagen darstellt.

Zudem befinden sich in diesem Areal sowohl innerhalb des Werftbeckens als auch in den angrenzenden Flächen des ehemaligen Werftgeländes größere kontaminierte Verdachtsflächen.

Es ist beabsichtigt, die aktuell durch die Hansestadt in diesem Areal erworbenen Flächen perspektivisch für die Ausweitung und Intensivierung des Kreuzfahrtbetriebes zu nutzen, was jedoch wie geschildert mit erheblichen finanziellen Aufwendungen für die Aufbereitung, Herrichtung und Erschließung der Flächen verbunden sein wird. Zudem bestehen auch Verlagerungs- und Ansiedlungsinteressen aus der lokalen Wirtschaft Warnemündes heraus, Standorte mit Wasserbezug oder -nähe in diesem Areal zu nutzen.

Ferner ist aus heutiger Sicht eine enge städtebauliche und nutzungsstrukturelle Verzahnung und daher gemeinsame und einheitliche Entwicklung der Gebiete Mittelmole und ehemaliges

Werftareal dringend geboten, das auch durch die Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde bestätigt wird.

- ⇒ Auch das sich **südlich An der Stadtautobahn** zwischen Karl-F-Kerner-Straße/ Bahntrasse und Lortzingstraße erstreckende und **im Ortseingangsbereich** des Seebades Warnemünde liegende Areal, weist deutliche städtebauliche und funktionale Mängel und Defizit auf, die sich ebenfalls aus dem Strukturwandel der Nachwendezeit ergeben haben.

Dieser Standort, der den Ortsauftakt von Warnemünde darstellt, wird derzeit geprägt von großen unattraktiven Frei- und Brachflächen, die vorwiegend als Parkplätze, zum Teil als Dauerparkplätze für die Kreuzfahrttouristen, genutzt werden. Eingerahmt werden diese Flächen von Erschließungsflächen, einer Tankstelle, einem Autohaus und funktionalen Gebäuden mit Dienstleistungsgewerbe und Discounternutzungen.

Insgesamt stellt sich dieses Areal als eine unattraktive und dem Standort nicht angemessene Fläche dar, das von einem mangelhaften städtebaulichen Erscheinungsbild, mit suboptimalen bzw. provisorischen Nutzungen und einer für die künftige Entwicklung ungenügenden und mit Funktionsmängeln behafteten Erschließungssituationen bestimmt wird.

Auch hier besteht das übergeordnete Erfordernis, die städtebauliche und nutzungsstrukturelle Verzahnung und Entwicklung einheitlich und zusammenführend mit den Planungen und Entwicklungen der beiden zuvor angesprochenen Bereichen anzugehen.

Für alle drei Areale gilt in jeweils unterschiedlichem Maße und mit anderen Schwerpunkten behaftet, dass sich die städtebauliche und räumliche Situationen der Gebiete verhältnismäßig desolat darstellt und diese Bereiche für den Ort Warnemünde eine negative Ausstrahlungswirkung haben.

Vor allem der Bereich Mittelmole wird seiner Funktion und seiner städtebaulichen Bedeutung nach, die er bezogen auf den Stadtteil Warnemünde nach Lage und Zentralität besitzt, in keiner Weise gerecht. Hinzukommt, dass sich aufgrund des langen „Planungsstillstandes“ und der schwierigen und komplexen Ausgangssituation sowie den bereits entstandenen Provisorien auf der Mittelmole eine zügige, konsequente und gebündelte Entwicklungsplanung umso dringlicher erscheinen lässt.

Insgesamt stellt sich der gesamte Bereich als ein Gebiet mit erheblichen Funktionsschwächen dar, das mit seinen teilweise provisorischen, städtebaulich und architektonisch suboptimalen Nutzungen in Bezug auf Gunst und Attraktivität des Standortes und mit seiner erneuerungsbedürftigen Infrastruktur erhebliche städtebauliche Mängel und Defizite aufweist.

Gemäß der Definition des besonderen Städtebaurechts müssen aus der jetzigen Betrachtung heraus alle drei Bereiche zusammengenommen oder zumindest Teile davon als ein potenzielles städtebauliche Entwicklungs-, Sanierungs- oder Stadtumbaugebiet betrachtet werden. Städtebauliche Missstände liegen laut § 136 Abs. 2 BauGB u.a. vor, wenn ein Stadtgebiet *„in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen“*.

Ebenso sollen nach dem besonderen Städtebaurecht städtebauliche Sanierungs-, Entwicklungs- oder Stadtumbaumaßnahmen Maßnahmen dem Wohl der Allgemeinheit dienen und dazu beitragen, dass insbesondere im Sinne von § 165 Abs. 3, Satz 2 städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zur Deckung eines erhöhten Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemein-

bedarfs- und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen eingesetzt werden sollen, sofern mit anderen planungsrechtlichen Instrumenten diese Ziele nicht erreicht werden können.

Auch diese Anforderungen treffen für den zuvor beschriebenen Untersuchungsbereich aus unserer Sicht zu, sowohl in Bezug auf eine dringliche Bedarfsdeckung einer weiterhin wachsenden Wohnraumnachfrage, vor allem nach preisgünstigen Mietwohnungen, die sich am Standort Warnemünde darstellt, als auch bezüglich des sich abzeichnenden erhöhten Arbeitsstättenbedarf. Beide Aspekte rechtfertigen aus unserer Sicht die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

An dieser Stelle sei als eine weitere Anwendungsvoraussetzung auf die bestehenden Zielkonflikte in Bezug auf die notwendige Schaffung von preiswerten und familiengerechten Wohnungsbau für Warnemünde und insbesondere im Bereich der Mittelmole hingewiesen.

Insbesondere muss der Wohnstandort Warnemünde für alle Alters- und Zielgruppen wieder zugänglich gemacht werden sowie auch der weiteren negativen demographischen Entwicklung Warnemündes wie auch der fortschreitenden Umwandlung von Miet- in Ferienwohnungen verstärkt entgegengewirkt werden.

Darüber hinaus sollte in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, dass es derzeit im Zusammenhang mit dem laufenden Kreuzschiffahrtbetrieb im Bereich der Mittelmole, der ja noch ausgebaut werden soll, und Teile der Wohnbevölkerung, die in der Nähe der Mittelmole im Bereich des Alten Stroms wohnen, einen zunehmend wachsenden und öffentlichkeitswirksamen Nutzungskonflikt in Bezug auf Lärm- und Schadstoffimmissionen gibt.

Dieser Aspekt belegt umso mehr das allgemeine hohe öffentliche Interesse und die Berücksichtigung des Allgemeinwohls in Bezug auf die standortverträgliche Nutzung und Entwicklung der anstehenden Flächen bei gleichzeitiger Stabilisierung der Wohnfunktion in Warnemünde.

6. ASPEKTE DER VORBEREITUNG, EINLEITUNG UND DURCHFÜHRUNG

Als abschließendes Kapitel sollten zur Vorbereitung und Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in Rostock-Warnemünde in dem zuvor dargestellten Plan- und Geltungsbereich in zusammengefasster Form die wesentlichsten Aspekte dargestellt werden, die zur Vorbereitung und Einleitung berücksichtigt werden sollten.

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme sollte durch das Fachamt vorbereitet und von Seiten der Kommune dann eingesetzt werden:

- wenn es sich um eine umfassende und komplexe städtebauliche Aufgabe handelt,
- wenn es um eine zügige und zusammenhängende Entwicklungsplanung zur Mobilisierung von bebaubaren Grundstücken gehen soll,
- wenn ein hohes Maß an öffentlichem Interesse mit der Entwicklung verbunden ist,
- wenn die mit der Maßnahme abgestrebten städtebauliche Entwicklungs- und Neuordnungsziele im Entwicklungsgebietes durch andere Instrumente wie z.B. städtebauliche Verträge

nicht erreicht werden oder Grundeigentümer/-innen nicht bereit sind, ggf. ihre Grundstücke der Stadt zum „entwicklungsunbeeinflussten Wert“ zu verkaufen,

- wenn es um die Finanzierung (unrentierlicher) Entwicklungskosten geht und
- wenn als Ziel die mittelfristige Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und/ oder die Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und/ oder der Wiedernutzung brachliegender Flächen verfolgt wird.

Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen können ganze Ortsteile am Gemeinderand oder Gebietsteile einer Kommune innerörtlich, d.h. im Kontext bebauter Gebiete entweder erstmalig entwickelt werden oder für eine städtebaulichen Neuordnung und Herrichtung herangezogen werden. Sie sind kommunale Flächenentwicklungs- und –management-Instrumente, die den kommunalen Erwerb von Grundstücken und die Koordinierung der Entwicklungsplanung im Sinne der Ziele der Entwicklungsziele und des Allgemeinwohls erleichtern sollen.

Die Kommune muss jedoch vor der Beschlussfassung einer Entwicklungssatzung für die Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 - 171 BauGB zunächst auf Grundlage eines Einleitungsbeschlusses eine vorbereitende Untersuchung (VU) gemäß § 165 Abs. 4 BauGB durchführen, um ausreichend Beurteilungsgrundlagen über die Festlegungsvoraussetzungen nach § 165 Abs. 3 für den dann festgelegten Entwicklungsbereich zu gewinnen.

Von einer VU kann nur dann abgesehen werden, wenn für den Untersuchungsbereich hinreichende Beurteilungsgrundlagen vorliegen. In Bezug auf den zuvor dargestellten und für die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Ortsteil Warnemünde zu empfehlenden Untersuchungsbereich liegen unserer Auffassung trotz Strukturkonzept Warnemünde, Mittelmolen-Konzept, etc. Beurteilungs- und Festlegungskriterien in nicht ausreichendem Maße vor, die zum Beispiel eine gerechte Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen zum jetzigen Zeitpunkt ermöglichen würden.

Wichtig an dieser Stelle sei nochmals erwähnt, dass durch den „Einleitungsbeschluss“ nicht bereits die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme an sich beschlossen wird, sondern lediglich die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen im Sinne von § 141 BauGB sowie vorgeschriebener und möglicher begleitender Verfahrensschritte. Vorgeschrieben ist, dass mit dem Einleitungsbeschluss neben der Durchführung einer vorbereitenden Untersuchung gemäß § 165 Abs. 4 auch die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165-171 BauGB ortsüblich bekanntzumachen ist.

Gleichzeitig sollte aus unserer Sicht für das hier vorgeschlagene potenzielle Entwicklungsgebiet als begleitendes Instrument zur Sicherung der angestrebten städtebaulichen Gesamtkonzeption flächenübergreifend das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen werden (Ausübung zum Verkehrswert nach § 28 Abs. 3 und 4 BauGB), auch wenn Flächen bereits im kommunalen Eigentum bzw. im Eigentum kommunaler Gesellschaften sich befinden.

Ebenso sollten im Sinne eines geordneten und zusammenhängenden Planungs- und Umsetzungsverfahrens Baugesuche (Planung als auch Beseitigung von baulichen Anlagen) zunächst zurückgestellt werden. Insofern wäre in Folge des Beschlusses über den Beginn vorbereitender Untersuchungen und dessen Bekanntmachung auch § 15 BauGB (Zurückstellung von Baugesuchen) auf

Grundlage von § 165 Abs. 4 Satz 2 in Verbindung mit § 141 Abs. 4 BauGB entsprechend anzuwenden und mit zu beschließen.

Auch in Anbetracht der Komplexität und des notwendigen Zusammenhaltes der Gesamtplanung einerseits und der „agierenden“ Funktion der vorbereitenden Untersuchung und dessen Ergebnisse sollte übergreifend oder zumindest für einen Teilbereich (z.B. für den Bereich der Mittelmole) eine Veränderungssperre nach § 14 BauGB bis zur einer eventuellen förmlichen Festlegung eines Entwicklungsbereiches erlassen, zumal für den Bereich der Mittelmole die entsprechende Voraussetzung mit der Aufstellung eines B-Planes vorliegen.

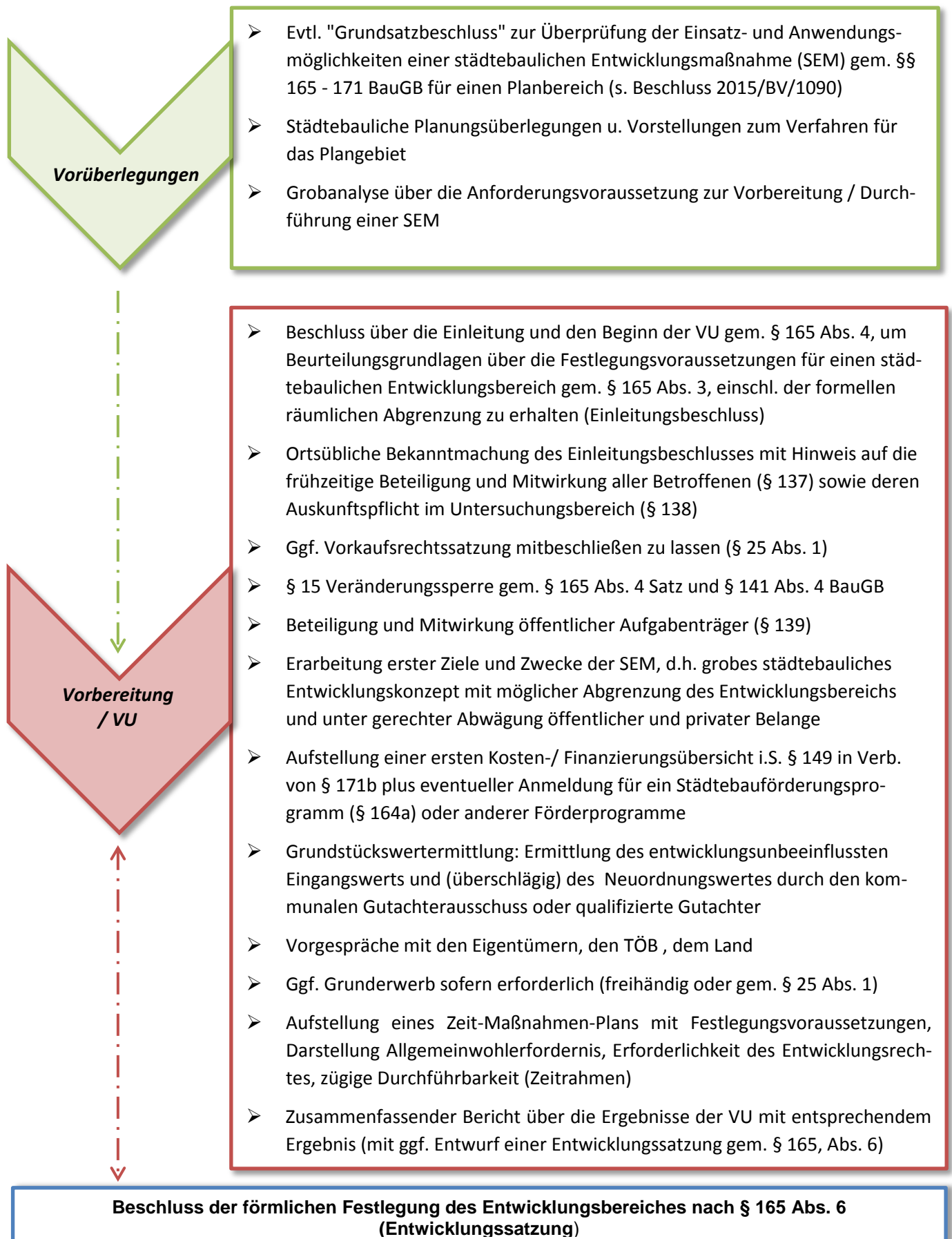
Neben den bereits ohnehin vorliegenden städtebaulichen Vorstellungen und verfahrensbezogenen Überlegungen zur Entwicklung dieses Planbereiches in Warnemünde ist im Vorfeld des Einleitungsbeschlusses ebenfalls noch von Seiten der Fachverwaltung sicherzustellen, dass ausreichend kommunale Mittel für eine externe Beauftragung zur Durchführung der VU bereitstehen und dass auch umgehend nach Einleitungsbeschluss die entsprechenden Arbeiten mit einem externen Planer und/oder Entwicklungsträger aufgenommen werden können.

Zum Ende der Vorbereitungsphase und der Vorlage der Ergebnisse der VU können vor förmlicher Festlegung und Entwicklungssatzungsbeschluss noch Änderungen beispielsweise in Bezug auf die zweckmäßige Abgrenzung des Entwicklungsbereiches oder bezüglich der geprüften Festlegungsvoraussetzungen erfolgen.

Wenn dann in diesem Zusammenhang andere planungsrechtliche Realisierungsmöglichkeiten im Rahmen des allgemeinen Städtebaurechtes nicht in Betracht kommen, der Entwicklungsbereich zweckmäßig abgegrenzt ist und die Festlegungsvoraussetzungen erfüllt sind, erfolgt anschließend die Förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches durch Satzungsbeschluss der Kommune gemäß § 165 Abs. 6 BauGB sowie dessen öffentlichen Bekanntmachung nach § 165 Abs. 8 BauGB, die damit rechtsverbindlich wird.

Nachfolgend sind die verschiedenen angesprochenen Aspekte der Vorbereitung und Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme § 165 Abs. 4 BauGB in einem Verfahrensschaubild zusammenfassend und vereinfacht dargestellt.

Abb. 9 Ablaufschema zur Vorbereitung einer SEM nach BauGB - von den Vorüberlegungen über die Vorbereitung mit VU bis zum Beschluss der förmlichen Festlegung des Entwicklungsbereiches (vereinfacht)



7. ENTWURF / VORLAGE EINES EINLEITUNGSBESCHLUSSES

**Beschluss über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen
(Einleitungsbeschluss)
zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß
§§ 165 – 171 BauGB für den Bereich
„Mittelmole – Werftbecken und angrenzender Flächen des ehemaligen
Werftgeländes – Ortseingangsbereich östlich An der Stadtautobahn“
im Ortsteil Rostock-Warnemünde**

1. Für das zusammenhängende Gebiet von Mittelmole, dem südlich anschließenden Areal mit Werftbecken und angrenzender Flächen des ehemaligen Werftgeländes und dem nordwestlich an die Bahntrasse angrenzenden Gelände zwischen Karl-F.-Kerner-Straße, An der Stadtautobahn und Lortzingstraße im Ortsteil Rostock-Warnemünde sind städtebauliche Gesamtmaßnahmen erforderlich und beabsichtigt.

Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt:

- | | |
|------------|--|
| im Norden: | durch das Nordende der Mittelmole, |
| im Osten: | durch die Unterwarnow, |
| im Süden: | durch einen Streifen von der Wasserkante und den zum Werftbecken orientierten und nicht mehr im Werftbetrieb befindlichen Flächen bis einschließlich Parkplatz an der Werftallee sowie der Karl-F.Kerner-Straße, |
| im Westen: | durch den Alten Strom, der Straße Am Bahnhof durch die Bahntrasse bis zur Lortzingstraße und dem Abschnitt An der Stadtautobahn bis Ortseingang von Warnemünde. |

Für diese in dem anliegenden Lageplan gekennzeichneten und umgrenzten Bereiche beschließt die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock deshalb, zur Gewinnung von ausreichenden Beurteilungsgrundlagen über die Festlegungsvoraussetzungen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich gemäß § 165 Abs. 3 BauGB erstmalig vorbereitende Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB durchführen zu lassen.

Der als **Anlage** beigefügte Lageplan ist Bestandteil des Beschlusses.

2. Die Verwaltung (Der Oberbürgermeister) wird mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchung nach § 165 Abs. 4 in Verbindung mit § 141 BauGB beauftragt und ermächtigt, für die Durchführung der vorbereitenden Untersuchung auf externe Fachplaner zurückzugreifen und alle erforderlichen Schritte einzuleiten, um zügig eine zusammenhängende Entwicklungsplanung, die Herrichtung und Neuordnung der zu bebauenden Flächen sowie die erforderliche Erschließung zu ermöglichen.
3. Ferner wird die Verwaltung beauftragt und ermächtigt alle im laufenden Verfahren notwendigen Anträge zu stellen und insbesondere auch die Mitwirkungsbereitschaft der Eigenbtümer,

Mieter und Pächter und anderer Nutzungsberechtigter im Untersuchungsgebiet gem. § 137 BauGB zu fördern sowie Vorschläge zur beabsichtigten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entgegenzunehmen.

4. Der Beschluss ist ortsüblich bekannt zu machen. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hinzuweisen.

Der Einleitungsbeschluss wird wie folgt begründet:.....

(hier erfolgt in der Regel eine zusammenfassende Begründung (Schwerpunkte) der Fachverwaltung für den Einleitungsbeschluss, der gerne in Abstimmung mit dem Fachamt und dem Auftraggeber erstellt werden kann.)

Öffentliche Bekanntmachung

**Beschluss über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen
zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß
§§ 165 – 171 BauGB für den Bereich**

**„Mittelmole – Werftbecken und angrenzender Flächen des ehemaligen
Werftgeländes – Ortseingangsbereich östlich An der Stadtautobahn“
im Ortsteil Rostock-Warnemünde**

Die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock hat in Ihrer Sitzung am auf Grundlage des § 165 Abs. 4 in Verbindung mit § 141 Abs. 3 BauGB den Beginn vorbereitender Untersuchungen für den Untersuchungsbereich „Mittelmole – Werftbecken und angrenzender Flächen des ehemaligen Werftgeländes – Ortseingangsbereich östlich An der Stadtautobahn“ beschlossen.

(den Beschluss und die hinreichende Darstellung der Gebietsbezeichnung (s. oben))

Der Lageplan ist im Amt Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft in Zimmer Nr. vom ... bis (mindestens 2 Wochen) ausgelegt und kann dort von bis (Tage, Uhrzeit) eingesehen werden.

Hinweise:

Der Beschluss über die vorbereitenden Untersuchungen ist nicht gleichbedeutend mit der förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches. Diese bedarf einer besonderen Entwicklungssatzung.

Auf die Auskunftspflicht nach § 165 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 138 BauGB wird hingewiesen. Hiernach sind Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigte sowie ihre Beauftragten verpflichtet, der durch die Hansestadt Rostock beauftragten Verwaltung oder ihren Beauftragten Auskunft über die Tatsachen zu

erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der städtebaulichen Entwicklung des Gebietes oder Teile davon oder zur Vorbereitung oder Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist.

An personenbezogenen Daten können insbesondere Angaben der Betroffenen über ihre persönlichen Lebensumstände im wirtschaftlichen und sozialen Bereich, namentlich über die Berufs-, Erwerbs- und Familienverhältnisse, das Lebensalter, die Wohnbedürfnisse, die sozialen Verflechtungen sowie über die örtliche Bindungen, erhoben werden. § 138 Abs. 2 und Abs. 3 BauGB sichert den Schutz der erhobenen Daten. Bei Verweigerung der Auskunft kann nach Maßgabe des § 138 Abs. 4 ein Zwangsgeld angedroht und festgesetzt werden.

QUELLENVERZEICHNIS

- **BauGB – Baugesetzbuch, Beck-Texte dtv – Deutscher Taschenbuch Verlag, 48. Auflage, 2016, Stand 1. Januar 2016**
- **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen – ein Handbuch; Difu-Beiträge zur Stadtforschung Nr. 11, Deutsches Institut für Urbanistik, Dr. a. Bunzel, Dipl.-Ing J. Lünebach, Berlin 1994**
- **Bauland durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen – Arbeitshilfe für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen nach den §§ 165 – 171 BauGB, Sonderveröffentlichung des Deutschen Städtetages, Dr. Lemmen; Verlag Kohlhammer, 1993**
- **Vorbereitende Untersuchungen Mitte Altona – Sachstands- und Ergebnisbericht des Entwicklungsträgers und weiteres Vorgehen, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg, Mai 2012**
- **Städtebaulicher Vertrag Mitte Altona – wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen – erster Entwicklungsabschnitt Mitte Altona, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg, Januar 2014**
- **Aufbruch Bayern, Erfahrungsbericht zur Städtebauförderung und Besonderes Städtebaurecht im Rahmen der Militär- und Gewerbekonversion, Oberste Baubehörde im Bayrischen Staatsministerium des Inneren, München, März 2012**
- **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Münchener Nordosten, der rechtliche Hintergrund möglichst leicht erklärt – FAQ – häufige Fragen und Antworten; Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München, Stand Dezember 2015**
- **Diverse Einleitungsbeschlüsse zu städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen gemäß §§ 165 BauGB, u.a. städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Münchener Nordosten, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München (v. 28.9.2011); städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Alanbrooke Barracks, Barker Barracks u.a. der Stadt Paderborn, Stadtplanungsamt Paderborn (12.6.2014); städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Bahnhofsbereich Freising, Planungsamt Freising (8.12.1998; städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Mitte Altona, Hamburg, BSU, (01/ 2009)**

- **Arbeitshilfe des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg zu städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nach den §§ 165 bis 171 des Baugesetzbuches, Potsdam, vom 2. August 2000, ABl./00, Nr. 37**
- **5 Berliner Entwicklungsbereich auf Grundlage städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen – ein Auswertungs- und Erfahrungsbericht zu fünf Maßnahmen in Berlin zwischen 1994 und 2006, Hrsg. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, November 2007**
- **Besonderes Städtebaurecht I und II, städtebauliche Sanierungsmaßnahmen und Entwicklungsmaßnahmen, Seminar v. Rechtsanwalt Dr. Alexander Schinck, Staatssek. A.D.; Februar 2013**
- **Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Kontext des kommunalen Flächenmanagements Teil 1 und Teil 2, Prof. Peter Dehne, genehmigte Dissertation am FB 8 - Architektur an der TU Berlin; Hrsg. Rektor FH Neubrandenburg, Forschungsreihe Reihe F, Neubrandenburg 2001**
- **Arbeitshilfe „Abschluss städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen“ – Referat IV D – Entwicklungsbereiche, Städtebauliche Verträge (Abwicklung), Stadtumbau; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2008**