

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Bürgerschaft

Einladung

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

Sitzungstermin: Donnerstag, 29.11.2018, 17:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 02.11.2018
- 4 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 08.11.2018
- 5 Anträge
 - 5.1 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4107**
Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen
 - 5.1.1 Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen **2018/AN/4107-01 (SN)**
 - 5.2 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4129**
Schutz von Kleingartenanlagen während Erstellung des Zukunftsplans
 - 5.2.1 Schutz von Kleingartenanlagen während Erstellung des Zukunftsplans **2018/AN/4129-01 (SN)**
 - 5.3 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4130**
Dauerhafter Erhalt der Anzahl der Kleingärten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
 - 5.3.1 Dauerhafter Erhalt der Anzahl der Kleingärten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock **2018/AN/4130-02 (SN)**
 - 5.4 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4131**
Unterstützung Kleingartenfonds für Aufwertung und Verdichtung von Kleingärten in vorhandenen Anlagen

- | | | |
|-------|--|-----------------------------|
| 5.5 | Fraktionsvorsitzende der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE., SPD und CDU
Anteil der Stadt Rostock an den Durchtarifizierungsverlusten im VVW | 2018/AN/4156 |
| 5.5.1 | Anteil der Stadt Rostock an den Durchtarifizierungsverlusten im VVW | 2018/AN/4156-01 (SN) |
| 5.6 | Karl Scheube (für den Ortsbeirat Brinckmansdorf)
Prüfung einer Verkehrslösung für die KITA im Karl-Beggerow-Weg | 2018/AN/4193 |
| 5.7 | Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09)
Fortschreibung Flächennutzungsplan: Unterstützung des Kleingartenwesens | 2018/AN/4217 |
| 5.8 | Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09)
Mieterschutz bei Veräußerung von Wohnungen in kommunalem Eigentum | 2018/AN/4218 |
| 6 | Informationsvorlagen | |
| 6.1 | Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Winterdienstes 2018/2019 auf dem Territorium der Hanse- und Universitätsstadt Rostock | 2018/IV/4140 |
| 7 | Verschiedenes | |
| 7.1 | Vorstellung der Orientierenden Gesamtlärmkarte für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock | |
| 7.2 | Vorstellung des Straßenbeleuchtungskonzeptes | |
| 7.3 | Information zum Schienenersatzverkehr Warnemünde | |
| 7.4 | Information zur Sitzung der AG Nahverkehr am 23.10.2018 | |
| 7.5 | Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o.Ä. | |
| 7.6 | Informationen | |
| 8 | Schließen der Sitzung | |

gez. Andreas Engelmann
Ausschussvorsitzender

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

Sitzungstermin: Donnerstag, 29.11.2018, 17:00 Uhr

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

Nachtragstagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 02.11.2018
- 4 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 08.11.2018
- 5 Anträge
 - 5.1 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4107**
Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen
 - 5.1.1 Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen **2018/AN/4107-01 (SN)**
 - 5.1.2 Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.) **2018/AN/4107-03 (ÄA)**
Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen
 - 5.1.3 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4107-04 (ÄA)**
Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen
 - 5.2 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4129**
Schutz von Kleingartenanlagen während Erstellung des Zukunftsplans
 - 5.2.1 Schutz von Kleingartenanlagen während Erstellung des Zukunftsplans **2018/AN/4129-01 (SN)**
 - 5.3 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2018/AN/4130**
Dauerhafter Erhalt der Anzahl der Kleingärten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
 - 5.3.1 Dauerhafter Erhalt der Anzahl der Kleingärten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock **2018/AN/4130-02 (SN)**

5.4	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Unterstützung Kleingartenfonds für Aufwertung und Verdichtung von Kleingärten in vorhandenen Anlagen	2018/AN/4131
5.4.1	Unterstützung Kleingartenfonds für Aufwertung und Verdichtung von Kleingärten in vorhandenen Anlagen	2018/AN/4131-01 (SN)
5.5	Fraktionsvorsitzende der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE., SPD und CDU Anteil der Stadt Rostock an den Durchtarifizierungsverlusten im VWV	2018/AN/4156
5.5.1	Anteil der Stadt Rostock an den Durchtarifizierungsverlusten im VWV	2018/AN/4156-01 (SN)
5.6	Karl Scheube (für den Ortsbeirat Brinckmansdorf) Prüfung einer Verkehrslösung für die KITA im Korl-Beggerow- Weg	2018/AN/4193
5.6.1	Prüfung einer Verkehrslösung für die KITA im Korl-Beggerow- Weg	2018/AN/4193-01 (SN)
5.7	Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09) Fortschreibung Flächennutzungsplan: Unterstützung des Kleingartenwesens	2018/AN/4217
5.7.1	Fortschreibung Flächennutzungsplan: Unterstützung des Kleingartenwesens	2018/AN/4217-01 (SN)
5.8	Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09) Mieterschutz bei Veräußerung von Wohnungen in kommunalem Eigentum	2018/AN/4218
5.8.1	Mieterschutz bei Veräußerung von Wohnungen in kommunalem Eigentum	2018/AN/4218-01 (SN)
6	Beschlussvorlagen	
6.1	Vertrag über die Herstellung der öffentlichen Erschließungs- und Grünanlagen für das Vorhaben "Wohnen am Werftdreieck"	2018/BV/4109
7	Informationsvorlagen	
7.1	Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Winterdienstes 2018/2019 auf dem Territorium der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2018/IV/4140
8	Verschiedenes	
8.1	Vorstellung der Orientierenden Gesamtlärmkarte für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock	

- 8.2 Gewährleistung des öffentlichen Lebens und der Sicherheit
beim Demonstrationsgeschehen der AfD am 12.12.2018 in der
KTV
- 8.3 Vorstellung des Straßenbeleuchtungskonzeptes
- 8.4 Information zum Schienenersatzverkehr Warnemünde
- 8.5 Information zur Sitzung der AG Nahverkehr am 23.10.2018
- 8.6 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten,
Arbeitsgruppen o.Ä.
- 8.7 Informationen
- 9 Schließen der Sitzung

gez. Andreas Engelmann
Ausschussvorsitzender

Antrag	Datum: 16.10.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
06.11.2018	Bau- und Planungsausschuss
08.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
14.11.2018	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt als Gesellschaftervertreter der WIRO Wohnen in Rostock GmbH gegenüber der Geschäftsführung anzuweisen, dass Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich als Mieter/innenprivatisierung (Verkauf an selbst nutzende Mieter/innen) zulässig sind. Darüber hinaus ist in geeigneten Fällen der Rückerwerb von Wohnungen in teilweise privatisierten Wohneigentumsanlagen zu prüfen.

Begründung:

Die Begründung von Wohneigentum durch Mieter/innen soll auch künftig möglich sein. Die Veräußerung der Wohnungen der 100% kommunalen Tochter zur reinen Kapitalanlage wird künftig nicht mehr erfolgen, da diese damit zu Spekulationsobjekten werden. Durch den Verkauf werden bei den Bewohner/innen berechnete Ängste vor Kündigungen und Mietsteigerungen ausgelöst. Da die „anprivatisierten“ Bestände einen erhöhten Verwaltungsaufwand und Kosten begründen, ist der Rückerwerb zu prüfen.

gez. i.V. Thoralf Sens
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme	Datum:	30.10.2018
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in:	OB, Roland Methling
	bet. Senator/-in:	
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Zentrale Steuerung		
Beteiligte Ämter:		
Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2018	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
08.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
14.11.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Der Antrag beinhaltet den Auftrag an den Oberbürgermeister als Gesellschaftervertreter der WIRO Wohnen in Rostock GmbH gegenüber der Geschäftsführung anzuweisen, dass künftig Wohnungsverkäufe ausschließlich an selbstnutzende Mieter/innen erfolgen sollen. Darüber hinaus wird die Prüfung des Rückerwerbs von Wohnungen in bereits teilweise privatisierten Wohneigentumsanlagen beantragt.

Zum aktuellen Stand:

Die WIRO verfügt aktuell noch über einen Bestand an ca. 950 Wohnungen (ca. ein Viertel der ursprünglichen 3700 Wohneinheiten (WE)), die für die Umwandlung in Eigentum vorgesehen sind. Es handelt sich hierbei ausschließlich um Wohnungen der ehemaligen Tochter ROGWO. Die Veräußerungen wurden seinerzeit beschlossen, um die auch heute noch wesentlich geringere Wohneigentumsquote Rostocks im Vergleich zu Städten insbesondere in den alten Bundesländern und auch im EU-Vergleich zu erhöhen.

Die Wohnungen richten sich sowohl in der Vermietung als auch im Verkauf an Personen mit geringeren Einkommen. In den letzten 10 Jahren wurden im Durchschnitt jährlich 84 Wohnungen verkauft (Min. 2008: 10 WE, Max. 2015: 215 WE). Zwischen 2008 und 2017 veräußerte die WIRO insgesamt rund 960 Wohneinheiten mit einem Erlös von ca. 63 Mio. EUR. Der Gewinn aus den Veräußerungsgeschäften in diesem Zeitraum betrug ca. 26 Mio. EUR.

Nach Prüfung der Sachverhalte kommen wir zu dem Ergebnis, dass der Antrag aus folgenden Gründen abzulehnen ist:

- Eingriff in das operative Tagesgeschäft der WIRO
- Minderung von Ertrag- und Gewinn auf Ebene der WIRO
- Abgegebene Begründungen nicht realistisch und irreführend
- Abkehr von Privatisierung als Bestandteil der privaten Altersvorsorge
- Negative Preisentwicklungen des Immobilienmarktes zu erwarten

Zur Beschränkung der Verkäufe einzig auf Mieterinnen und Mieter der jeweiligen Wohnungen:

Die beantragte Anweisung stellt einen Eingriff in das operative Tagesgeschäft dar, das gem. § 2 Abs. 2 Gesellschaftsvertrag einzig der Geschäftsführung obliegt. Die Beteiligung der Gesellschafterversammlung ist explizit erst für Wohnungsverkäufe ab einem Wert von 10 Mio. EUR je Veräußerungsgeschäft oder mehr als 250 Wohnungen je Veräußerungsgeschäft (§ 16 Abs. 2 Buchstabe v Gesellschaftsvertrag) vorgesehen. Diese Größenordnung wird bei den in Rede stehenden Wohnungsveräußerungen, die ausschließlich an Privatpersonen vorgenommen werden, bei Weitem nicht erreicht (durchschnittlicher Erlös pro Wohneinheit 76 T EUR). Die Annahme des Antrags widerspräche demnach dem Gesellschaftsvertrag, so dass eine entsprechende Änderung die Voraussetzung für die Umsetzung wäre.

Die Anweisung führt weiterhin zu einer Ertrags- und Gewinnschmälerung bei der WIRO.

Zur Begründung, dass Kapitalanlagen zu Spekulationsobjekten werden:

Die Aussage unterstellt, dass der Verkauf von Eigentumswohnungen an Kapitalanleger negativen Einfluss auf die Preisentwicklung des Immobilienmarktes hätte. Dieser Hintergrund ist weder zu belegen noch praktisch nachzuvollziehen. Hierzu müssten nennenswerte An- und Verkaufsvorgänge von ehemaligen WIRO Eigentumswohnungen mit erheblicher Preisdifferenz stattgefunden haben. Diese sind im Rahmen der WEG Verwaltungstätigkeit der WIRO nicht bekannt. Auch unter Berücksichtigung der Transaktionsnebenkosten eines Immobilienerwerbs (Grunderwerbsteuer, Grundbuchkosten, Finanzierung) sowie der steuerlichen Auflagen (gewerblicher Immobilienhandel, Spekulationsfrist) kann nicht davon gesprochen werden, dass die Eigentumswohnung als Kapitalanlage ein Spekulationsobjekt zur kurzfristigen Gewinnerzielungsabsicht ist. Sie ist vielmehr das Gegenteil; eine langfristige Investition zur Vermögenssicherung. Insbesondere in dem Bereich der gebrauchten Bestandsimmobilien eine sehr gute Möglichkeit, auch für mittlere oder niedrigere Einkommen einen Teil der Altersvorsorge über eine Immobilie abzusichern. Das Ausscheiden der WIRO aus diesem Marktsegment wäre eine deutliche Benachteiligung aller Rostocker Bürger, die nicht in Neubauten oder Toplagen investieren können und könnte weiterhin auch eine kurzfristige Preissteigerung aufgrund der Angebotsverknappung mit sich bringen.

Die Aussage, dass die genannten Ängste „berechtigt“ sind, ist nicht zu belegen. Unberechtigte Kündigungsfälle, Mieterhöhungen sowie Rechtsstreitigkeiten aus den Verkäufen an Kapitalanleger sind der WIRO in keinem nennenswerten Umfang bekannt. Die gesetzlichen Regelungen sind auch für Kapitalanleger einzuhalten (Mietspiegel, Mietpreisbremse, Eigenbedarfskündigung etc.), sodass hier enge Grenzen gesteckt sind, insbesondere bei Bestandsmietern. Des Weiteren kann festgehalten werden, dass Kapitalanleger generell kein Eigennutzungsinteresse verfolgen.

Im Wesentlichen wird bei Kapitalanlegern im Rahmen von Sondereigentumsverwaltungsaufträgen die Bewirtschaftung auch weiterhin durch die WIRO vorgenommen, sodass sich in der Praxis für den Mieter nichts ändert.

Sehr wohl kann jedoch ausgesagt werden, dass es in der Verkaufspraxis die v. g. Ängste gibt; in der Regel kommt dies ein bis zweimal pro Jahr vor und betrifft vor allem ältere Mieter/innen. Im Rahmen der Verkaufsberatung der WIRO wird hierauf selbstverständlich explizit Rücksicht genommen, umfassend informiert und besonders betreut, um gegebenenfalls entstandene Ängste wieder abzubauen.

Zum Mieterschutz und Mieterrecht im Allgemeinen:

Alle Mieter/innen, die bereits vor der Begründung von Wohnungseigentum Mieter der entsprechenden Wohnräume waren, besitzen ein gesetzliches Vorkaufsrecht nach § 577 BGB, das noch innerhalb von zwei Monaten nach Kaufvertragsabschluss eines Kapitalanlegers ausgeübt werden kann. Die Information erfolgt im Rahmen der Verkaufsverhandlungen durch die WIRO bzw. im Anschluss durch den beurkundenden Notar. Allen weiteren Mieterinnen und Mietern wird seitens der WIRO ein Vorkaufsrecht aus Kulanz angeboten, welches im Zuge von Besichtigungsankündigungen für dritte Kaufinteressenten schriftlich mitgeteilt wird.

Darüber hinaus besteht für Altmietverträge (Mietvertragsabschluss vor Begründung von Wohnungseigentum) ein zusätzlicher, unbefristeter Schutz gegen Eigenbedarfskündigungen. Für Mieterinnen und Mieter mit neueren Verträgen gilt der gesetzliche Kündigungsschutz nach § 573 ff. BGB.

Zum Rückerwerb von Wohnungen in „anprivatisierten“ Beständen:

Eine Entscheidung zum Rückkauf aller Wohnungen in „anprivatisierten“ Beständen entspricht einer 180-Grad-Wende in Bezug auf das bisher verfolgte Ziel, die Wohneigentumsquote möglichst anzuheben, um so der Bevölkerung die Möglichkeit zur privaten Vorsorge einzuräumen.

Nach Aussage der WIRO sind sämtliche für Verkäufe vorgesehene Bestände „anprivatisiert“. Das heißt, es wurde in jedem dafür vorgesehenen Objekt bereits mindestens eine Wohneinheit veräußert. Wie viele Wohnungen insgesamt zurück zu kaufen wären, um keine Mischobjekte mehr zu halten, konnte in der kurzen Frist nicht ermittelt werden. Insgesamt ist aber davon auszugehen, dass es sich um eine sehr hohe Anzahl handelt.

Für all diese Wohnungen müsste bei Rückerwerb – den unwahrscheinlichen Fall vorausgesetzt, dass Eigentümerinnen und Eigentümer überhaupt wieder verkaufen wollen – der entsprechende Kaufpreis gezahlt werden. Hierbei ist davon auszugehen, dass die heutigen Eigentümer vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarktes und der geringen Aussicht darauf, eine adäquate Ersatzimmobilien zu finden, entsprechend höhere Preise aufrufen als sie selbst bei Erwerb gezahlt haben. Hinzu kämen die regulären Kaufnebenkosten (Gutachten, Notargebühren, Grunderwerbsteuer und Grundbuchkosten) sowie weitere zusätzliche Kosten für das Setzen von Verkaufsanreizen (z. B. Erstattung von Umzugskosten oder Einräumen von Vergünstigungen bei Anmietung oder Erwerb von Ersatzwohnungen). Wohnungseigentümern, deren Kauf noch nicht 10 Jahre zurückliegt, müssten darüber hinaus gegebenenfalls die zu zahlende Spekulationssteuer ersetzt werden.

Da in allen WEG-Anlagen der WIRO bereits mehrere Verkäufe getätigt wurden, empfehlen wir diesen Ansatz aus oben genannten Gründen nicht weiter zu verfolgen.

in Vertretung

Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters
und Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung

Änderungsantrag	Datum:	13.11.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.) Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.11.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlusstext wird folgendermaßen geändert:

Nach „ (Verkauf an selbst nutzende Mieter/innen)“ wird ergänzt:

„und Genossenschaften“

gez. Eva-Maria Kröger
Fraktionsvorsitzende

Änderungsantrag	Datum: 28.11.2018	
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich an Mieter/innen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	
	Vorberatung	
05.12.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ergänzt:

...ausschließlich als Mieter/innenprivatisierung (Verkauf an selbst nutzende Mieter/innen) **sowie deren Angehörige nach § 20 Abs. 5 VwVfG** zulässig sind.

Damit lautet die geänderte Fassung:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt als Gesellschaftervertreter der WIRO Wohnen in Rostock GmbH gegenüber der Geschäftsführung anzuweisen, dass die Wohnungsverkäufe der WIRO künftig ausschließlich als Mieter/innenprivatisierung (Verkauf an selbst nutzendes Mieter/innen) **sowie deren Angehörige nach 20 Abs. 5 VwVfG** zulässig sind. Darüber hinaus ist in geeigneten Fällen der Rückerwerb von Wohnungen in teilweise privatisierten Wohnungsanlagen zu prüfen.

Begründung:

Der Kreis der Käufer soll um die nächsten Angehörigen erweitert werden.

Angehörige im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes § 20 Absatz 5 sind:

1. der Verlobte, auch im Sinne des Lebenspartnerschaftsgesetzes,
2. der Ehegatte,
- 2a. der Lebenspartner,
3. Verwandte und Verschwägte gerader Linie,
4. Geschwister,
5. Kinder der Geschwister,
6. Ehegatten der Geschwister und Geschwister der Ehegatten,
- 6a. Lebenspartner der Geschwister und Geschwister der Lebenspartner,
7. Geschwister der Eltern,
8. Personen, die durch ein auf längere Dauer angelegtes Pflegeverhältnis mit häuslicher Gemeinschaft wie Eltern und Kind miteinander verbunden sind (Pflegeeltern und Pflegekinder).

Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender

Antrag	Datum: 23.10.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Schutz von Kleingartenanlagen während Erstellung des Zukunftsplans	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
08.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
14.11.2018	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt für alle Kleingartenanlagen, die im aktuellen Flächennutzungsplan als Grünbereich ausgewiesen sind und die nicht bereits Bestandteil eines laufenden Bebauungsplanverfahrens sind, eine Bestandgarantie für 5 Jahre – bis zum Ablauf des Jahres 2023.

Begründung:

Die aktuelle Diskussion zum Zukunftsplan Rostock mit dem Ziel den Flächennutzungsplan 2035 den zu erwartenden wirtschaftlichen und einwohnermäßigen Entwicklungen der Hanse- und Universitätsstadt anzupassen, hat bei den Kleingartenfreunden zur Verunsicherung geführt. Das Verfahren zur Neuauftellung wird auch aufgrund einer breiten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und der Erarbeitung wesentlicher Fachpläne durch die Verwaltung noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Während dieser Zeit sollen die Nutzerinnen und Nutzer von Kleingartenanlagen in der Hanse- und Universitätsstadt eine Planungssicherheit erhalten, damit – wenn teilweise auch zeitlich begrenzt – auch neue Verträge über Kleingärten geschlossen werden können.

Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme Entscheidendes Gremium: Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Beteiligte Ämter:	Datum: 07.11.2018 fed. Senator/-in: OB, Roland Methling bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:												
Schutz von Kleingartenanlagen während Erstellung des Zukunftsplans													
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08.11.2018</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kenntnisnahme</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14.11.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	08.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung			Kenntnisnahme		14.11.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
08.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung												
	Kenntnisnahme												
14.11.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme											

Sachverhalt:

Zum o.g. Antrag nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung empfiehlt die Ablehnung dieses Antrages.

Die Erarbeitung des Flächennutzungsplans erfolgt gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuches. Hierbei werden alle vorliegenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch eine detaillierte Bedarfsentwicklung der Planung zugrunde gelegt.

Mit Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 01.02.2017 (Beschluss Nr. 2016/AN/2335) ist parallel zur Neuauflistung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Rostock eine Landschafts- und Freiraumplanung zu erarbeiten. Das Konzept ist der Bürgerschaft vor der Endfassung der Neuauflistung des Flächennutzungsplans zum Beschluss vorzulegen. Dieses Umwelt- und Freiraumkonzept wird in enger Kooperation der Ämter für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege und Umweltschutz erarbeitet.

Das Umwelt- und Freiraumkonzept (UFK) ist ein spezieller Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan. Es ist, ausgehend von einer stadtweiten sowie einer quartiers- bzw. stadtbereichsbezogenen Analyse, auf die Freiräume der Hansestadt Rostock gerichtet. Es untersetzt im Detail den aktuellen, 2014 von der Bürgerschaft beschlossenen Landschaftsplan der Hansestadt Rostock [1. Aktualisierung 2013 (Beschluss-Nr.: 2013/BV/5116)].

Die Erarbeitung des UFK erfolgt im Kontext zum laufenden (2017 bis 2019) und vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung geförderten Modellprojekt „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ (Forschungsprogramm ExWoSt). Die Ergebnisse des

Kleingartenentwicklungskonzeptes fließen in das Umwelt- und Freiraumkonzept ein und sollen 2020 durch die Bürgerschaft beschlossen werden.

Nach Analyse und Bewertung des bestehenden Kleingartenbestandes im Rahmen des Kleingartenentwicklungskonzeptes „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ steht die Formulierung eines Leitbildes hinsichtlich der Versorgung der Rostocker Bevölkerung mit Kleingärten und deren Qualität im Vordergrund. Daraus ergeben sich entsprechende Handlungsfelder für die Kleingartenvereine aber auch für Politik und Stadtverwaltung.

Erste konkrete Aussagen zum zukünftigen Bedarf an Kleingärten als Abwägungsgrundlage für andere Fachplanungen werden jedoch nicht vor März 2019 vorliegen. Durch die Anträge wird das Ergebnis dieser, für den FNP notwendigen Untersuchung des Kleingartenentwicklungskonzeptes „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ vorweg genommen. Damit werden Entscheidungen vorverlagert, die erst im Ergebnis der Erarbeitung des Kleingartenentwicklungskonzeptes getroffen werden sollten und somit die Inhalte des Konzeptes nutzlos werden könnten.

Damit nehmen die Anträge eine Abwägung zu Inhalten des Planes vorweg und führen damit im Zweifelsfall zu einer fehlerhaften Abwägung, sofern sich im Planverfahren alternative Lösungen zu den o.g. Beschlussinhalten anbieten würden.

Eine derzeit im Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbindung „Kleingarten“ dargestellte Fläche kann nicht ohne Änderung des Flächennutzungsplans umgenutzt werden. Auch eine Neuausweisung im Flächennutzungsplan reicht dazu nicht aus. Zur Umnutzung als Baufläche und die darauf folgende Kündigung von Kleingärten ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Über eine Änderung des Flächennutzungsplans, zur Aufstellung von Bebauungsplänen sowie zum Satzungsbeschluss eines Bebauungsplanes ist ein Beschluss der Bürgerschaft erforderlich. Hier hat die Bürgerschaft jederzeit die Entscheidungshoheit.

Roland Methling

Antrag	Datum: 23.10.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Dauerhafter Erhalt der Anzahl der Kleingärten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
08.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
14.11.2018	Bürgerschaft
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Erstellung des Flächennutzungsplans dafür Sorge zu tragen, dass die Anzahl der Kleingärten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock stabil gehalten wird. Für jeden zukünftig wegfallenden Kleingarten erfolgt die Schaffung eines Ersatzes an anderer Stelle.

Eventuell wegfallende Flächen sind außerdem nach ihrer potentiellen Inanspruchnahme zu priorisieren.

Begründung:

Mit der Aufstellung des Flächennutzungsplans werden in Folge der Flächenpolitik der Hanse- und Universitätsstadt Rostock auch Kleingartenanlagen oder Teile davon überplant werden. Dieses kann aus Sicht der geordneten Stadtentwicklung sinnvoll sein um Nutzungskonflikte abzubauen. Zur dauerhaften Erhaltung des gewachsenen Kleingartenwesens in der Hansestadt müssen für wegfallende Anlagen Ersatzflächen angeboten werden.

Darüber hinaus sollen überplante Bereiche fachlich im Hinblick auf den potentiellen Zeitpunkt der Inanspruchnahme bewertet und priorisiert werden, damit für die Nutzenden für einen Übergangszeitraum ein möglichst hohes Maß an Planungssicherheit gegeben werden kann.

Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme	Datum:	07.11.2018
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in:	OB, Roland Methling
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter:		
Dauerhafter Erhalt der Anzahl der Kleingärten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
08.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme	
14.11.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Zum o.g. Antrag nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung empfiehlt die Ablehnung dieses Antrages.

Die Erarbeitung des Flächennutzungsplans erfolgt gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuches. Hierbei werden alle vorliegenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch eine detaillierte Bedarfsentwicklung der Planung zugrunde gelegt.

Mit Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 01.02.2017 (Beschluss Nr. 2016/AN/2335) ist parallel zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Rostock eine Landschafts- und Freiraumplanung zu erarbeiten. Das Konzept ist der Bürgerschaft vor der Endfassung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zum Beschluss vorzulegen. Dieses Umwelt- und Freiraumkonzept wird in enger Kooperation der Ämter für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege und Umweltschutz erarbeitet.

Das Umwelt- und Freiraumkonzept (UFK) ist ein spezieller Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan. Es ist, ausgehend von einer stadtweiten sowie einer quartiers- bzw. stadtbereichsbezogenen Analyse, auf die Freiräume der Hansestadt Rostock gerichtet. Es untersetzt im Detail den aktuellen, 2014 von der Bürgerschaft beschlossenen Landschaftsplan der Hansestadt Rostock [1. Aktualisierung 2013 (Beschluss-Nr.: 2013/BV/5116)].

Die Erarbeitung des UFK erfolgt im Kontext zum laufenden (2017 bis 2019) und vom

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung geförderten Modellprojekt „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ (Forschungsprogramm ExWoSt). Die Ergebnisse des

Kleingartenentwicklungskonzeptes fließen in das Umwelt- und Freiraumkonzept ein und sollen 2020 durch die Bürgerschaft beschlossen werden.

Nach Analyse und Bewertung des bestehenden Kleingartenbestandes im Rahmen des Kleingartenentwicklungskonzeptes „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ steht die Formulierung eines Leitbildes hinsichtlich der Versorgung der Rostocker Bevölkerung mit Kleingärten und deren Qualität im Vordergrund. Daraus ergeben sich entsprechende Handlungsfelder für die Kleingartenvereine aber auch für Politik und Stadtverwaltung.

Erste konkrete Aussagen zum zukünftigen Bedarf an Kleingärten als Abwägungsgrundlage für andere Fachplanungen werden jedoch nicht vor März 2019 vorliegen. Durch die Anträge wird das Ergebnis dieser, für den FNP notwendigen Untersuchung des Kleingartenentwicklungskonzeptes „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ vorweg genommen. Damit werden Entscheidungen vorverlagert, die erst im Ergebnis der Erarbeitung des Kleingartenentwicklungskonzeptes getroffen werden sollten und somit die Inhalte des Konzeptes nutzlos werden könnten.

Damit nehmen die Anträge eine Abwägung zu Inhalten des Planes vorweg und führen damit im Zweifelsfall zu einer fehlerhaften Abwägung, sofern sich im Planverfahren alternative Lösungen zu den o.g. Beschlussinhalten anbieten würden.

Eine derzeit im Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbindung „Kleingarten“ dargestellte Fläche kann nicht ohne Änderung des Flächennutzungsplans umgenutzt werden. Auch eine Neuausweisung im Flächennutzungsplan reicht dazu nicht aus. Zur Umnutzung als Baufläche und die darauf folgende Kündigung von Kleingärten ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Über eine Änderung des Flächennutzungsplans, zur Aufstellung von Bebauungsplänen sowie zum Satzungsbeschluss eines Bebauungsplanes ist ein Beschluss der Bürgerschaft erforderlich. Hier hat die Bürgerschaft jederzeit die Entscheidungshoheit.

Roland Methling

Antrag	Datum: 23.10.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Unterstützung Kleingartenfonds für Aufwertung und Verdichtung von Kleingärten in vorhandenen Anlagen	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
05.12.2018	Bürgerschaft
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob und wie für die Verdichtung und Aufwertung von nicht genutzten Kleingärten in den bestehenden Kleingartenanlagen Mittel zu einer eventuellen notwendigen Unterstützung eines zu diesen Zwecken durch den Kleingartenverband/Kleingartenvereine geschaffenen Fonds zur Verfügung gestellt werden können, um so eine Bewirtschaftung dieser Gärten aufrechtzuerhalten.

Begründung:

In einigen Kleingartenanlagen gibt es ungenutzte Gärten, die durch den Verein wieder aktiviert und nutzbar gemacht werden sollen. Dies bedeutet für den betroffenen Verein eine finanzielle Aufwendung, die durch den Verein unter Umständen nicht getragen werden kann. Diese Gärten könnten mit städtischer Unterstützung der wachsenden Nachfrage an Kleingärten zur Verfügung gestellt werden.

Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme Entscheidendes Gremium: Federführendes Amt: Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Beteiligte Ämter:	Datum: 21.11.2018 fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:						
Unterstützung Kleingartenfonds für Aufwertung und Verdichtung von Kleingärten in vorhandenen Anlagen							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05.12.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	05.12.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
05.12.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme					

Sachverhalt:

Der Antrag wird mit der folgenden Begründung befürwortet und unterstützt.

Die Pflicht der Kommunen zur Bereitstellung von Ersatzland für überplante Kleingartenflächen ist im § 14 des Bundeskleingartengesetzes festgeschrieben. Angesichts des steigenden Flächenbedarfs für Bauen und Wohnen in wachsenden Großstädten erscheint es oft nicht sinnvoll, neue Flächen für Kleingartenanlagen auszuweisen. Auf Empfehlung des Arbeitskreises Kleingartenwesen der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) beim Deutschen Städtetag sollte deshalb versucht werden, den tatsächlichen Bedarf an Kleingartenparzellen im verbleibenden, gesicherten Anlagenbestand abzudecken.

Im Rahmen der Erarbeitung des Kleingartenentwicklungskonzeptes „Grüne Welle-Stadtgarten Rostock“ für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind konkrete Leitlinien zur nachhaltigen Entwicklung des Kleingartenwesens in unserer Stadt entwickelt worden.

Neben der bedarfsgerechten Versorgung der Rostocker Einwohner mit Kleingärten wurde auch die Bereitstellung von Ersatzparzellen mit folgendem Ergebnis diskutiert:

Leitlinie 1.4

Die bedarfsgerechte Bereitstellung von Ersatzparzellen erfolgt primär durch Wiederbelebung leerstehender Bestandsparzellen, Verdichtung im Bestand oder Erweiterung bestehender Anlagen. Für neue Geschosswohnungen werden Kleingärten unter Einbeziehung neuer Gartenformen mitgeplant.

Dazu soll ein **Fond zur zweckgebundenen Förderung und Aufwertung bestehender Anlagen** eingerichtet werden.

Deshalb gilt es bei Überplanung von Kleingärten für Wohnen, Gewerbe und Sondergebiete neben der Ausweisung neuer Kleingärten, vor allem das Potential der bestehenden strukturreichen älteren Kleingartenanlagen zu nutzen. Durch die Verdichtung im Bestand in Form von Reaktivierung schwer vermittelbarer Leerstandsparzellen oder die Teilung besonders großer Gärten (über 17% sind größer als 700 m²) hat die Stadt nicht nur die Möglichkeit Ersatzparzellen bereitzustellen, ohne neue Flächen in Anspruch nehmen zu müssen; sondern alle Beteiligten profitieren davon. So können z. B. bereits bewährte bestehende Vereinsstrukturen der „Altanlagen“ für die Vermittlung von Ersatzparzellen genutzt, gleichzeitig aber auch die Vereine selbst gestärkt werden.

Die Beschaffung geeigneter Flächen dagegen ist sehr schwierig und die Vorbereitung dieser für den Zweck der kleingärtnerischen Nutzung, selbst auf niedrigstem Niveau (verkehrsmäßige Erschließung, Bereitstellung von Stellplätzen, Versorgung mit Strom und Wasser, Einfriedung und Parzellierung) sehr kostenintensiv.

Für Planung und Bau der ersten neuen (nach der Wiedervereinigung) Kleingartenanlage „An der Nobelstraße“ mit 22 Parzellen hat die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ca. 160.000 € (32 €/m² bzw. 7.000-8.000 €/Parzelle) aufwenden müssen.

Ein Teil dieses Ersatzparzellenlieferolls könnte als Transfer geldwerter Leistungen in einen sogenannten „Kleingartenfond“ einfließen. Vorstellbar wäre sowohl eine feste Summe in Höhe von 100.000 €/Jahr, wie vom Verband der Gartenfreunde e. V. Hansestadt Rostock vorgeschlagen, aber auch die Verknüpfung der Förderung mit Anzahl und Zeitpunkt der aufgegebenen und damit neu zu schaffenden Parzellen. Wie die Vereinbarung eines „Kleingartenfonds“ zwischen Stadt und Kleingartenverband zu gestalten ist, sollte konkret zwischen den Akteuren ausgehandelt werden.

Die Rostocker Kleingärten können als Teil des gesamtstädtischen Grün- und Freiflächenverbundes zur nachhaltigen Erhöhung der Lebensqualität für Mensch und Tier in Rostock beitragen. Mit Erhalt, Sicherung und Aufwertung bestehender Kleingartenanlagen (besonders in stark versiegelten Stadtbereichen) kann nicht nur ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des Kleingartenwesens sondern gleichzeitig auch zur *blühenden und bienenfreundlichen Hanse- und Universitätsstadt Rostock* geleistet werden. (siehe Bürgerschaftsbeschluss 2018/AN/4082)

Holger Matthäus

Antrag	Datum: 29.10.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Fraktionsvorsitzende der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE., SPD und CDU Anteil der Stadt Rostock an den Durchtarifierungsverlusten im VVW	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
22.11.2018	Finanzausschuss
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
05.12.2018	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Vorberatung
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt, dass die Hanse- und Universitätsstadt Rostock bis einschließlich 2027 jährlich 2,0 Mio. EUR Durchtarifierungsverluste an den VVW zahlt, um langfristig die Gesamtfinanzierung des VVW zusammen mit dem Land und dem Landkreis sicherzustellen.

Im Rahmen des Haushaltsvollzugs des laufenden Haushalts und durch die Haushaltsplanung der Folgejahre sind die entsprechenden Mittel bereit zu stellen.

Sachverhalt:**1. Hintergrund**

Verbundbedingte Verluste stellen den kalkulatorischen Verlust an Tarifeinnahmen in Folge der Anwendung eines Verbundtarifs einschließlich Durchtarifierung dar (Durchtarifierungsverluste). Das gutachterlich erstellte Berechnungsmodell der TCAC GmbH basiert dabei im Wesentlichen auf die im Verbund generierten Überstiege der Fahrgäste von einem Unternehmen auf das andere als Ergebnis eines durchtarifierten Verkehrsangebotes.

2. Rückblick

Die derzeitige und auch für 2018 zu schließende Vereinbarung zwischen dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V, dem Landkreis Rostock, der Hansestadt Rostock und der Verkehrsverbund Warnow GmbH sieht eine Ausgleichszahlung in Höhe von insgesamt 4,2 Mio. € vor. Dieser Wert hat bereits seit 2009 Bestand, obgleich er sowohl unter dem damals gutachterlich sachgerecht ermittelten Ausgleichsanspruch in Höhe von 5,1 Mio. €, als auch unter dem im Rahmen der aktuellen Verkehrserhebung neu berechneten Ausgleichsanspruch in Höhe von 5,4 Mio. € liegt. Real ist die Kompensation also bereits heute rückläufig, zumal in die Berechnung ausschließlich Erlöse und keine Kostenentwicklung mit einberechnet ist.

3. Verhandlungsstatus

Die Fortführung der Vereinbarung zu den Durchtarifierungsverlusten im Verkehrsverbund befindet sich in einem mittlerweile 9-monatigen Abstimmungsprozess. Im Ergebnis hat nicht nur der Landkreis seine Zustimmung zur Fortschreibung der Vereinbarung erklärt, sondern erstmals auch das Land M-V das Angebot zu einem für 10 Jahre fortgeschriebenen Verlustausgleich in derzeitiger Höhe von 2,0 Mio. € unterbreitet. Diese Verstetigung gäbe den Verkehrsunternehmen Planungssicherheit, würde Bürokratie abbauen und ist vor allem ein klares Bekenntnis zum Verbundtarif bzw. dem Verkehrsverbund insgesamt. Voraussetzung ist jedoch, dass auch die Aufgabenträger Hansestadt Rostock und Landkreis Rostock mindestens weiter ihren bisherigen Beitrag leisten, was mit der geplanten Reduzierung durch die Hansestadt Rostock nun nicht mehr gegeben ist. Es ist entsprechend dem bisherigen Übereinkommen davon auszugehen, dass das Land M-V seinen Beitrag in gleicher Höhe reduziert, das heißt für den Verkehrsverbund Warnow dann insgesamt um 400.000 € auf nur noch 3,8 Mio. € jährlich. Es ist nicht auszuschließen, dass der Landkreis Rostock ebenfalls seinen Beitrag absenkt.

4. Auswirkungen

Eine Reduzierung der Durchtarifierungsverluste wirkt direkt auf die Erlöse im Verkehrsverbund Warnow und auf damit auf das Finanzergebnis der Rostocker Straßenbahn AG, dessen Anteil an den Durchtarifierungsverlusten bei rund 50% liegt. Den Einsparungen im Haushalt der Hansestadt Rostock in Höhe von 200.000 € stünde also direkt ein ebenfalls um 200.000 € erhöhter Ausgleichsbedarf gegenüber der Rostocker Verkehrs- und Versorgungsholding GmbH RVV gegenüber.

Eine Kompensation der Mindererlöse würde andernfalls zwangsläufig eine Tarifierungsanpassung und/oder Angebotsreduzierung nach heutigen Qualitätsstandards nach sich ziehen, was wiederum die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Verbundgebiet und damit auch der Hansestadt Rostock schwächt. Eine Reduzierung der DTV-Mittel steht also im Widerspruch zu den stadtpolitischen Zielsetzungen, zum Beispiel dem jüngst durch die Bürgerschaft beschlossenen Auftrag zur Entwicklung von Handlungsmöglichkeiten für eine nachhaltige Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in der Hansestadt.

Sollte keine Einigung über eine Umverteilung der Zuwendungen zwischen der Hansestadt Rostock und dem Landkreis Rostock erzielt werden können, darf dies nicht zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt gehen.

Der öffentliche Nahverkehr ist eine wichtige Säule, um Rostock weiter als Stadt mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität sowie geringer Umweltbelastung zu gestalten. Als wichtiger Teil der Finanzierung sind die verbundbedingten Ausgleichszahlungen daher mindestens auf dem bisherigen Niveau zu erhalten und eine langfristige Vereinbarung anzustreben.

Uwe Flachsmeyer
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eva-Maria Kröger
Fraktion DIE LINKE.

Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktion der SPD

Daniel Peters
CDU-Fraktion

Stellungnahme	Datum: 19.11.2018
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: OB, Roland Methling
	bet. Senator/-in:
Federführendes Amt: Zentrale Steuerung	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter:	
Anteil der Stadt Rostock an den Durchtarifierungsverlusten im VVW	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
22.11.2018	Finanzausschuss
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Kenntnisnahme
05.12.2018	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme

Der Verkehrsverbund Warnow GmbH (im Folgenden: VVW) erhält seit dem Jahr 2005 Ausgleichszahlungen für die verbundbedingten Verluste. Seit dem Jahr 2009 erhält der VVW jährlich Ausgleichszahlungen in Höhe von 4.200 TEUR. Diese werden in Höhe von jeweils 2.000 TEUR durch das Land Mecklenburg-Vorpommern (Land M-V) und die Hanse- und Universitätsstadt Rostock (HRO) sowie zu 200 TEUR durch den Landkreis Rostock (LKR) aufgebracht (siehe Tabelle).

Ausgleichsleistungen der Aufgabenträger

gem. Vereinbarung 01.01.2005 M-V, HRO, LK Dob, LK Gü und VVW
 sowie weiteren Nachträgen

Jahr / TEUR	Land M-V	HRO	LK Dob	LK Gü
2005	2.450	2.000	0	0
2006	2.300	2.000	25	25
2007	2.200	2.000	50	50
2008	2.100	2.000	75	75
2009	2.000	2.000	100	100
	Land M-V	HRO	LK Rostock	
2011 - 2018 jew.	2.000	2.000	200	

Das Land M-V hat sich bereit erklärt, bis einschließlich 2027 jährlich die verbundbedingten Verluste des VVW mit 2.000 TEUR auszugleichen, sofern die beiden weiteren Aufgabenträger HRO und LK R weiterhin zusammen weitere 2.200 TEUR zum Verlustausgleich beitragen. Anderenfalls würde das Land M-V seinen Beitrag zum

Verlустаusgleich um die von HRO oder/und LK R vorgenommene Reduzierung ebenfalls in dieser Höhe kürzen.

Die HRO hat finanziell schwierige Jahre hinter sich und musste Haushaltskonsolidierungskonzepte aufstellen. Betroffen von dem erforderlichen Sparkurs waren auch die (freiwilligen) Ausgleichszahlungen zu den verbundbedingten Verlusten an den VVW. Die derzeit im Haushaltsplan für das Jahr 2019 veranschlagten Ausgleichsleistungen an den VVW in Höhe von 1.800 TEUR resultieren aus diesen Erfordernissen (ursprünglich war sogar eine Reduzierung des Verlустаusgleichs um 500 TEUR auf 1.500 TEUR vorgesehen).

Da eine Kürzung des Verlустаusgleichs durch HRO um 200 TEUR tatsächlich dazu führen würde, dass das Land M-V seine Ausgleichszahlungen ebenso um 200 TEUR kürzen würde, ist es geboten – auch vor dem Hintergrund, dass der LK R nicht bereit ist, seine Ausgleichszahlungen zu erhöhen – zur Schadensabwendung den städtischen Verlустаusgleich wieder auf 2.000 TEUR aufzustocken.

Die Verwaltung akzeptiert insoweit den vorliegenden Antrag.

Die Verwaltung möchte allerdings auch darauf hinweisen, dass sie das angewandte Verbundmodell für reformierungsbedürftig erachtet. Trotz zweifelsfreier Erfolge des durch die Verkehrsunternehmen getragenen Verkehrsverbundes ist es bislang nicht gelungen, diese Erfolge finanziell sichtbar zu machen. Mit jedem weiteren Fahrgast erhöhen sich die Verluste. Eine betriebswirtschaftliche Grenzkostenbetrachtung erscheint hier dringend geboten zu sein.

Die Verwaltung der HRO hat deshalb in den vergangenen Monaten mit den weiteren Aufgabenträgern LK R und Land M-V sondiert, wie man einer Reformierung des Verbundmodells begegnen kann. Die Aufgabenträger halten unter anderem die unmittelbare Einbindung der Aufgabenträger in den Verkehrsverbund für geboten. Sie werden dazu demnächst Gespräche mit den Verkehrsunternehmen aufnehmen und anschließend die politischen Gremien intensiv informieren.

Die für diesen Antrag zusätzlich benötigten finanziellen Mittel in Höhe von 200.000 EUR sind nicht Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung. Dieser zusätzliche Finanzbedarf wird im Haushaltsjahr 2019 mit einer überplanmäßigen Bewilligung durch die Zentrale Steuerung (OE 15) geordnet.

Roland Methling

Antrag	Datum: 13.11.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Karl Scheube (für den Ortsbeirat Brinckmansdorf) Prüfung einer Verkehrslösung für die KITA im Korl-Beggerow-Weg	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
05.12.2018	Bürgerschaft
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, vor Eröffnung der Kita im Korl-Beggerow-Weg alle Möglichkeiten und tragbaren Lösungen zur verkehrlichen Entlastung im Bereich Korl-Beggerow-Weg/Höger Up und Köster-Klickermann-Weg, sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich zu prüfen. Das Prüfergebnis ist bis Ende Januar 2019 vorzulegen.

Sachverhalt:

Der KITA-Neubau im Korl-Beggerow-Weg beinhaltet eine Aufstockung der Kinderzahlen von ursprünglich 68 auf über 120 Kinder. Das dadurch entstehende erhöhte Verkehrsaufkommen wird den verkehrsberuhigten Bereich überfordern.

Der Ortsbeirat empfiehlt den Höger Up/ Brinckmansdorfer Weg im nördlichen Bereich für den Autoverkehr zu erweitern (Abpollerung versetzen) und gegebenenfalls mit einem Wendebereich baulich zu erweitern. Ein Durchgangsverkehr mit dem Korl-Beggerow-Weg und den Köster-Klickermann-Weg soll nicht entstehen.

Karl Scheube
Ortsbeiratsvorsitzender

Stellungnahme	Datum: 20.11.2018
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
	bet. Senator/-in:
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter:	
Prüfung einer Verkehrslösung für die KITA im Korl-Beggerow-Weg	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Kenntnisnahme
05.12.2018	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Unter Berücksichtigung der Hol- und Bringeverkehre mit Kfz ist der Standort im Korl-Beggerow-Weg für eine Kita ungeeignet. Eine optimale Variante zur Verkehrserschließung ist dort nicht möglich, Einschnitte für Anwohner im Bereich vorhandener Verkehrsanlagen sind zu erwarten.

Für die Abwicklung der Hol- und Bringeverkehre der Kita ist eine verkehrssichere und regelkonforme Lösung unter Beachtung aller Verkehrsarten notwendig.

Dazu sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten zu untersuchen und deren Vor- und Nachteile zu bewerten. Diese können anschließend im Ortsbeirat diskutiert werden.

Aufgrund des Verfahrens (Organisation finanzieller Mittel, Angebote einholen/prüfen, Vertragsangelegenheiten, Bearbeitung der Studie unter Berücksichtigung der momentanen Auslastung der Planungsbüros) ist ein Prüfergebnis bis Ende Januar nicht realistisch. Wir empfehlen deshalb, den Prüfzeitraum bis Ende April zu verlängern.

Holger Matthäus

Antrag	Datum: 16.11.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09) Fortschreibung Flächennutzungsplan: Unterstützung des Kleingartenwesens	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
05.12.2018	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Überplanung derzeitiger Kleingartenflächen im Zuge der Fortschreibung des Flächennutzungsplans in Abstimmung mit dem Kleingartenverband Rostock (*Verband der Gartenfreunde Rostock e.V.*), einzelflächenbezogen Einigung über Lösungsvarianten zu erzielen.

Als Lösungsvarianten kommen unter anderem in Frage:

- Bereitstellung von Ersatzflächen
- Unterstützung bei der Beseitigung von Leerstand
- Unterstützung bei der Aufwertung bestehender Anlagen
- Entwicklung einer Grünanlage/eines Parks/eines Urban-Gardening-Projektes.

Sachverhalt:

Bei der Erarbeitung des neuen Flächennutzungsplans ist die Bildung von Quartieren mit einer Einheit von Arbeiten, Wohnen und Erholen/Freizeit ins Auge zu fassen. Kleingärten können dabei eine Rolle spielen, müssen es aber nicht in jedem Fall.

Je nach Zielgruppe des Quartiers könnten es auch eine Grün-/Sportanlage, ein Park oder das für alle zugängliche urban gardening ohne Kleingartenanlage sein. Zudem werden Ersatzflächen nicht zwingend angenommen, denn nur wenige Interessenten sind bereit, einen Garten von Null aufzubauen. Hier gilt es die Erfahrungen der ersten Ersatzfläche in der Rostocker Südstadt abzuwarten.

Was das Kleingartenwesen in Rostock vor allem benötigt, ist eine Unterstützung bei der Beseitigung von Leerstand und bei der qualitativen Aufwertung bestehender Anlagen. Einzelne KGA können überfordert sein, wenn länger ungenutzte Gärten aufgrund ihres Zustands keine neuen Nutzer finden. Hier ist anzusetzen, nicht zuletzt um mit dem Flächenverbrauch in Rostock hauszuhalten.

Die Unterstützung der Kommune kann mittels Beteiligung an einem entsprechenden Kleingartenfond unmittelbar auf finanzielle Weise erfolgen, womit sich der Antrag 2018/AN/4131 befasst. Diese Form der Unterstützung muss aber nicht die einzige sein.

Finanzielle Auswirkungen: keine / Kosten für kleingartenanlagenbezogene Lösungen werde der Bürgerschaft mittels BV zur Entscheidung vorgelegt

Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

Stellungnahme Entscheidendes Gremium: Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Beteiligte Ämter:	Datum: 27.11.2018 fed. Senator/-in: OB, Roland Methling bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:									
Fortschreibung Flächennutzungsplan: Unterstützung des Kleingartenwesens										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>29.11.2018</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme</td> <td></td> </tr> <tr> <td>05.12.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme		05.12.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme									
05.12.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme								

Sachverhalt:

Zu o.g. Antrag nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung empfiehlt, diesen Antrag abzulehnen.

Wie bereits zu den Anträgen 2018/AN/4129 und 2018/AN/4130 ausgeführt, wird parallel zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Landschafts- und Freiraumplanung erarbeitet. Dieses Umwelt- und Freiraumkonzept wird unter Federführung des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege in enger Kooperation mit dem Amt für Umweltschutz erarbeitet.

Das Umwelt- und Freiraumkonzept (UFK) ist ein spezieller Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan. Es ist, ausgehend von einer stadtweiten sowie einer quartiers- bzw. stadtbereichsbezogenen Analyse, auf die Freiräume der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gerichtet.

Die Erarbeitung des UFK erfolgt im Kontext zum laufenden und vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung geförderten Modellprojekt „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ (Forschungsprogramm ExWoSt). Die Ergebnisse des Kleingartenentwicklungskonzeptes fließen in das Umwelt- und Freiraumkonzept ein und sollen 2020 als Abwägungsgrundlage für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans durch die Bürgerschaft beschlossen werden.

Nach Analyse und Bewertung des bestehenden Kleingartenbestandes im Rahmen des Kleingartenentwicklungskonzepts „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ steht die Formulierung eines Leitbildes hinsichtlich der Versorgung der Rostocker Bevölkerung mit Kleingärten und deren Qualität im Vordergrund. Daraus ergeben sich entsprechende Handlungsfelder für die Kleingartenvereine aber auch für Politik und Stadtverwaltung.

In dem Konzept wird der generelle künftige Bedarf an Kleingärten im Stadtgebiet ermittelt und wie und wo dieser Bedarf abgedeckt werden sollte z.B. Verdichtung, Neuausweisung, Verlagerungen von Anlagen ...). Unbenommen davon wird es aber im Rahmen dieses Konzeptes für jede Kleingartenanlage eine eigene Betrachtung geben, bei der auch die im Sachverhalt angesprochenen Belange wie Aufwertung oder Umnutzung neben dem Erhalt eine wichtige Rolle spielen.

Im Zuge der Fortschreibung des Flächennutzungsplans wird es dann für Kleingartenflächen, die aufgrund der Abwägung aller zu beachtenden Belange verändert oder in Anspruch genommen werden müssen, eine Umnutzungskonzeption als Fortsetzung der bestehenden „Umnutzungskonzeption für die nicht im Flächennutzungsplan dargestellten Kleingärten“ geben.

In dieser Konzeption werden als Konkretisierung des Flächennutzungsplans auf jede Anlage herunter gebrochen einzelflächenbezogene Lösungen zur Umsetzung dargestellt werden, u.a. auch die zeitliche Inanspruchnahme. Die Erarbeitung des UFK und der Umnutzungskonzeption wird -wie bisher auch- in Zusammenarbeit und Abstimmung auch mit dem Verband der Gartenfreunde Rostock e.V. erfolgen. Aber wie versucht wurde darzulegen, müssen als Grundlage für diese Einzelbetrachtungen die Ergebnisse des Umwelt- und Freiraumkonzeptes und insbesondere des Kleingartenentwicklungskonzepts „Grüne Welle – Stadtgarten Rostock“ dienen.

Durch den Antrag wird das Ergebnis dieser, für die gerechte Abwägung im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, notwendigen Untersuchung vorweg genommen. Damit werden Entscheidungen vorverlagert, die erst im Ergebnis der Erarbeitung des Kleingartenentwicklungskonzepts getroffen werden sollten und sonst die Inhalte des Konzepts nutzlos werden ließen.

Roland Methling

Änderungsantrag	Datum:	29.11.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund/Graue/ Aufbruch 09) Fortschreibung Flächennutzungsplan: Unterstützung des Kleingartenwesens		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
05.12.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Nach dem ersten Satz wird ergänzt:

Das Ergebnis der Einigung ist der Bürgerschaft als gesonderter Anhang zum Beschluss über die Auslegung des Flächennutzungsplanes mitzuteilen. Über die Nichteinigung bei einzelnen Kleingartenanlagen ist ebenfalls zu informieren.

Sachverhalt:

Die Ergänzung dient der Klarstellung für die Verwaltung, da sie unbegründet annimmt, der Ursprungsantrag sei eine Vorwegnahme parallel laufender Planungen.

Dies entspricht jedoch nicht dem Beschlusstext, da eine Inanspruchnahme von Flächen erst im Zuge des Auslegungsbeschlusses deutlich wird. Zur Vermeidung von Konflikten, sollte vor dem Fassen des Auslegungsbeschlusses eine Einigung zu den Kleingartenanlagen/Kleingartenverbänden erfolgt sein.

Bei Annahme dieser Ergänzung wäre die Einigung für jeden nachvollziehbar. Sollte es zu einer KGA/einem KGV keine Einigung geben, ist darüber ebenfalls zu informieren, so dass die zuständige Bürgerschaft ggf. noch Einigungsvarianten suchen kann.

gez. Dr. Sybille Bachmann

Antrag	Datum: 16.11.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund/Graue/Aufbruch 09) Mieterschutz bei Veräußerung von Wohnungen in kommunalem Eigentum	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
05.12.2018	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Als Gesellschaftervertreter der Wohnen in Rostock GmbH wird der Oberbürgermeister beauftragt die Geschäftsführung anzuweisen, im Falle der Veräußerung von Wohnungen bzw. Wohngebäuden einen möglichst umfassenden Schutz der vormaligen WIRO-Mieter vertraglich abzusichern.
2. Die vertraglichen Regelungen sind dem Aufsichtsrat der WIRO GmbH zum Beschluss vorzulegen. Dies kann als Standardregelung erfolgen.

Sachverhalt:

Die WIRO GmbH hat sowohl Auflagen des Altschuldenhilfegesetzes als auch Aufgaben der Zukunftsgestaltung des eigenen Wohnungsportfolios zu erfüllen. Von daher ist ein Verkauf einzelner Wohnungen bzw. Wohnblöcke (Bestandswohnungen und/oder Eigentumswohnungen nach Altschuldenhilfegesetz) für die Zukunft nicht auszuschließen. Zugleich hat die WIRO GmbH eine Verantwortung gegenüber ihren Mieter/innen, so dass im Falle von Wohnungsveräußerungen Regelungen zum Mieterschutz mit dem Käufer vertraglich zu vereinbaren sind.

Laut Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 14.11.2018 VIII ZR 109/18 kann sich ein Mieter auf Kündigungsschutzregelungen berufen, die zwischen einem kommunalen Verkäufer und dem Käufer einer vermieteten Immobilie im Kaufvertrag vereinbart wurden. Eine gesonderte Verankerung im Mietvertrag ist nicht erforderlich. Durch die Verankerung von Regelungen im Kaufvertrag erhalte der Mieter der Wohnung eigene Rechte direkt gegenüber dem Käufer als neuem Vermieter.

Auf diese Weise können z.B. Kündigungen wegen Eigenbedarfs oder wirtschaftlicher Verwertung ausgeschlossen werden. Beim Verkauf von Wohnungen in kommunalem Eigentum sollte das Instrument des Mieterschutzes im Kaufvertrag so breit wie möglich genutzt werden.

Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

Stellungnahme Entscheidendes Gremium: Federführendes Amt: Zentrale Steuerung Beteiligte Ämter:	Datum: 26.11.2018 fed. Senator/-in: OB, Roland Methling bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:									
Mieterschutz bei Veräußerung von Wohnungen in kommunalem Eigentum										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>29.11.2018</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme</td> <td></td> </tr> <tr> <td>05.12.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme		05.12.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme									
05.12.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme								

Sachverhalt:

Der Antrag beinhaltet den Auftrag an den Oberbürgermeister als Gesellschaftervertreter der WIRO Wohnen in Rostock GmbH (im Folgenden WIRO) gegenüber der Geschäftsführung anzuweisen, vormaligen bzw. aktuellen Mietern bei Veräußerungen von Wohnungen bzw. Wohngebäuden einen möglichst umfassenden Schutz durch eine entsprechende Verkaufsvertragsgestaltung abzusichern. Die entsprechend zu entwickelnden vertraglichen Regelungen sollen dem Aufsichtsrat der WIRO zum Beschluss vorgelegt werden.

Zum aktuellen Stand der Verkaufspraxis der WIRO bei sog. Altmietverträgen

Alle WIRO-Mieter/innen, die bereits vor der Begründung von Wohnungseigentum Mieter/innen der entsprechenden Wohnräume waren (Altmietverträge), besitzen gemäß § 577 BGB ein gesetzliches Vorkaufsrecht, das noch innerhalb von zwei Monaten nach Kaufvertragsabschluss eines Kapitalanlegers ausgeübt werden kann. Die Information der Mieter/innen hierüber erfolgt im Rahmen der Verkaufsverhandlungen durch die WIRO bzw. im Anschluss durch den beurkundenden Notar. Darüber hinaus besteht für die Altmietverträge ein zusätzlicher, unbefristeter Schutz gegen Eigenbedarfskündigungen und wirtschaftlicher Verwertung aus den 1990-er Jahren. Diesen Kündigungsschutz aktualisiert die WIRO bei jedem Verkaufsvorgang, bei dem ein Altmietvertrag betroffen ist durch einen Nachtrag zum jeweiligen Mietvertrag. In den Kaufverträgen wird ebenfalls ein entsprechender Passus zum Schutz vor Kündigungen wegen Eigenbedarfs und wegen wirtschaftlicher Verwertung eingearbeitet, der auch bei einem zukünftigen Weiterverkauf

des Kaufgegenstandes den Rechtsnachfolger zur Übernahme und späteren Weitergabe der bestehenden Kündigungsschutzklauseln verpflichtet:

„Den Vertragsteilen ist ferner bekannt, dass das Kündigungsrecht des Eigentümers gegenüber den derzeitigen Mietern wegen Eigenbedarfs und wegen wirtschaftlicher Verwertung aufgrund einer nachträglichen Vereinbarung zum Mietvertrag vom ... zugunsten der derzeitigen Mieter ausgeschlossen ist. Nicht hiervon betroffen sind Nebenflächen nach § 573 b BGB.

Mit dem Eintritt in das Mietverhältnis und in die sich aus diesem ergebenden Rechte und Pflichten (§ 566 Abs. 1 BGB) tritt der Käufer auch in diesen bestehenden Kündigungsrechtsverzicht ein. Der Käufer bestätigt ausdrücklich den vorstehenden Verzicht auf Kündigung zugunsten des bestehenden Mietverhältnisses mit den vorgenannten Mietern und verpflichtet sich weiterhin, diesen Verzicht bei einer Weiterveräußerung auch seinem jeweiligen Rechtsnachfolger mit entsprechender Weitergabeverpflichtung gleichermaßen aufzuerlegen.“

Vor dem Hintergrund dieser bestehenden Praxis der WIRO, ist demnach ein umfassender, wie mit dem vorliegenden Antrag angestrebter Mieterschutz bei Altverträgen bereits vorhanden. Es besteht hier kein weiterer Regelungsbedarf.

Zum aktuellen Stand für Mieter/innen mit neueren Verträgen

Allen weiteren Mieterinnen und Mietern, die ihre Wohnung erst nach der Begründung von Wohneigentum angemietet haben, können sich nicht auf das Vorkaufsrecht gem. § 577 BGB berufen. Ihnen wird seitens der WIRO jedoch ein Vorkaufsrecht aus Kulanz angeboten, welches im Zuge von Besichtigungsankündigungen schriftlich mitgeteilt wird.

Für diese Mieterinnen und Mieter mit neueren Verträgen gelten nach einem Wohnungsverkauf die gesetzlichen Regelungen für Kündigungen nach §§ 573 ff. BGB, worin u. a. angemessene Kündigungsfristen, Kündigungsgründe und Schutz bei besonderer Härte geregelt sind.

Die Erweiterung des Kündigungsschutzes wegen Eigenbedarf und wirtschaftlicher Verwertung auch auf die Mieter/innen mit neueren Verträgen ist grundsätzlich denkbar. Es bleibt jedoch zu beachten, dass eine solche Regelung zum einen mit einer Einschränkung der Vertriebsfähigkeit für die WIRO einhergeht und zum anderen einen Ausschluss derjenigen Käufer bedeutet, welche langfristig im Rahmen der eigenen persönlichen Altersvorsorge eine spätere Eigennutzung anstreben. So würden im Falle einer Aufnahme von Mieterschutzklauseln genau die Einzelkäufer mit mittleren und niedrigeren Einkommen benachteiligt, die im Rahmen der ursprünglich angestrebten Privatisierungsziele akquiriert werden sollten. Dem klassischen Kapitalanleger mit reiner Vermietungsabsicht hingegen entstünden hierdurch keine Nachteile.

Um ggf. drohende wirtschaftliche Einbußen beim Wohnungsverkauf bzw. die Schmälerung der Vertriebsfähigkeit durch die Einführung entsprechender Mieterschutzklauseln in Kaufverträgen zu vermeiden wird alternativ zum eingebrachten Antrag empfohlen, die Auswirkungen von eventuellen Kündigungen nach der Veräußerung von Wohnungen abzufedern. Vorstellbar wäre hier im Falle der Kündigung zum Eigenbedarf oder wegen wirtschaftlicher Verwertung eine priorisierte Behandlung der Mieter/innen bei der Suche nach einer adäquaten Ersatzmietwohnung innerhalb des WIRO-Wohnungsbestandes.

Darüber hinaus wäre eine Übernahme entstehender Umzugskosten bei der Entscheidung für eine WIRO-Wohnung denkbar. Auf diesem Weg bliebe die Vertriebsfähigkeit der zu veräußernden Wohnungen erhalten und den Bedürfnissen der Mieter/innen würde individuell Rechnung getragen.

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Praxis der WIRO, den bestehenden gesetzlichen Regelungen sowie dem unterbreiteten Alternativvorschlag sollte eine angemessene Abwägung der Interessen aller Anspruchsgruppen stattfinden.

Roland Methling



Beschlussvorlage Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft Federführendes Amt: Bauamt Beteiligte Ämter: Zentrale Steuerung Finanzverwaltungsamt (vor 31.10.2018) Rechtsamt Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Amt für Verkehrsanlagen Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Amt für Umweltschutz	Datum: 16.10.2018 fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:												
Vertrag über die Herstellung der öffentlichen Erschließungs- und Grünanlagen für das Vorhaben "Wohnen am Werftdreieck"													
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06.11.2018</td> <td>Bau- und Planungsausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>22.11.2018</td> <td>Finanzausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>05.12.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.11.2018	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung	22.11.2018	Finanzausschuss	Vorberatung	05.12.2018	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
06.11.2018	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung											
22.11.2018	Finanzausschuss	Vorberatung											
05.12.2018	Bürgerschaft	Entscheidung											

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Vertrag über die Herstellung der öffentlichen Erschließungs- und Grünanlagen für das Vorhaben „Wohnen am Werftdreieck“ (Anlage) abzuschließen.

Beschlussvorschriften:
 § 22 Abs. 2 Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:
 -

Sachverhalt:

Der vorliegende Vertrag sichert die Herstellung der öffentlichen Erschließungsanlagen in dem geplanten innerstädtischen Wohngebiet „Wohnen am Werftdreieck“. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes (B-Plan) Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ sollen derzeit baulich ungenutzte Flächen für die Errichtung eines hochwertigen und attraktiven innerstädtischen Wohngebietes zur Verfügung gestellt werden. Der Aufstellungsbeschluss wurde durch die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock am 25.03.2015 gefasst. Auf der Grundlage dieses B-Planes ist der Bau von ca. 700 Wohnungen geplant, um damit der stetig wachsenden Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum maßgeblich Rechnung zu tragen. Neben der Wohnnutzung bietet der B-Plan die Grundlage für weitere Nutzungen, wie z. B. Einzelhandel, Dienstleistung, Büro- und Kleingewerbe sowie kulturelle Nutzungen, die die Wohnnutzung sinnvoll ergänzen, so dass ein durch die Nutzungsvielfalt lebendiges Gebiet entsteht. Eine hochwertige Grünfläche im Zentrum des Plangebietes sowie entlang der Uferbereiche des im Zuge des Rückbaus der Max-Eyth-Straße zu öffnenden bzw. wiederherzustellenden Kayenmühlengrabens dienen der Wohn- und Arbeits- sowie Aufenthaltsqualität in diesem innerstädtischen Quartier. Das Plangebiet befindet sich im Vorranggebiet für Fernwärme entsprechend Rostocker Fernwärmesatzung.

Im Plangebiet soll das übergeordnete Verkehrsnetz neu geordnet werden. Dies beinhaltet den Neubau der Planstraße A mit entsprechenden Knotenpunkten an der Lübecker Straße und der Werftstraße, den Rückbau der Max-Eyth-Straße und der Werftstraße (im Bereich Platz des 17. Juni) sowie einen Radschnellweg entlang der Bahntrasse im Westen und der Lübecker Straße. Da für den Bau der Planstraße A der Ausbau des Rechtsabbiegestreifens an der Lübecker Straße zwischen Kabutzenhof und Werftstraße zwingend erforderlich ist und für den Ausbau der neuen und die Anpassung der bestehenden Knotenpunkte jeweils die gesamten Knotenbereiche einzubeziehen sind, erstreckt sich das Erschließungsvertragsgebiet auch auf den Planungsbereich für die Planfeststellung. Die Erschließung umfasst daher den grundhaften Ausbau der vorhandenen sowie die Herstellung von neuen Verkehrs- und Grünanlagen.

Für die Herstellung der Planstraße E sowie für den Ausbau der Werftstraße wurden Kosten in Höhe von voraussichtlich 1.470.000 EUR ermittelt. Hierfür ist die teilweise Refinanzierung über die Erhebung von Erschließungs- bzw. Straßenbaubeiträgen möglich. Die Stadt kann Beiträge nur erheben, wenn ihr Kosten entstanden sind. Deshalb verpflichtet sie sich vertraglich zur Tragung der beitragsfähigen Kosten, die dann nach der Erschließungs- bzw. Straßenbaubeitragssatzung umgelegt werden. Die nicht beitragsfähigen Kosten trägt die WIRO. Die Übernahme des städtischen Anteils hat die WIRO aus steuerlichen Gründen ausgeschlossen. Den entstandenen umlagefähigen Aufwand wird die Stadt nach Maßgabe ihrer Beitragssatzungen auf die durch die Maßnahme bevorteilten, beitragspflichtigen Grundstücke verteilen und eine Beitragsveranlagung durchführen. Der danach auf die Grundstücke des Erschließungsträgers entfallende Beitrag sowie die nicht beitragsfähigen Kosten werden mit der Erstattungsforderung verrechnet und sind damit abgegolten.

Wie bereits beim städtebaulichen Vertrag Thierfelderstraße fordert die WIRO aus steuerlichen Gründen eine Verzinsung der vorfinanzierten Beträge. Die Zinshöhe ist ein Verhandlungsergebnis. Um die Zinszahlungen zu begrenzen, erfolgt die Refinanzierung bis zu einem Prozentsatz, der dem Anteil der von der Stadt zu tragenden Kosten entspricht sofort nach Vorlage der Abschlagsrechnungen innerhalb von drei Monaten. Die restlichen Kosten werden nach Abnahme und Anerkennung der Schlussrechnungen erstattet. Durch diese Regelungen wird das Risiko der Überzahlung begrenzt und eine Verzinsung der endgültig von der WIRO zu tragenden Beiträge und nicht beitragsfähigen Kosten.

Der mit der teilweisen Öffnung des Kayenmühlengrabens verbundene Kostenaufwand wird durch den Erschließungsträger und durch die Stadt anteilig getragen. Der von der Stadt an den Gesamtkosten in Höhe von voraussichtlich 1.650.000 EUR zu tragende Anteil beläuft sich auf voraussichtlich 230.000 EUR.

Der Vertrag bedarf nach § 52 Abs. 5 KV M-V der Genehmigung der Rechtsaufsichtsbehörde.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt: 66 – Amt für Verkehrsanlagen

Produkt: 54101 - Gemeindestraßen

Maßnahme: 6654101201801716 – Städtischer Anteil für Wohnungsbauerschließung Werftdreieck

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwendun- gen	Ein- zahlungen	Auszahlungen
2019	78532000/ 09612000 Auszahlung für Baumaßnahmen (Herstellungskost en)				1.100.000,00 €
2020	78532000/ 09612000 Auszahlung für Baumaßnahmen (Herstellungskost en)				1.000.000,00 €
2021	78532000/ 09612000 Auszahlung für Baumaßnahmen (Herstellungskost en)				1.000.000,00 €
2022	78532000/ 09612000 Auszahlung für Baumaßnahmen (Herstellungskost en)				500.000,00 €
	Verpflichtungser mächtigung gesamt in 2018				3.600.000,00 €

Roland Methling

- Anlage Erschließungsvertrag am 13.11.2018 ausgetauscht aufgrund redaktioneller Änderungen in § 11 Abs. 1 und § 13 Abs. 2

Erschließungsvertrag

Die **Hanse- und Universitätsstadt Rostock**,
vertreten durch den Oberbürgermeister
Herrn Roland Methling,
Neuer Markt 1
18055 Rostock

(nachfolgend **Stadt** genannt)

und

die **WIRO**
Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH,
vertreten durch die Geschäftsführung
Herrn Ralf Zimlich
und Herrn Christian Jentzsch,
Lange Straße 38
18055 Rostock

(nachfolgend **Erschließungsträger** genannt)

gemeinsam als **Vertragsparteien** bezeichnet

schließen den folgenden Vertrag:

Präambel

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes (B-Plan) Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ sollen derzeit baulich ungenutzte Flächen für die Errichtung eines hochwertigen und attraktiven innerstädtischen Wohngebietes zur Verfügung gestellt werden. Der Aufstellungsbeschluss wurde durch die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock am 25.03.2015 gefasst. Der Erschließungsträger plant auf der Grundlage dieses B-Planes ca. 700 Wohnungen zu bauen und damit der stetig wachsenden Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum maßgeblich Rechnung zu tragen. Neben der Wohnnutzung bietet der B-Plan die Grundlage für weitere Nutzungen, wie z. B. Einzelhandel, Dienstleistung, Büro- und Kleingewerbe sowie kulturelle Nutzungen, die die Wohnnutzung sinnvoll ergänzen, so dass ein durch die Nutzungsvielfalt lebendiges Gebiet entsteht. Eine hochwertige Grünfläche im Zentrum des Plangebietes sowie entlang der Uferbereiche des im Zuge des Rückbaus der Max-Eyth-Straße zu öffnenden bzw. wiederherzustellenden Kayenmühlengrabens dienen der Wohn- und Arbeits- sowie Aufenthaltsqualität in diesem innerstädtischen Quartier.

Im Plangebiet soll das übergeordnete Verkehrsnetz neu geordnet werden. Dies beinhaltet den Neubau der Planstraße A mit entsprechenden Knotenpunkten an der Lübecker Straße und der Werftstraße einschließlich einer geringfügigen Verschiebung der Gleisanlagen der Straßenbahn, den Rückbau der Max-Eyth-Straße und der Maßmannstraße (im Bereich Platz des 17. Juni) sowie einen Radschnellweg entlang der Bahntrasse im Westen und der Lübecker Straße. Die Erschließung des Quartiers erfolgt für den motorisierten Verkehr ausschließlich von der vorhandenen Werftstraße. Eine direkte Anbindung an die Lübecker Straße ist nicht vorgesehen. Gegenstand des Vertrages sind daher der grundhafte Ausbau der vorhandenen sowie die Herstellung von neuen Verkehrs- und Grünanlagen. Die Kosten sämtlicher Erschließungsanlagen werden zunächst durch den Erschließungsträger finanziert, wobei es sich bei den auf die Herstellung der Planstraße A sowie auf den Ausbau der Lübecker Straße einschließlich des Radschnellweges und des öffentlichen Platzes 17. Juni entfallenden Kosten zunächst nur um eine Vorfinanzierung mit der Maßgabe handelt, dass diese in voller Höhe dem Erschließungsträger durch die Stadt erstattet werden. Im Hinblick auf die Herstellung der Planstraße E sowie den Ausbau der Werftstraße betreffenden Kosten erfolgt die endgültige Kostenübernahme durch den Erschließungsträger in Höhe der anteilig auf seine Grundstücke entfallenden Kosten. Der mit der teilweisen Öffnung des Kayenmühlengrabens verbundene Kostenaufwand wird durch den Erschließungsträger und durch die Stadt anteilig getragen. Über Maßnahmen, die bislang nicht Gegenstand dieses Vertrages sind oder denen mit diesem Vertrag keine oder keine abschließende Kostentragung zugeordnet ist, werden sich die Parteien gegebenenfalls mit gesondertem Vertrag verständigen.

Die mit dem B-Plan vorgesehene Umverlegung des Gleisbetts der Straßenbahnschienen der Rostocker Straßenbahn AG im Bereich der Einmündung der Planstraße A und der Lübecker Straße ist nicht Gegenstand dieses Vertrages.

§ 1 Gegenstand des Vertrages

- (1) Die Stadt überträgt auf der Grundlage des § 11 Abs. 1 BauGB die Erschließung auf den Erschließungsträger. Die Umgrenzung des Erschließungsvertragsgebietes ergibt sich aus dem als Anlage 1.1 beigefügten Plan. Da für den Bau der Planstraße A der Ausbau des Rechtsabbiegestreifens an der Lübecker Straße zwischen Kabutzenhof und Werftstraße zwingend erforderlich ist und für den Ausbau der neuen und die Anpassung der bestehenden Knotenpunkte jeweils die gesamten Knotenbereiche einzubeziehen sind, erstreckt sich das Erschließungsvertragsgebiet auch auf den Planungsbereich für die Planfeststellung. Der auf den Planungsbereich der Planfeststellung bezogene Teil des Erschließungsvertragsgebietes ergibt sich aus dem als Anlage 1.2 beigefügten Plan.
- (2) Der Erschließungsträger verpflichtet sich zur Herstellung der in Anlagen 1.1 und 1.2 gekennzeichneten Erschließungsanlagen nach Maßgabe der §§ 3 und 5 dieses Vertrages.
- (3) Der Erschließungsträger verpflichtet sich zur Erstellung der Objektplanung Freianlagen sowie zur Durchführung der im B-Plan festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen (Straßenbegleitgrün, öffentliche Grünanlagen, Ausgleichsmaßnahmen).
- (4) Für die Art, den Umfang und die Ausführung der öffentlichen Erschließung sowie der grünordnerischen Maßnahmen sind maßgebend
 - a) der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ (die Entwurfsfassung mit Stand: 23.04.2018 ist als Anlage 2 beigefügt),
 - b) die Planfeststellung,
 - c) die Erschließungsprojekte auf der Grundlage der Ausführungsplanung (Phase 5 HOAI) bzw. der Objektplanung Freianlagen.
- (5) Der Erschließungsträger übernimmt alle nach diesem Vertrag ihm obliegenden Leistungen mit Ausnahme der in §§ 13, 14 getroffenen Regelung im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.
- (6) Der Erschließungsträger verpflichtet sich gemäß §§ 13, 14 zur Vorfinanzierung und Herstellung und zum Ausbau der in Anlage 3.1 und 3.2 gekennzeichneten öffentlichen Erschließungsanlagen. Hierzu zählt auch die Wiederherstellung (Öffnung) des Kayenmühlengrabens, wobei die hierauf entfallenden Kosten teilweise durch den Erschließungsträger für die Stadt vorfinanziert werden. Der Anteil der durch den Erschließungsträger zu tragenden Kosten ergibt sich aus der unter § 13 Abs. 1 getroffenen Kostenregelung.
- (7) Die Stadt verpflichtet sich, die öffentlichen Erschließungsanlagen bei Vorliegen der in § 11 dieses Vertrages genannten Voraussetzungen in ihre Verwaltung und Unterhaltung zu übernehmen.

§ 2**Eigentumsverhältnisse im Erschließungsvertragsgebiet**

- (1) Die in Anlage 4.1 aufgeführten Flurstücke stehen im Eigentum der Stadt. Der Erschließungsträger soll die Teilflächen aus den in Anlage 4.1 genannten Flurstücken, die im B-Plan als Bauflächen und Flächen für öffentliche Erschließungsanlagen festgesetzt sind, erwerben oder gegen Zahlung eines Nutzungsentgeltes von der Stadt zur Verfügung gestellt bekommen. Den Grundstückserwerb sowie die entgeltliche Nutzungsüberlassung regeln die Vertragsparteien mit einem gesonderten Vertrag. Hiervon umfasst sind auch die von dem Planungsbereich der Planfeststellung erfassten Flurstücke, die in Ermangelung des Vorliegens einer Planung gegenwärtig noch nicht individualisiert werden können und somit auch nicht in der o. g. Anlage enthalten sind. Die Vertragsparteien sind sich darin einig, dass diese Flurstücke, sobald diese nach Abschluss der Planung bestimmbar sind, ggf. Gegenstand des in Satz 3 aufgeführten Vertrages sein werden. Die Flurstücke, die bereits als öffentliche Erschließungsanlage bzw. öffentliches Grün genutzt und für die Ausbaumaßnahmen benötigt werden, werden dem Erschließungsträger unentgeltlich für den Zeitraum der Durchführung übergeben. Dies bezieht sich auch auf die in den Planungsbereich der Planfeststellung fallenden Grundstücke.
- (2) Die in Anlage 4.2 aufgeführten Flurstücke wurden durch den Erschließungsträger erworben bzw. befinden sich bereits im Eigentum des Erschließungsträgers.
- (3) Mit der Eigentümerin der in Anlage 4.3 aufgeführten Flurstücke: 438/5, 439/4 sowie 454/3, die als öffentlich Flächen festgesetzt sind, werden auf Seiten der Stadt gegenwärtig Verhandlungen im Hinblick auf einen auf diese Grundstücksflächen bezogenen Grundstückserwerb geführt. Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Genehmigung der Genehmigungsplanung durch das Amt für Verkehrsanlagen eine Einigung zwischen der Stadt und der Eigentümerin in Bezug auf den beabsichtigten Grundstückserwerb nicht herbeigeführt werden konnte und ein solcher somit nicht erfolgen wird, sind sich die Vertragsparteien darin einig, dass der auf die o. g. Flurstücke: 438/5, 439/4 sowie 454/3 entfallende Teil der öffentliche Erschließungsanlage durch den Erschließungsträger nicht hergestellt wird.

§ 3**Art und Umfang der Erschließungsanlagen**

- (1) Die Erschließung nach diesem Vertrag umfasst
 - a) die Freilegung der Flächen der öffentlichen Erschließungsanlagen, hiervon umfasst ist auch der Rückbau der derzeit noch vorhandenen öffentlichen Max-Eyth-Straße,

- b) die erstmalige Herstellung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze sowie der grundhafte Ausbau der vorhandenen Verkehrsanlagen einschließlich
 - Fahrbahnen einschließlich Busbuchten und Wendeanlagen
 - Parkflächen für Kraftfahrzeuge
 - Geh- und Radwege
 - Straßenentwässerung einschl. Vorflut
 - Straßenbeleuchtung
 - Straßenbegleitgrün
 - Straßenmarkierung
 - Verkehrsbeschilderung (Straßennamen und Verkehrsregelung)
 - Flächen für Abfallbeseitigung im öffentlichen Raum
 - Lichtsignalanlagen
 - sonstige Ausstattung (Poller etc.)
- c) Wirtschaftswege
- d) die Herstellung der öffentlichen aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbaren Verkehrsanlagen (Wohnwege)
- e) selbständige öffentliche Parkflächen für Kraftfahrzeuge
- f) selbständige öffentliche Grünanlagen einschließlich Spiel – und Sportplätze
- g) erschließungsbedingte Ausgleichsmaßnahmen
- h) Immissionsschutzanlagen
- i) Maßnahmen zur Sicherung der Löschwasserversorgung
- j) Beseitigung von schädlichen Bodenveränderungen und/oder Altlasten i. S. d. BBodSchG, soweit dies nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderlich ist
- k) Maßnahmen der Überflutungsvorsorge sowie zum Schutz vor wild abfließendem Wasser

nach Maßgabe der von der Stadt genehmigten Ausführungsplanung bzw. der Objektplanung Freianlagen.

- (2) Dieser Vertrag umfasst nicht die baubedingten Ausgleichsmaßnahmen. Die baubedingten Ausgleichsmaßnahmen regeln die Vertragsparteien mit gesondertem Vertrag.
- (3) Die grünordnerischen Maßnahmen nach diesem Vertrag umfassen:
 - a) die Herstellung
 - b) die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege

nach Maßgabe der von der Stadt genehmigten Objektplanung Freianlagen.

- (4) Der Erschließungsträger hat alle notwendigen bau- und wasserrechtlichen sowie sonstigen Genehmigungen bzw. Zustimmungen vor Baubeginn einzuholen und der Stadt vorzulegen. Beispielsweise bedarf die Benutzung der Gewässer der wasserbehördlichen Erlaubnis. Gegebenenfalls sind Baumaßnahmen an Gewässern erforderlich, die der Gewässerbenutzer/Erschließungsträger auch außerhalb des Erschließungsgebietes durchzuführen hat. Für die Einholung dieser Genehmigungen ist der Erschließungsträger zuständig.
- (5) Die Erschließung erfolgt so, dass schädliche Bodenveränderungen, insbesondere bodenschädigende Prozesse, nicht hervorgerufen werden. Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen und Erschließungsanlagen im Erschließungsgebiet ausgehoben wird, ist getrennt von sonstigem Aushub zu lagern, in nutzbarem Zustand gem. DIN 18915 zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Die Lagerfläche ist mit dem Umweltamt abzustimmen. Seine Verbringung und Verwertung außerhalb des Erschließungsvertragsgebietes bedarf der Zustimmung der Stadt.
- (6) Vor der Erschließung ist ein Bodenmanagementkonzept (BMK) anzufertigen, mit dem Amt für Umweltschutz abzustimmen und in das Eigentum der Stadt zu übergeben. Im Erschließungsvertragsgebiet befinden sich teilweise belastete Aufschüttungsböden. Daher ist die Erschließung durch eine boden- und altlastenkundige Fachbauleitung zu begleiten. Die Fachbauleitung setzt das BMK um und sichert die ordnungsgemäße Trennung von belasteten und unbelasteten Materialien. Die Fachbauleitung überwacht die Einhaltung der Anforderungen des § 12 BBodSchV für das Einbringen von Böden zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht. Die Verwendung/Entsorgung sowie das Einbringen von Böden sind qualitativ und quantitativ zu dokumentieren und dem Amt für Umweltschutz zu übergeben. Gleichzeitig werden damit die Informationspflicht über Bodenkontaminationen gemäß § 2 LBodSchG M-V sowie der Verwertungsweg für Aushubmaterialien sichergestellt.
- (7) Das Integrierte Entwässerungskonzept der Hansestadt Rostock (INTEK 2013) weist für Starkregenereignisse Gefährdungslagen im Stadtgebiet aus. Weiterhin wurden im Integralen Entwässerungsleitplan (IELP 2016) Entwässerungsachsen (Gewässer, Regenwasserleitungen, Relief) modelliert, welche für die zukünftige Stadtentwässerung von wesentlicher Bedeutung sind. Der Bau der Erschließungsanlagen muss gemäß § 37 WHG so erfolgen, dass sich die hydrologische Situation für angrenzende Flächen nicht verschlechtert. Weiterhin hat die Planung die Auswirkungen auf ggf. vorhandenen Entwässerungsachsen mit abzubilden und Maßnahmen zur Vermeidung vorzusehen (Literaturempfehlung: DWA/BWK T1/2013 „Starkregen und urbane Sturzfluten - Praxisleitfaden zur Überflutungsvorsorge“).

§ 4 Erschließungsbedingte Ausgleichsmaßnahmen

Die erschließungsbedingten Eingriffe im Erschließungsvertragsgebiet können nicht vollständig innerhalb des Bebauungsplangebietes kompensiert werden. Für diese Eingriffe wird der Bebauungsplan deshalb eine Zuordnung von Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches mit einem Flächenäquivalent für Kompensation vorsehen. Beide Vertragsparteien erklären hiermit ihr Einverständnis zur Verrechnung des Wertes der Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der Vereinbarung zur Anlage eines Ökokontos für das Einzelvorhaben „Renaturierung der Carbak vom 17.06.2004 mit 1. Änderung vom 23.02.2005 zwischen der WIRO und dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege mit ei-

nem Guthaben auf diesem Ökokonto, wobei sich diese Vereinbarung nur auf die erschließungsbedingten Eingriffe in dem sich aus der Anlage 1.1 ergebenden Teil des Erschließungsvertragsgebietes erstreckt.

§ 5 Fertigstellung der Anlagen

- (1) Der Erschließungsträger verpflichtet sich, die sich aus Anlagen 1.1 und 1.2 ergebenden öffentlichen Erschließungsanlagen gemäß der von der Stadt genehmigten Ausführungsplanung bis spätestens 3 Jahre nach Beginn der Hochbauten zu erbringen. Die Erschließungsanlagen sollen zeitlich entsprechend den Erfordernissen der Bebauung hergestellt, spätestens bis zur Fertigstellung der anzuschließenden Bauten benutzbar sein. Als Termin für die Fertigstellung sämtlicher nach § 3 Abs. 1 f) und g) vereinbarten grünordnerischen Maßnahmen wird die der Beendigung der Baumaßnahmen der Erschließungsanlagen oder der Fertigstellung von in sich selbständig nutzbaren Bauabschnitten folgende Pflanzperiode vereinbart.
- (2) Erfüllt der Erschließungsträger seine Verpflichtung nicht oder fehlerhaft, so ist die Stadt berechtigt, ihm schriftlich eine angemessene Frist zur Ausführung der Arbeiten zu setzen. Erfüllt der Erschließungsträger bis zum Ablauf dieser Frist die vertraglichen Verpflichtungen nicht, so ist die Stadt berechtigt, die Arbeiten auf Kosten des Erschließungsträgers auszuführen, ausführen zu lassen oder von diesem Vertrag zurückzutreten.

§ 6 Immissionsschutz

- (1) Durch den Neubau der Planstraße A und den Umbau der Lübecker Straße einschließlich Knotenpunkten können in deren Einflussbereich Lärmvorsorgeansprüche aufgrund §§ 41ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) an den bestehenden Wohngebäuden auftreten. Eine diesbezügliche schalltechnische Untersuchung ist durch den Erschließungsträger zu erbringen. Das Gutachten wird Eigentum der Stadt und ist zum Abnahmetermin gemäß § 10 Absatz 3 zu übergeben.
- (2) Der Erschließungsträger verpflichtet sich zur Übernahme der nach Abs. 1 gutachterlich festgestellten Kosten für Lärmschutzmaßnahmen bzw. Erstattungs- und Ausgleichsansprüche für Lärmvorsorge. Er verpflichtet sich auch, die dafür erforderlichen schalltechnischen Begutachtungen auf Grundlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) zu erbringen.
- (3) Diejenigen Lärmvorsorgeansprüche, die im Rahmen der angestrebten Planfeststellung für die Umverlegung der Lübecker Straße einschließlich Knotenpunkte und betreffende Planstraßen ermittelt werden, sind von Absatz 1 und 2 unberührt.
- (4) Im Rahmen der Objektplanung Verkehrsanlagen ist das Stellplatzkonzept mit dem Amt für Umweltschutz als Untere Immissionsschutzbehörde abzustimmen.

§ 7**Planung, Ausschreibung, Vergabe und Bauleitung**

- (1) Mit der Planung, Ausschreibung, Bauleitung und Abrechnung der Erschließungsanlagen beauftragt der Erschließungsträger ein fachkundiges Ingenieurbüro mit der Fachrichtung Verkehrsanlagen/Straßenbau. Mit der Planung der Anlagen für grünordnerische Maßnahmen beauftragt der Erschließungsträger ein autorisiertes Büro für Landschaftsplanung. Mit der Erstellung des Bodenmanagementkonzepts und der in § 3 Abs. 6 geforderten boden- und altlastenkundigen Fachbauleitung beauftragt der Erschließungsträger einen bodenkundlichen Sachverständigen. Die Ausschreibung und der Abschluss der Ingenieurverträge zwischen Erschließungsträger und Planungsbüro erfolgen im Einvernehmen mit dem Amt für Verkehrsanlagen der Stadt. Die Planung der Lichtsignalanlage erfolgt durch die Stadt.
- (2) Die Ausschreibung und Ausführung der Bauleistungen erfolgt auf der Grundlage der VOB. Als Arbeitsverantwortlicher für die Stadt fungiert für die Erschließungsleistungen das Amt für Verkehrsanlagen, für sämtliche grünordnerische Maßnahmen einschließlich Straßenbegleitgrün das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege. Mit der Ausschreibung und Ausführung der Bauleistungen darf erst begonnen werden, wenn die Genehmigung nach Abs. 5 erteilt worden ist.
- (3) Die nach diesem Vertrag notwendigen Vermessungsarbeiten sind von einem Öffentlich bestellten Vermessungsingenieur durchzuführen.
- (4) Vor Erarbeitung der Genehmigungsplanung ist hinsichtlich Lage und Anordnung der Leitungen in Bezug und Abstand zu geplanten Bäumen mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege eine Abstimmung zu führen.
- (5) Die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sowie die Ausführungsplanungen sind gemäß den Anlagen 5 und 6 bei den Arbeitsverantwortlichen der Stadt zur Genehmigung einzureichen. Die Genehmigung soll innerhalb von 2 Monaten nach Vorlage vollständiger Unterlagen erteilt werden.
- (6) Bereits in der Planungsphase sind die Anforderungen der Stadt an die Aufstellung von Leistungsverzeichnissen zu berücksichtigen (Anlage 7).

§ 8**Baudurchführung**

- (1) Der Erschließungsträger hat durch Abstimmung mit Versorgungsträgern und sonstigen Leitungsträgern für Nachrichtenkabel, Strom-, Gas-, Fernwärme-, Wasser- bzw. Abwasserleitungen sicherzustellen, dass deren Versorgungseinrichtungen für das Erschließungsgebiet so rechtzeitig in die Verkehrsflächen verlegt werden, dass die zügige Fertigstellung der Erschließungsanlagen nicht behindert und ein Aufbruch fertig gestellter Anlagen ausgeschlossen wird. Das Gleiche gilt für die Koordinierung der Herstellung der Hausanschlüsse. Ein entsprechender Vertrag über die Herstellung der Ver- und Entsorgungsanlagen, die in das Eigentum des Warnow-Wasser- und Abwasserverbandes übergehen sollen, ist durch den Erschließungsträger vor Baubeginn abzuschließen.

- (2) Der Baubeginn ist dem Bauamt der Stadt drei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Die Stadt oder ein von ihr beauftragter Dritter ist berechtigt, die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten zu überwachen und die Beseitigung festgestellter Mängel zu verlangen.
- (3) Der Erschließungsträger hat im Einzelfall auf Verlangen der Stadt von den für den Bau der Anlage verwendeten Materialien nach den hierfür geltenden technischen Richtlinien Proben zu entnehmen und diese in einem von beiden Vertragsparteien anerkannten Baustofflaboratorium untersuchen zu lassen sowie die Untersuchungsbefunde der Stadt vorzulegen. Der Erschließungsträger verpflichtet sich weiter, Stoffe oder Bauteile, die diesem Vertrag nicht entsprechen, innerhalb einer von der Stadt bestimmten Frist und auf seine Kosten zu entfernen.
- (4) Die Endfertigstellung der Erschließungsanlagen erfolgt sofort. Soweit die angrenzenden Grundstücke noch nicht bis zu ca. 80 % bebaut sind und weiterer Baustellenverkehr als nur für die Anliegergrundstücke ausgeschlossen werden kann, sind Maßnahmen entsprechend nachfolgendem Absatz durch den Erschließungsträger zu treffen.
- (5) Zum Schutz der endfertiggestellten Erschließungsanlagen werden durch den Erschließungsträger im Einvernehmen mit der Stadt abschließend die folgenden Sicherungsmaßnahmen durchgeführt:
 - a) Verstärkung der Bordrückenstützen in den Kurven in einer zusätzlichen Breite von 0,5 m mittels Ortbeton auf dickwandiger Trennfolie
 - b) Sicherung der Bordanlagen in den Geraden mit einer Betonrecyclinghinterfüllung in einer Breite von 0,25 m
 - c) Sicherung der Straßenbeleuchtung in den Kurven mittels rückbaufähigem Anfahrerschutz.

Der Rückbau der Sicherungsmaßnahmen erfolgt bei einem Baufertigungsstand von 80% durch den Erschließungsträger.

Zusätzliche Anforderungen an die Bauklassen der Straßen werden nicht erhoben.

- (6) Gegebenenfalls sind vorhandene Drainagesammler in geeigneter Art abzufangen.

§ 9

Haftung und Verkehrssicherung

- (1) Vom Tage des Beginns der Erschließungsarbeiten bis zur Übernahme bzw. Abnahme der Erschließungsanlagen übernimmt der Erschließungsträger im gesamten Erschließungsvertragsgebiet die Verkehrssicherungspflicht. Das gilt nur, soweit mit dem zwischen den Vertragsparteien noch gesondert abzuschließenden Vertrag im Hinblick auf eine Grundstücksübertragung oder entgeltliche Nutzungsüberlassung kein früherer Zeitpunkt vereinbart ist. Anderenfalls ist dieser Zeitpunkt für die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch den Erschließungsträger maßgeblich.

- (2) Der Erschließungsträger haftet bis zur Übernahme der Anlagen für jeden Schaden, der durch die Verletzung der bis dahin ihm obliegenden allgemeinen Verkehrssicherungspflicht entsteht und für solche Schäden, die infolge der Erschließungs- oder grünordnerischen Maßnahmen an bereits verlegten Leitungen oder sonst wie verursacht werden. Der Erschließungsträger stellt die Stadt insoweit von allen Schadensersatzansprüchen frei. Diese Regelung gilt unbeschadet der Eigentumsverhältnisse. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist das Bestehen einer ausreichenden Haftpflichtversicherung nachzuweisen.
- (3) Für den Fall, dass der Erschließungsträger die Erschließungsanlagen sowie die grünordnerischen Maßnahmen ganz oder teilweise herstellt, ohne dass die Rechtskraft des B-Planes erreicht oder wenn die Unwirksamkeit des rechtskräftigen B-Planes durch ein Gericht festgestellt wurde, ist jede Haftung der Stadt ausgeschlossen. Dies gilt insbesondere für nutzlos gemachte Aufwendungen, die im Vertrauen auf die späteren Festsetzungen des B-Planes getroffen worden sind. Sollte sich herausstellen, dass die Erschließungsanlagen sowie die durchgeführten grünordnerischen Maßnahmen nicht den Festsetzungen des rechtskräftigen B-Planes entsprechen, verpflichtet sich der Erschließungsträger, diese den Festsetzungen des rechtskräftigen B-Planes entsprechend auf eigene Kosten anzupassen. Die Stadt wird den Erschließungsträger frühzeitig über zu erwartende erhebliche Änderungen informieren.
- (4) Die Gefahr des zufälligen Untergangs oder der zufälligen Verschlechterung der in der Herstellung befindlichen Anlagen hat der Erschließungsträger zu tragen. Mit der Übernahme der Anlagen durch die Stadt geht die Gefahrtragung auf die Stadt über.
- (5) Der Erschließungsträger gestattet der Stadt die Benutzung der von ihm hergestellten Erschließungsanlagen vor Übernahme in das Eigentum und die Unterhaltung der Stadt. Die Stadt wird die beabsichtigte Benutzung mit dem Erschließungsträger abstimmen. Die Benutzung durch Dritte darf nur mit Zustimmung der Stadt erfolgen. Die Vertragsparteien bemühen sich, den Zeitraum zwischen der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen und der Übernahme in die Unterhaltung so gering wie möglich zu halten.

§ 10

Mängelansprüche und Abnahme

- (1) Der Erschließungsträger hat der Stadt seine Leistung zum Zeitpunkt der Abnahme frei von Mängeln i. S. d. § 633 BGB zu verschaffen.
- (2) Die Ansprüche bei Sachmängeln richten sich nach den Regeln der VOB. Die Verjährungsfrist für Mängelansprüche beginnt mit der Abnahme der einzelnen mangelfreien Erschließungsanlage vom Erschließungsträger durch die Stadt.
- (3) Der Erschließungsträger zeigt den Arbeitsverantwortlichen der Stadt die vertragsgemäße Herstellung der Anlagen schriftlich an. Der Abnahmetermin ist auf einen Tag innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige festzusetzen. Die Bauleistungen sind von der Stadt und dem Erschließungsträger gemeinsam abzunehmen. Das Ergebnis ist zu protokollieren und von beiden Vertragsparteien zu unterzeichnen. Werden bei der Abnahme Mängel festgestellt, so sind diese innerhalb von zwei Monaten, vom Tage der gemeinsamen Abnahme an gerechnet, durch den Erschlie-

lungsträger zu beseitigen. Im Falle des Verzuges ist die Stadt berechtigt, die Mängel auf Kosten des Erschließungsträgers beseitigen zu lassen.

- (4) Mit Abnahme ist der Stadt die zur Fortführung des Liegenschaftskatasters erforderliche Liegenschaftsvermessung nachzuweisen. Zur Abnahme sind vom Erschließungsträger die technischen Dokumentationen gemäß Anlagen 8.1, 8.2 und 8.3 einschließlich der Anschaffungs- und Herstellungskosten an die Stadt zu übergeben. Diese werden Eigentum der Stadt.
- (5) Bei Meinungsverschiedenheiten darüber, ob ein Mangel vorliegt oder nicht, wird für die Begutachtung ein von der IHK benannter vereidigter und öffentlich bestellter Gutachter mit den entsprechenden Feststellungen beauftragt. Dieser Gutachter entscheidet endgültig und verbindlich, ob ein Mangel vorliegt. Die Kosten für den Gutachter werden vom unterliegenden Vertragspartner getragen bzw. entsprechend den Gutachterfeststellungen aufgeteilt.
- (6) Die Stadt ist berechtigt, die Abnahme sowohl der Erschließungsanlagen als auch der Ausgleichsmaßnahmen zu verweigern, bis diese den Festsetzungen des rechtskräftigen B-Planes entsprechen.
- (7) Im Einvernehmen mit der Stadt können die Erschließungsanlagen abschnittsweise abgenommen werden. Dies gilt jedoch nur für fertiggestellte Erschließungsabschnitte und bei Straßenabschnitten nur, wenn der Abschnitt an das öffentliche Straßennetz angeschlossen ist.
- (8) Der Erschließungsträger verpflichtet sich, bis zur Übernahme der Erschließungsanlagen alle Schäden an den bereits abgenommenen Anlagen, die typischerweise durch Baufahrzeuge oder Baumaschinen verursacht werden, auf seine Kosten zu beseitigen. Dies gilt auch dann, wenn dem Erschließungsträger eine schuldhafte Verursachung der Schäden nicht nachgewiesen werden kann.

§ 11

Übernahme von Erschließungsanlagen

- (1) Im Anschluss an die Abnahme der mangelfreien öffentlichen Erschließungsanlagen und der öffentlichen Grünflächen, einschl. erschließungsbedingte Ausgleichsflächen (auch externe, wenn neu hergestellt) übernimmt die Stadt diese in ihre Verwaltung und Unterhaltung. Hiervon umfasst sind auch der Werftpark einschließlich der Begleitwege und der Promenade sowie der Kayenmühlengraben mit Ufergestaltung und Uferbefestigung. Die Unterhaltungslast für den Kayenmühlengraben obliegt gemäß § 63 Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) dem zuständigen Wasser- und Bodenverband Untere Warnow-Küste. Voraussetzung für die Übernahme ist die Abnahme sowie die Übergabe sämtlicher in den Anlagen 8.1, 8.2 und 8.3 aufgeführten Unterlagen unter Berücksichtigung der Erläuterungen. Die Übernahme der mit den Erschließungsanlagen bebauten Grundstücke erfolgt nach Maßgabe eines gesonderten Grundstücksübertragungsvertrages. Mit Ausnahme der Teilflächen aus dem Flurstück 447/14 für die Planstraße A und der Teilflächen für den Kayenmühlengraben sowie den Werftpark gemäß Anlage 4.2 erfolgt die Übernahme unentgeltlich, kosten- und lastenfrei. Die Übernahme der Erschließungsanlagen kann abschnittsweise erfolgen.

- (2) Die Widmung der Straßen, Wege und Plätze erfolgt durch die Stadt; der Erschließungsträger stimmt hiermit der Widmung zu.

§ 12 Sicherheitsleistungen

- (1) Zur Abnahme der Erschließungs- und grünordnerischen Maßnahmen sind für die Dauer der Verjährungsfrist für die Mängelansprüche für diese Maßnahmen getrennte Bürgschaften in Höhe von jeweils 5 % der Kosten vorzulegen.
- (2) Die Bürgschaften sind auf den Vordrucken der Stadt auszustellen (Anlage 9).

§ 13 Refinanzierung der Kosten der in Anlagen 3.1 und 3.2 gelb und blau gekennzeichneten Erschließungsanlagen

- (1) Die Vertragsparteien vereinbaren für den Ausbau und die Herstellung der in Anlagen 3.1 und 3.2 gelb gekennzeichneten öffentlichen Erschließungsanlagen, dass der Erschließungsträger sämtliche hierauf entfallenden Kosten zunächst für die Stadt vorfinanziert und die Stadt dem Erschließungsträger diese Kosten in voller Höhe erstattet. Für die Herstellung des in Anlage 3.1 blau gekennzeichneten Kayenmühlengrabens erstattet die Stadt dem Erschließungsträger anteilige Kosten in Höhe von 14 Prozent. Die Ermittlung der voraussichtlichen Kosten ergibt sich aus Anlage 10. Für den Fall, dass sich die aus Anlage 10 ergebenden Kosten erhöhen und sich hieraus für die Stadt Mehrkosten ergeben sollten, wird der Erschließungsträger dies unverzüglich nach Kenntnis dem Amt für Verkehrsanlagen mitteilen.
- (2) Von dem durch den Erschließungsträger für die Stadt zu erbringenden Vorfinanzierungsaufwand (Bau- und Baunebenkosten, Kosten des Grunderwerbs) sind neben den Kosten des Grunderwerbs nur die dem Erschließungsträger aus der Beauftragung Dritter entstehende Kosten umfasst.
- (3) Die Gesamtkosten sind in einer prüffähigen und von beiden Vertragsparteien anerkannten Schlussrechnung nachzuweisen. Das Original der Schlussrechnung ist an die Stadt zu übergeben.
- (4) Die Kostenerstattung erfolgt durch die Stadt an den Erschließungsträger vier Monate nach Vorlage der nach Abs. 2 vereinbarten Schlussrechnung.

§ 14 Refinanzierung der Kosten der in Anlagen 3.1 und 3.2 grün gekennzeichneten Erschließungsanlagen

- (1) Die Vertragsparteien vereinbaren für die Herstellung der öffentlichen Erschließungsanlage Planstraße E sowie für den Ausbau der bereits vorhandenen Erschließungs-

anlage Werftstraße eine teilweise Refinanzierung der Kosten. Die vorbezeichneten und die Refinanzierung betreffenden Erschließungsstraßen sind in Anlagen 3.1 und 3.2 grün gekennzeichnet.

- (2) Auf Grundlage der tatsächlich entstandenen Gesamtkosten wird die Stadt dem Erschließungsträger die beitragsfähigen Kosten erstatten. Die nicht beitragsfähigen Kosten trägt der Erschließungsträger. Die Ermittlung der voraussichtlichen Kosten ergibt sich aus Anlage 10. Für den Fall, dass sich die aus Anlage 10 ergebenden Kosten erhöhen und sich hieraus für die Stadt Mehrkosten ergeben sollten, wird der Erschließungsträger dies unverzüglich nach Kenntnis dem Amt für Verkehrsanlagen mitteilen.
- (3) Die Refinanzierung erfolgt sobald die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, voraussichtlich ab dem Jahr 2019. Sollten sich in der Baudurchführung unvorhergesehene und unabweisbare Kostenerhöhungen ergeben, werden diese, sobald auch hierfür die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, erstattet.
- (4) Die Refinanzierung der in Abs. 2 benannten Kosten erfolgt für die Planstraße E bis zur Höhe von 28 Prozent und für die Werftstraße bis zur Höhe von 92 Prozent der voraussichtlichen Kosten nach Vorlage der einzelnen Abschlagsrechnung einschließlich Zahlungsnachweis innerhalb von drei Monaten. Die Abschlagsrechnungen sind getrennt nach den in Abs. 1 aufgeführten Erschließungsanlagen zu erstellen.
- (5) Die zu refinanzierenden Gesamtkosten sind, getrennt nach den in Abs. 1 aufgeführten Erschließungsanlagen, in prüffähigen und von beiden Vertragsparteien anerkannten Schlussrechnungen nachzuweisen. Die Originale der Schlussrechnungen sind an die Stadt zu übergeben. Die Erstattung der restlichen Kosten wird innerhalb von drei Monaten nach Anerkennung der Schlussrechnung fällig.
- (6) Zu den Grundstückskosten gehört der Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen im Zeitpunkt der Bereitstellung.
- (7) Den entstandenen und auf die in Abs. 1 benannte Planstraße E entfallenden umlagefähigen Aufwand verteilt die Stadt nach Maßgabe ihrer Erschließungsbeitragssatzung und den auf die in Abs. 1 aufgeführte Werftstraße nach Maßgabe ihrer Straßenbaubeitragssatzung auf die durch die Maßnahmen bevorteilten, beitragspflichtigen Grundstücke und führt eine Beitragsveranlagung durch. Der danach auf die Grundstücke des Erschließungsträgers jeweils entfallende Beitrag sowie die nicht beitragsfähigen Kosten werden mit der Erstattungsforderung nach Abs. 2 verrechnet und ist damit abgegolten.
- (8) Die zu erstattenden Beträge für Bau- und Baunebenkosten werden vom 15. Tag nach Anerkennung der Schlussrechnung nach Abs. 5 bei der Stadt bis zum Zahlungseingang des Erstattungsbetrages der Stadt beim Erschließungsträger mit 1 Prozent verzinst. Soweit der von der Stadt erstattete Betrag den nach der Beitragsabrechnung von der Stadt und Dritten zu tragenden Anteil übersteigt, erfolgt keine Verzinsung.

§ 15 Rücktrittsrechte des Erschließungsträgers

Der Erschließungsträger behält sich ein Rücktrittsrecht von dem Erschließungsvertrag für den Fall vor, dass mindestens eine der nachgenannten Bedingungen nicht bis zum 30.09.2019 wirksam eingetreten ist:

- a) Abschluss eines wirksamen Kaufvertrages zwischen der Stadt als Käuferin und der WIRO als Erschließungsträger im Hinblick auf die Grundstücksteilfläche aus dem Flurstück 447/14 für die Planstraße A
- b) Abschluss eines wirksamen Kauf- oder Nutzungs- und Überlassungsvertrages zwischen der Stadt und der WIRO als Erschließungsträger hinsichtlich der im Eigentum der Stadt verbleibenden, jedoch für die künftig öffentlichen Erschließungsanlagen erforderlichen Grundstücksflächen

§ 16 Bestandteile des Vertrages

Bestandteile dieses Vertrages sind:

- a) Plan zur Umgrenzung des Erschließungsvertragsgebietes im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 10.W.63.1 Anlage 1.1
- b) Plan zur Umgrenzung des Erschließungsvertragsgebietes im Planungsbereich für die Planfeststellung Anlage 1.2
- c) der rechtskräftige B-Plan Nr. 10.W.63.1 (Entwurfssfassung, Stand: 23.04.2018) Anlage 2
- d) Zuordnung der Kosten der öffentlichen Erschließungsanlagen im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 10.W.63.1 Anlage 3.1
- e) Zuordnung der Kosten der öffentlichen Erschließungsanlagen im Planungsbereich für die Planfeststellung Anlage 3.2
- f) Verzeichnis über die Flurstücke, die im Eigentum der Stadt stehen Anlage 4.1
- g) Verzeichnis über die Flurstücke, die durch den Erschließungsträger erworben wurden bzw. sich bereits in seinem Eigentum befinden Anlage 4.2
- h) Verzeichnis über die Flurstücke, die im Eigentum privater Dritter stehen Anlage 4.3
- i) Inhaltsverzeichnis Entwurfs- und Genehmigungsplanung Anlage 5
- j) Inhaltsverzeichnis Ausführungsplanung Anlage 6
- k) Anforderungen der Stadt an die Aufstellung v. Leistungsverzeichnissen Anlage 7
- l) Technische Dokumentation zur Bauabnahme von Erschließungsanlagen Anlage 8.1
- l) Technische Dokumentation zur Bauabnahme von grünordnerischen Maßnahmen Anlage 8.2
- m) Anlage zum Aktivierungsprotokoll für Anlagegüter des Amtes für Umweltschutz Anlage 8.3
- n) Vordruck Bürgschaft Anlage 9
- o) Ermittlung der voraussichtlichen Kosten Anlage 10

§ 17 Rechtsnachfolge

Die Verpflichtungen dieses Vertrages sind etwaigen Rechtsnachfolgern aufzuerlegen mit der Maßgabe, diese in Fällen von Rechtsnachfolgen entsprechend weiterzugeben.

§ 18 Schlussbestimmungen

- (1) Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Die Stadt und der Erschließungsträger erhalten je eine Ausfertigung.
- (2) Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

§ 19 Wirksamwerden

Der Vertrag wird vorbehaltlich des Beschlusses der Bürgerschaft sowie vorbehaltlich der Zustimmung der für die Entscheidung über den Abschluss des vorliegenden Vertrages zuständigen Gremien des Erschließungsträgers mit der Unterschrift der Vertragsparteien und mit der Genehmigung der Rechtsaufsichtsbehörde wirksam.

Rostock,

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

WIRO Wohnen in Rostock
Wohnungsgesellschaft mbH

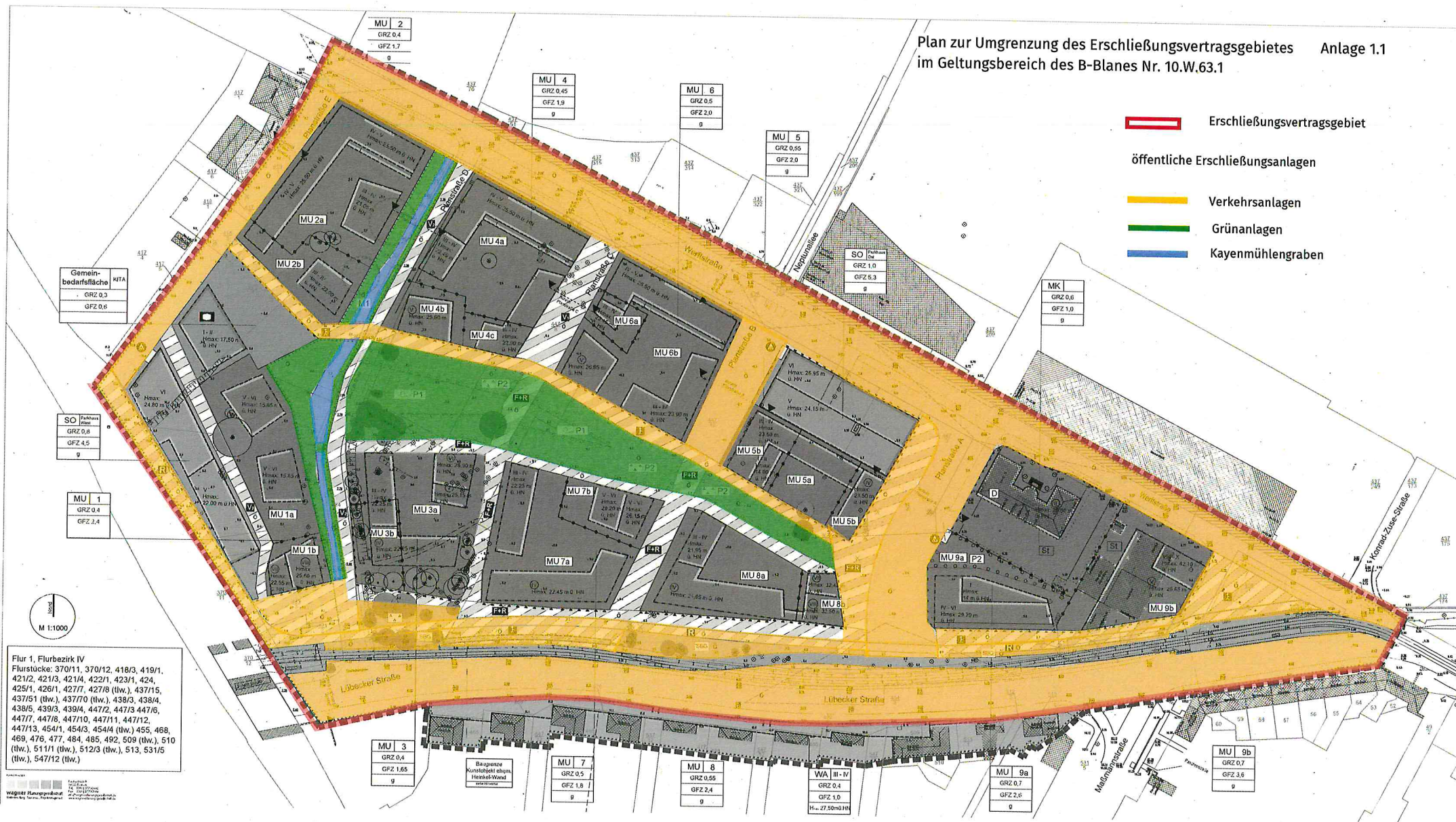
Roland Methling
Oberbürgermeister

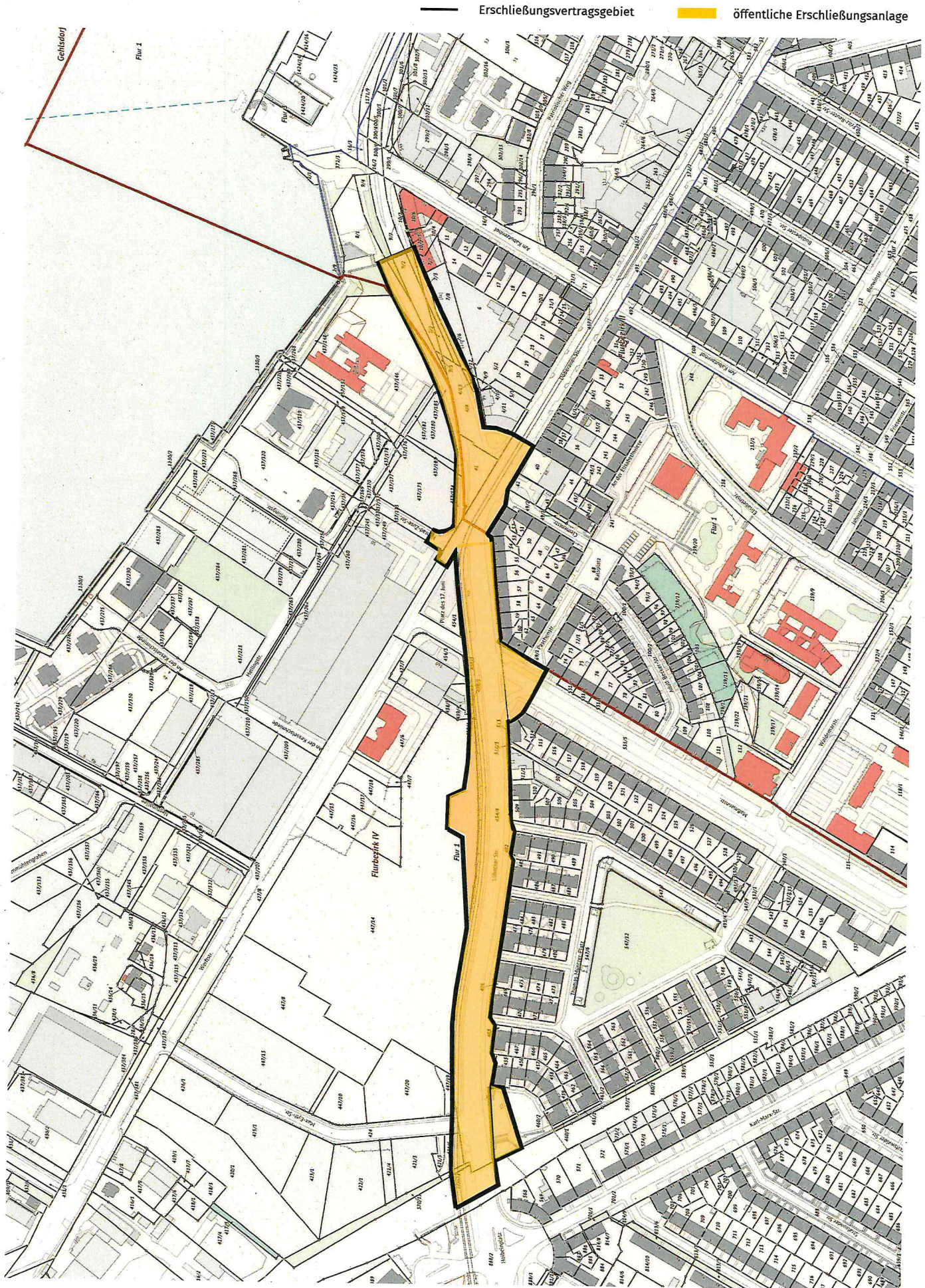
Holger Matthäus
Senator
Bau und Umwelt

Ralf Zimlich
Vorsitzender
Geschäftsführer

Christian Jentzsch
Prokurist

Plan zur Umgrenzung des Erschließungsvertragsgebietes Anlage 1.1
im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 10.W.63.1





Beschlüsse:
BV-Nummer:



Übersichtsplan

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Land Mecklenburg - Vorpommern

Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1

„Wohnen am Werftdreieck“

Begründung

- Vorentwurf -

gebilligt durch Beschluss der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom

ausgefertigt am

(Siegel)

Oberbürgermeister

Arbeitsstand: 23.04.2018

Inhalt

1	PLANUNGSANLASS	4
1.1	Ziel und Zweck sowie Grundzüge der Planung	4
1.2	Geltungsbereich des Bebauungsplanes	7
1.3	Gestaltung des Planverfahrens, Planfeststellung für Teilbereiche	8
1.4	Bisheriger Verfahrensablauf	8
2	PLANUNGSGRUNDLAGEN	10
2.1	Planungsrechtliche Grundlagen	10
2.2	Verbindliche Vorgaben übergeordneter Planungen	10
2.3	Unverbindliche Vorgaben übergeordneter Planungen	14
2.4	Angaben zum Bestand	26
2.4.1	Städtebauliche Ausgangssituation und Umgebung	26
2.4.2	Nutzung und Bebauung	28
2.4.3	Soziale, verkehrliche und stadttechnische Infrastruktur	28
2.4.4	Eigentumsverhältnisse	38
2.4.5	Altlasten / Bodenbelastung	38
3	PLANUNGSINHALTE	44
3.1	Art der baulichen Nutzung	44
3.1.1	Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)	44
3.1.2	Urbane Gebiete (§ 6a BauNVO)	44
3.1.3	Kerngebiet (§ 7 BauNVO)	47
3.1.4	Sonstige Sondergebiete (§ 11 BauNVO)	48
3.2	Maß der baulichen Nutzung	48
3.2.1	Grundflächenzahl (GRZ)	49
3.2.2	Geschossflächenzahl (GFZ)	50
3.2.3	Höhe bauliche Anlagen (Hmax)	51
3.2.4	Zahl der Vollgeschosse	51
3.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche	52
3.4	Flächen für den Gemeinbedarf	53
3.5	Nebenanlagen	53
3.6	Verkehrerschließung	54
3.6.1	Fließender Verkehr	54
3.6.2	Ruhender Verkehr	55
3.6.3	Fuß- und Radwege	57
3.7	Flächen/Standorte für Ver- und Entsorgungsanlagen	57
3.8	Technische Infrastruktur	58
3.8.1	Wasserversorgung	58
3.8.2	Löschwasser / Brandschutz	58
3.8.3	Schmutzwasserableitung	59
3.8.4	Regenwasserableitung	59
3.8.5	Elektroenergieversorgung	60
3.8.6	Straßenbeleuchtung	60
3.8.7	Wärmeversorgung	60
3.8.8	Anlagen der Telekommunikation	61
3.8.9	Müllentsorgung/Abfallwirtschaft	61
3.9	Grünordnung, Natur- und Artenschutz	61
3.9.1	Freiraumstruktur und Grünflächen	61
3.9.2	Naturschutzfachlicher Eingriff und Kompensation	62

3.9.3	Begründung der Grünordnerischen Festsetzungen	63
3.9.4	Artenschutz	63
3.10	Immissionsschutz	64
3.10.1	Schallschutz	64
3.10.2	Luftschadstoffe	67
3.11	Nachrichtliche Übernahmen	67
4	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	68
4.1	Umweltbericht	68
4.1.1	Darstellung der wesentlichen untersuchten anderwärtigen Lösungsalternativen sowie der Gründe für die letztendlich erfolgte Auswahl	68
5	FLÄCHENBILANZ	70
6	SICHERUNG DER PLANDURCHFÜHRUNG	71
6.1	Bodenordnende Maßnahmen	71
7	DURCHFÜHRUNGSRELEVANTE HINWEISE	72
7.1	Denkmalschutz	72
7.2	Schutz von zu erhaltenden Einzelbäumen	72
7.3	Baumschutz und Begrünung	72
7.4	Altlasten	72
7.5	Kampfmittelbelastung	73
7.6	Externer Ausgleichsbedarf	73
7.7	Artenschutz	73
7.8	Befahrbarkeit der Verkehrsflächen durch Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge	73
8	ANLAGEN	74
8.1	Anlage 1 - Untersuchungsrahmen B-Plan 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“	74
8.2	Anlage 2 - Ausschnitt der Planzeichnung BP Nr. 10.MK.63 Kerngebiet „Werftdreieck“	83
8.3	Anlage 3 - Strategie Urbanes Gebiet	84

1 PLANUNGSANLASS

1.1 Ziel und Zweck sowie Grundzüge der Planung

Die Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Wirtschafts-, Wissenschafts- und Verwaltungsstandort und die seit den letzten Jahren erfolgten Einwohnerzuwächse¹ bewirken einen anhaltenden Wohnraumbedarf im Rostocker Stadtgebiet. Die aktuelle Bevölkerungsprognose bis 2035 (HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK April 2016) geht von einem Wachstum der Einwohnerzahl der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von 206.033 Personen (31.12.2015) auf ca. 219.000 Personen im Jahr 2025 und bis 2035 auf 231.000 Personen aus. Bereits aktuell besteht schon eine erhebliche Nachfrage nach Wohnungen, insbesondere was Wohnraum in Innenstadtlage betrifft. Bei besonderer Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Stadtteilen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird deutlich, dass insbesondere der Stadtbereich Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV), in dem sich das Plangebiet befindet, ein attraktiver Wohnbaustandort ist. Seit dem Jahr 2000 wird in der KTV laut dem Einwohnermelderegister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ein Einwohnerzuwachs von rund 4.000 Einwohnern verzeichnet. Ein Entwicklungsbedarf besteht aber gleichfalls für Wohnfolgeeinrichtungen im weitesten Sinne sowie in den Stadtkern- und stadtkernnahen Lagen auch für Dienstleistung, sonstige Büronutzungen, Kleingewerbe und kulturellen Einrichtungen.

Mit dem B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ soll der bereits bestehenden und perspektivisch sich noch ausweitenden Nachfrage an innerstädtischem Wohnraum Rechnung getragen und die planungsrechtliche Grundlage für die Errichtung von mehr als 700 WE geschaffen werden; gleichfalls aber auch für Wohnfolgeeinrichtungen sowie solche von weiterem Einzelhandel, Dienstleistung sowie Büro-, kleingewerblichen und kulturellen Nutzungen, soweit diese mit der Wohnnutzung verträglich sind bzw. diese sinnvoll ergänzen und zur Belebung des Quartiers beitragen. In diesem Zusammenhang ist auch Zielsetzung, Einrichtungen zu ermöglichen, welche die am Standort bereits ansässige Europäische Fachhochschule für Medizin (EUFH MED) bei Bedarf sinnvoll ergänzen, wie z. B. Räumlichkeiten für Forschung, Bibliothek, Buchshop, Studenten-Servicecenter, Mensa und studentisches Wohnen. Für vorstehend dargelegte Entwicklungen soll die zentrumsnahe und durch den Öffentlichen Personennahverkehr (S-Bahn, Straßenbahn und Bus) optimal erschlossene, langjährige Brachfläche am Werftdreieck nutzbar gemacht werden.

Ziel der Planaufstellung ist die Entwicklung eines verdichteten, innerstädtischen Quartiers mit einer Mischung aus vielfältigen Wohnungsangeboten für möglichst breite Nutzergruppen sowie aus weiteren Einrichtungen, die mit dem Wohnen verträglich sind, die Funktion des Quartiers gewährleisten und zu dessen Belebung beitragen. Hochwertige Grün- und Freianlagen im Zentrum des Plangebietes mit diversen Spiel- und Bewegungsflächen sollen die Wohn- und Arbeits- sowie die Aufenthaltsqualität auch für die Bewohner/Nutzer der angrenzenden Stadtquartiere optimieren. Die Nachnutzung des ehemaligen innerstädtischen Industriestandortes soll somit auch zur Verbesserung der Grünflächen- und Spielplatzversorgung im Stadtbereich Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) insgesamt beitragen. In Anbetracht der gegebenen Zentralität, und guter ÖPNV-Anbindung wird für das neue Quartier zudem eine weitere Angebotsaufwertung im Bereich des ÖPNV aber auch für Radfahrer und im Segment alternativer Mobilitätsformen (Carsharing, E-Mobilität) bei gleichzeitiger Beschränkung bzw. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs angestrebt. Vor dem Hintergrund der örtlichen Gegebenheiten mit hoher Verkehrsbelastung und von dieser sowie angrenzenden ge-

¹ laut Statischem Amt M-V Bevölkerungszuwachs der Hanse- und Universitätsstadt Rostock: 2004: +690 EW, 2005: +295 EW, 2006: +580 EW, 2007: +545 EW, 2008: +683 EW, 2009: +346, 2010: +1.293 EW, 2011: +1.525 EW, 2012: +1.074 EW, 2013: +544 EW, 2014: +736 EW, 2015: +1.844 EW

werblichen Nutzungen verursachten erhöhten Immissionswerten, welche man selbst durch umsichtige auf die Probleme eingehende Planung nur bedingt in den Griff bekommt, ist es

Zielsetzung der Planung, den durch das gegebene Umfeld verursachten Nachteil an potenzieller Wohn- und Lebensqualität durch vorstehend beschriebene, Urbanität schaffende Qualitäten zu kompensieren. Weiterhin soll das Quartierskonzept gezielt den heutigen Vorstellungen von urbanem Leben, welches von breiten Schichten der Bevölkerung angestrebt wird, folgen. Entsprechend wird die Einordnung sämtlicher nicht auf spezielle einzelne Nutzungsarten ausgelegten Bereiche als Urbanes Gebiet entsprechend § 6a BauNVO angestrebt.

Mit vorstehender Nutzungsmischung soll auch zu einer Beschränkung des zukünftigen quartiersbezogenen, wie gesamtstädtischen Verkehrsaufkommens beigetragen werden. Denn durch die Schaffung eines wohnungsnahen Grundangebots an Läden und Dienstleistungen sowie der Schaffung von Angeboten, die eine räumliche Verbindung von Wohnen und Arbeiten ermöglichen, werden viele motorisierte Fahrten überflüssig. Eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Aufwertung der Wartezonen und Gleiszugänge), die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für E-Mobilitäts- und Carsharing-Angebote sowie der Ausbau des Radwegenetzes, u.a. durch Anbindung an das geplante Radschnellwegenetz, tragen ebenfalls zur Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens bei.

Zudem wird mit der Planaufstellung eine Neuordnung des Straßenverkehrsnetzes verfolgt. Das bisherige Netz weist insbesondere in Form des geringen Abstands zwischen den Knotenpunkten Lübecker Straße/Doberaner Straße sowie Lübecker Straße/Maßmannstraße, der scharfen Kurve im Bereich der Aufstellfläche in der nördlichen Verlängerung der Maßmannstraße aus Richtung Werftstraße und insbesondere des geringen Abstands zwischen Holbeinplatz und dem Knotenpunkt Lübecker Straße/Max-Eyth-Straße erhebliche Schwachpunkte auf, welche im Zuge der Neuplanung entfallen.

Weiterhin ist die Berücksichtigung der erheblichen immissionstechnischen Vorbelastungen infolge des Betriebes der unmittelbar angrenzenden Gewerbeflächen sowie der teilweise massiven Belastungen insbesondere durch Lärm aber auch durch Luftschadstoffe durch die stark frequentierte Lübecker Straße samt Straßenbahnverkehr und der Bahntrasse Rostock – Warnemünde eine Kernaufgabe der vorliegenden Planung. Die hierfür voraussichtlich notwendigen Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß Verkehrslärmschutzverordnung sind bereits auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung möglichst frühzeitig zu berücksichtigen. Neben einer Abstimmung der städtebaulichen Grundstruktur auf die Immissionsschutzanforderungen, ist die lärmabgewandte Einordnung lärmsensitiver Nutzungen, eine entsprechende Fassaden- und Grundrissgestaltung sowie ein weitgehende Verkehrsvermeidung innerhalb des Quartiers Zielstellung der Planung.

Darüber hinaus wird zur Sicherung bzw. Steigerung der Wohn-, Arbeitsplatz und Aufenthaltsqualität des innenstadtnahen Standorts, die Schaffung eines hochwertigen sowohl wohnungsnahen, wie auch öffentlichen Freiraums angestrebt. Kernstück des Freiraumkonzepts ist ein reich strukturierter, zentraler öffentlicher Grünzug, zu dem sich begrünte Innenhöfe der geplanten mehrgeschossigen Bebauung nördlich und südlich des Grünzugs öffnen. Der landschaftsarchitektonisch gestaltete, öffentlich zugängliche Grünzug, dessen Fortsetzung bei Neustrukturierung des westlich anschließenden Bereichs zudem bereits angedacht ist, soll zugleich zur Verbesserung/Aufwertung des Grün- bzw. Freiflächenbestandes in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) insgesamt beitragen. Zudem ist es auch Ziel des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1, eine neue Grün- und Wegeverbindung zwischen Holbeinplatz und Werftstraße zu schaffen, die in Verbindung mit der Wiederherstellung (Öffnung) des Kayenmühlengrabens steht.

Eine weitere Zielstellung der Planung ist die Einbeziehung bzw. die planerische Auseinandersetzung mit dem historischen Erbe des Standortes, um auch nachfolgenden Generationen dessen historische Dimension in allen Zeitschichten zu vergegenwärtigen. Zentrales Element ist hier ein zeitgemäßer aber auch authentischer Umgang mit dem Thema „Heinkel-

Wand“, deren Erhalt aufgrund erheblicher Schäden und daraus resultierender bautechnischer Probleme nicht mehr verfolgt werden konnte (vgl. Kapitel 2.2 „Denkmalschutz“ und Kapitel 3.8.1 „Freiraumstruktur und Grünflächen“). In der Rubrik Erinnerungskultur ist zudem im Bereich des Platzes des 17. Juni laut Bürgerschaftsbeschluss ein Denkmal an die Ereignisse des 17. Juni 1953 geplant.

Mit der Planung werden zudem allgemeine Umwelt- bzw. ökologische Ziele verfolgt. Durch die angestrebte Reduzierung des Verkehrsaufkommens und damit verbundener Lärm- und Luftschadstoffbelastung, wird ein Beitrag zur Erreichung der Umweltziele, welche sich die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gesteckt hat, geleistet. Durch Nachnutzung einer industriell-gewerblichen Brachfläche und einer angestrebten, der Zentralität des Standorts angemessenen hohen baulichen Dichte, erfolgt ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden. Durch grundsätzlichen Verzicht auf Tiefgaragen in den Innenhöfen, Beschränkung der Erschließungsflächen und deren Versiegelungsanteil auf das funktional erforderliche Maß, soll, selbst in Anbetracht der hohen baulichen Dichte, der Versiegelungsgrad dennoch beschränkt werden. Zudem sollen durch Dachbegrünung, Wiederherstellung des Kayenmühlengrabens und die geplante Einleitung des unbelasteten Oberflächenwassers in den geöffneten Wasserlauf, Beiträge zur Verbesserung der Grundwasserneubildung, der Bodenfunktion und des Kleinklimas erfolgen.

Ein weiteres Planungsziel ist die harmonische Einordnung des neuen Wohnquartiers in das städtebauliche Umfeld. Hier ist neben der Orientierung der geplanten Bebauung an den Strukturen und der Maßstäblichkeit der umliegenden Bebauung insbesondere die Einbeziehung bzw. der Erhalt der vorhandenen erhaltenswerten Großbäume in den Bereichen Einmündung Max-Eyth-Straße/Lübecker Straße, östlich der Max-Eyth-Straße und südlich der Werftstraße auf Höhe Haus Nr. 45 in die Planung bzw. das Freiflächenkonzept ein wesentliches Planungsziel. Gezielte Verknüpfungen der Fuß- und Radwegeführungen mit dem Netz der Umgebung sollen zur Integration ins städtische Umfeld beitragen.

Die vorgesehene Planung steht im Einklang mit den aktuellen Leitlinien zur Stadtentwicklung. In Leitlinie VII - Architektur und Stadtentwicklung in hoher Qualität - werden die Entwicklung der Stadt am Wasser sowie die Herausstellung des Wohnens in der Stadt als besondere Qualität, als Zielstellungen benannt. Leitlinie VIII - Grüne Stadt am Meer - benennt die Bewahrung der Naturräume und den Schutz des Bodens als Zielstellungen. Durch die im Rahmen der vorliegenden Planung erfolgende Nachnutzung einer Brachfläche und Entwicklung eines bereits äußerlich erschlossenen, integrierten Stadtbereichs, wird diesen Zielsetzungen Rechnung getragen. Die avisierte Nachnutzung eines ehemaligen Gewerbe- bzw. Industriestandortes zu einen verdichteten innerstädtischen Quartier entspricht einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden, wie er auch in § 1a Abs. 2 BauGB verankert ist, in besonderem Maße. Einer weiteren Siedlungsentwicklung in den Außenbereich hinein bzw. im Umland wird durch die vorliegende Planung entgegengewirkt.

Mit den Zielstellungen des Flächennutzungsplans (FNP) steht die geplante Entwicklung insofern im Einklang, als dass eine gezielte Innenentwicklung und die Nachnutzung einer Brachfläche erfolgt. Da der Bebauungsplan vorrangig die Entwicklung eines innerstädtischen Mischgebiets im Sinne der neuen Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet“ (MU) im Bereich der bisher als Kerngebiet bzw. gewerblichen Baufläche dargestellten Bereiche vorsieht, ist dennoch eine Änderung des Flächennutzungsplanes notwendig.

Die vorstehend dargelegten Grundzüge der Planung sind das planerische Leitbild der Kommune als Ergebnis der in § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB enthaltenen Planungspflicht. Die Grundzüge dieser Planung werden mit den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes als objektiv sichtbarer Wille der Hanse- und Universitätsstadt Rostock verbindlich dokumentiert.

Um vorstehenden anspruchsvollen Planungszielen Rechnung zu tragen, wurde im Jahr 2015 ein internationaler städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb zur Entwicklung des Werftdreiecks durchgeführt. Der erstplatzierte Entwurf der Albert Wimmer ZT-

GmbH, welcher durch einen vom Wettbewerbssieger in Zusammenarbeit mit dem städtischen Wohnungsunternehmen WIRO und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstellten Funktionsplan weiterentwickelt und konkretisiert wurde, stellt die funktionale und gestalterische Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan dar und dient als Grundlage für die anschließende Projektrealisierung.

1.2 Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ erstreckt sich zwischen der Lübecker Straße und der Werftstraße und gehört zum Stadtteil Kröpeliner-Tor-Vorstadt. Die Max-Eyth-Straße (aktuell noch bestehend, entfällt laut aktueller Planung) teilt das Plangebiet in einen westlichen und einen östlichen Teilbereich. Der östliche Teilbereich entspricht dem noch rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 63 „Kerngebiet Werftdreieck“. Das Plangebiet befindet sich ca. 200 m vom Ufer der Unterwarnow entfernt und wird allseitig von Wohnbau- und/oder Gewerbestrukturen umgeben.

Der räumliche Geltungsbereich wird örtlich begrenzt:

- im Norden und Osten durch die Grundstücke auf der Nordseite der Werftstraße,
- im Süden durch die Südseite der an der Lübecker Straße gelegenen nördlichsten Einheiten der Bebauung nördlich des Thomas-Müntzer-Platzes,
- im Westen durch die Bahntrasse Rostock – Warnemünde sowie die rückwärtige Grenze der Grundstücke westlich der Max-Eyth-Straße.

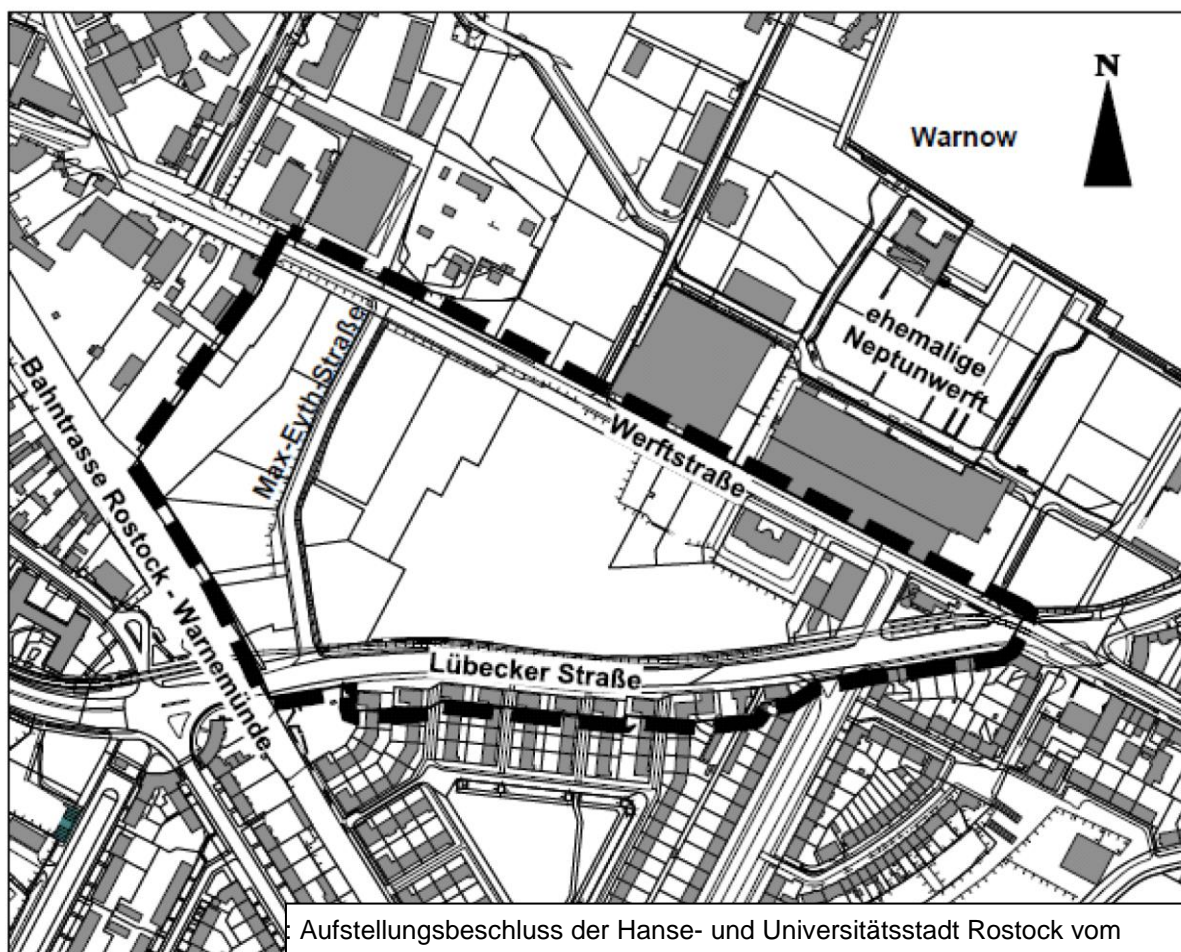


Abbildung 1: Lage des Plangebietes im Stadtteil KTV

Der Geltungsbereich umfasst nachfolgende Flurstücke:

370/11, 370/12, 418/3, 419/1, 421/2, 421/3, 421/4, 422/1, 423/1, 424, 425/1, 426/1, 427/7, 427/8 (tlw.), 437/15, 437/51 (tlw.), 437/70 (tlw.), 438/3, 438/4, 438/5, 439/3, 439/4, 447/2, 447/3, 447/6, 447/7, 447/8, 447/10, 447/11, 447/12, 447/13, 454/1, 454/3, 454/4 (tlw.) 455, 468, 469, 476, 477, 484, 485, 492, 509 (tlw.), 510 (tlw.), 511/1 (tlw.), 512/3 (tlw.), 513, 531/5 (tlw.), 547/12 (tlw.) der Flur 1, Flurbezirk IV.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1 umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 13,3 ha. Hierbei entfallen auf den Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 10.MK.63 ca. 8,82 ha.

1.3 Gestaltung des Planverfahrens, Planfeststellung für Teilbereiche

Im Rahmen der vorliegenden Planung wird eine umfassende Änderung des Straßenverkehrsnetzes, insbesondere was die Anbindung der Werftstraße an die Hauptverkehrsachse des L22 Lübecker Straße betrifft, verfolgt.

Aufgrund der laut BauGB begrenzten Regelungsmöglichkeiten, können nicht alle Planungsinhalte bzw. zu erfüllenden Planungsanforderungen an die Neugestaltung der Verkehrsanlagen über einen Bebauungsplan erfolgen. Dies trifft insbesondere für die Regelung der Lärmvorsorgeansprüche, welche im Rahmen der Neuordnung der Straßenverkehrsanlagen entstehen, zu.

Entsprechend ist geplant, die Neugestaltung der Lübecker Straße einschließlich der Knotenpunkte mit der Werftstraße über ein Planfeststellungsverfahren zu regeln. Die genaue Abgrenzung, welche Flächen und Planungsinhalte über die Planfeststellung geregelt werden sollen, ist noch nicht erfolgt. Sobald diese Festlegung vorliegt, erfolgt eine entsprechende Abgrenzung in Satzung und Begründung.

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sind dessen Ergebnisse in den Bebauungsplan nachrichtlich zu übernehmen.

1.4 Bisheriger Verfahrensablauf

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss der Bürgerschaft vom 25.03.2015 förmlich eingeleitet. Der Aufstellungsbeschluss ist im „Städtischen Anzeiger“ vom 29. April 2015 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Am 28. Mai 2015 Uhr erfolgte dann mit der ersten öffentlichen Veranstaltung im Rahmen des Dialogverfahrens „WIRO im Dialog, Wohnen am neuen Werftdreieck“ der Einstieg in die Öffentlichkeitsbeteiligung. In diesem Rahmen wurden das Konzept zur Bürgerbeteiligung sowie die damit verbundenen Möglichkeiten der Mitwirkung vorgestellt und diskutiert und es wurden bereits erste Wünsche und Erwartungen im Hinblick auf das neue Wohnquartier formuliert. Gleichzeitig wurde zur Unterstützung des Dialogverfahrens eine Website eingerichtet.

Am 23.06.2015 fand ein erster Quartiersspaziergang statt, in dessen Rahmen zu den Schwerpunktthemen Verkehr und Lärm referiert und diskutiert wurde, Ein 2. Quartiersspaziergang folgte am 28.06.2015 zum Thema Denkmalschutz.

Auf der 2. öffentlichen Veranstaltung am 15.07.2015 wurde die inhaltliche Diskussion mit den Bürgern insbesondere zum Thema Verkehr fortgeführt aber auch die Themen Durchmischung des Quartiers, Freiraumplanung sowie innovative Ansätze der Energieversorgung wurden behandelt. Zudem erfolgte die Wahl von 2 Bürgervertretern für das Preisgericht zum anstehenden Wettbewerbsverfahren.

In der Zeit von Oktober 2015 bis Januar 2016 erfolgte ein städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb, ausgelobt von der WIRO im Einvernehmen mit der Hanse- und

Universitätsstadt Rostock. Letztendlich haben 17 Büros bzw. Arbeitsgemeinschaften Arbeiten eingereicht mit teilweise sehr unterschiedlichen Planungsansätzen (zu den Alternativen siehe Punkt 4). Am 7. März 2016 tagte das Preisgericht, welches den Beitrag des Büros Atelier Wimmer, Wien mit dem Landschaftsarchitekten Martha Schwarz, London als Siegerentwurf wählte.

Am 13.06.2017 wurde im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung der Funktionsplan der Albert Wimmer ZT-GmbH vorgestellt, der als Grundlage für den vorliegenden Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ dient. Im Zuge der Veranstaltung wurde die Öffentlichkeit über die Ziele und Zwecke der Planung unterrichtet und ihnen die avisierte städtebauliche Entwicklung anhand des Funktionsplans dargestellt. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse des Verkehrs- und des Schallimmissionsgutachten vorgestellt, die auf voraussichtliche Auswirkungen der Planung hinweisen und mögliche Lösungsansätze aufzeigen. Zudem wurde den Bürgern im Rahmen dieser Veranstaltung die Möglichkeit zur Äußerung von Nachfragen, Hinweisen und Anregungen eröffnet.

Die Bekanntmachung der Veranstaltung erfolgte im „Städtischen Anzeiger“ vom 08. Juni 2017 sowie auf der von der WIRO eigens für das Projekt eingerichteten Internetseite www.werftdreieck-rostock.de.

2 PLANUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Planungsrechtliche Grundlagen

Grundlagen des Bebauungsplanes sind:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 36349)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057)
- Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz – NatSchAG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Februar 2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 66), mehrfach geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 27.05.2016 (GVOBl. M-V S. 431, 436)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29.05.2017 (BGBl. I S. 1298)

2.2 Verbindliche Vorgaben übergeordneter Planungen

Ziele der Raumordnung

1. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg Vorpommern (LEP-LVO M-V), das am 09. Juni 2016 in Kraft getreten ist, wird die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Oberzentrum festgelegt. Als Zentraler Ort übernimmt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock entsprechend Programmsatz 3.2 (1) eine Bündelfunktion und soll u.a. als Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung und der Siedlungsentwicklung vorrangig gesichert und ausgebaut werden. Dies entspricht dem regionalplanerischen Leitbild der dezentralen Konzentration, wodurch sichergestellt werden soll, dass zukünftige Ansiedlungspotenziale der Stärkung der Zentralen Orte dienen und eine Zersiedlung des ländlichen Raumes verhindert wird.

2. Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock

Beachtlich ist neben dem Landesraumentwicklungsprogramm das Regionale Raumordnungsprogramm der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock (RROP MM/R) in der fortgeschriebenen Fassung vom 22.08.2011, bei der zudem eine Namensänderung von Regionalem Raumordnungsprogramm zum Regionalen Raumentwicklungsprogramm (RREP MM/R) erfolgte.

Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Region Rostock spezifiziert gegenüber dem LEP, das in den Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung die Neuausweisung von Wohnbauflächen nur im Rahmen des Eigenbedarfs zulässig ist. Als Eigenbedarf wird dabei eine Flächenentwicklung definiert, die eine Zunahme des Wohnungsbestandes um bis zu 3% ermöglicht (vgl. Programmsatz Z 4.1 (2)). Hierdurch erfolgt eine raumordnerisch festgelegte Fokussierung der weiteren Siedlungsentwicklung auf die Zentralen Orte, wobei allen Ge-

meinden der Planungsregion Rostock ein ausreichender Entwicklungsspielraum gegeben wird.

Der Programmsatz Z 4.1 (3) des RREP MM/R führt zudem aus, dass der Nutzung erschlossener Standortreserven sowie die Umnutzung, Erneuerung und Verdichtung bebauter Gebiete Vorrang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen einzuräumen ist.

Raumordnungsverfahren

Raumordnungsverfahren, die für das vorliegende Plangebiet bzw. für die vorliegende Planung Bedeutung entwickeln, sind nicht bekannt.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans steht das Gebäude der ehemaligen Handelsschule (Werftstraße Nr. 5), die heute ein Fachhochschulstandort ist, unter Denkmalschutz entsprechend § 2 Landesdenkmalgesetz M-V. Das 1924 vom renommierten Architekten Paul Korff errichtete Gebäude diente ursprünglich als Verwaltungsgebäude der Neptunwerft. Im Jahr 2000 wurde das Gebäude aufwändig saniert.

Ein weiteres unter Schutz stehendes Baudenkmal im Geltungsbereich war die Anfang 2018 abgebrochene so genannte „Heinkel-Wand“ nördlich der Lübecker Straße, die ein Teil der ehemaligen Industriehalle darstellte. Die Backsteinfassade war ca. 11 m hoch und 80 m lang. Sie wurde 1936 von dem Rostocker Architekten Heinrich Alt als frei stehende Schauwand konzipiert, um mehrere dahinter liegende Hallen zu verdecken. Allerdings war, wie verschiedene Fachbegutachtungen vom Büro INROS LACKNER (10/2014, 05/2016, 06/2016 und 11/2016) ergaben, deren dauerhafter Erhalt aufgrund erheblicher baulicher Mängel, dazu zählen die nicht gewährleistete Standsicherheit und teilweise sich auflösendes Ziegelmauerwerk, unter vertretbarem Aufwand nicht möglich. Weiterhin stellte die Wand aufgrund des Zustands eine Gefährdung der Allgemeinheit dar. Der Verkehrssicherungspflicht konnte nur durch kostenintensive, aber nur temporär wirkende Maßnahmen nachkommen werden. Entsprechend wurde vom Voreigentümer der Fläche ein Abbruchantrag beim Bauamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gestellt, welche diesen auch genehmigt hat. Da kein Einverständnis seitens der Oberen Denkmalbehörde zum Abbruch bestand, wurde seitens der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bei der Obersten Denkmalbehörde, dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V, ein entsprechender Antrag auf Herstellung des Einvernehmens gestellt. Mit Bescheid vom 15.05.2017 (Aktenzeichen: 00272-15) wurde der Abbruch der Heinkel-Wand genehmigt und die Öffentlichkeit in der Sitzung des Ortsbeirates Kröpeliner-Tor-Vorstadt am 31.05.2017 über den Eingang der Abbruchgenehmigung informiert.

Bodendenkmale sind innerhalb des Geltungsbereiches bisher nicht bekannt.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde am 01.03.2006 von der Bürgerschaft beschlossen und am 02.12.2009 neu bekannt gemacht.

Derzeit laufen die Vorbereitungen zur geplanten Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Flächennutzungsplan 2035). Die in der Informationsveranstaltung vom 02. März 2017 vorgestellte Zeitschiene sieht einen Aufstellungsbeschluss im Sommer 2017 und den Beschluss des Vorentwurfs im Frühjahr 2019 vor. Bis zur Wirksamkeit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2035 gilt der aktuelle, wirksame Flächennutzungsplan weiter fort.

Dieser stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1 östlich der Max-Eyth-Straße ein Kerngebiet (MK.10.1) nach § 1 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO und für die Fläche westlich der Max-Eyth-Straße eine gewerbliche Baufläche (G.10.1) nach § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO dar. Die den Geltungsbereich umrahmenden Straßen (Werftstraße und Lübecker

Straße) sind, genauso wie die das Plangebiet querende Max-Eyth-Straße, als Flächen für Straßenverkehr dargestellt. Im Kreuzungsbereich Bahntrasse/Lübecker Straße ist ein Verknüpfungspunkt des ÖPNV dargestellt; hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn sowie diversen Straßenbahn- und Buslinien. Die an die Lübecker Straße anschließende Bestandsbebauung wird als Wohnbaufläche entsprechend § 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO dargestellt.

Da der Bebauungsplan die Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers in den weit überwiegenden Bereichen in Form eines Urbanen Gebiets gem. § 6a BauGB im Bereich der als Kerngebiet bzw. gewerblichen Baufläche dargestellten Bereiche vorsieht, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock notwendig, da sonst das Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB nicht erfüllt ist. Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt entsprechend § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren.

Tangierte Bebauungspläne und sonstige beachtliche Verfahren

Die Teilfläche östlich der Max-Eyth-Straße ist fast vollständig Bestandteil des bisher rechtskräftigen Bebauungsplans mit der Nr. 10.MK.63 „Kerngebiet Werftdreieck“, der nahezu die gesamte Fläche als eingeschränktes Kerngebiet (MKe) gem. § 7 BauNVO festsetzt (vgl. folgende Abbildung). Umrahmt werden die Kerngebietsflächen von Verkehrsflächen (Bestandsstraßen: Werftstraße, Lübecker Straße, Max Eyth-Straße). Darüber hinaus sind östlich der Max-Eyth-Straße Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ und/oder „Grünzug“ festgesetzt, welche teilweise einen schützenswerten Baumbestand aufweisen. Dieser ist mit einem Erhaltungsgebot gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB für Einzelbäumen und Baumreihen planungsrechtlich gesichert.

Im nördlichen Bereich des BP Nr.10.MK.63 (vorwiegend im Bereich des dort festgesetzten Parkhauses) sowie im Straßenraum der Werftstraße und der Max-Eyth-Straße wurden weitere Festsetzungen zum Erhalt von Einzelbäumen und Baumreihen getroffen.



Abbildung 2: Ausschnitt der Planzeichnung BP Nr. 10.MK.63 Kerngebiet "Werftdreieck", siehe auch Anlage 2

Da der vorliegende Planentwurf vom B-Plan Nr. 10.W. 63.1 den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 überplant, ist zu betrachten, inwieweit in bestehendes Planungsrecht eingegriffen und wie sich ein entsprechende Eingriffe im Rahmen einer gerechten Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB darstellen. Durch die vorgesehene Überplanung erfolgt betreffend der Art der baulichen Nutzung anstelle der bisher durchgehenden Festsetzung sämtlicher

Baugebiete als Kerngebiet (MK), lediglich eine größere, zum Bau eines Parkhauses vorgesehene Fläche an der Werfstraße war als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt, eine weit überwiegende Festsetzung als Urbanes Gebiet (MU). Lediglich die Bereiche der beiden geplanten Parkhäuser werden als Sondergebiete entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt und der Bereich der heutigen Fachhochschule EUFH Med. bleibt unverändert als MK. Betrachtet man das Maß der baulichen Nutzung, so beträgt die Grundflächenzahl (GRZ) beim Grundstück der heutigen EUFH MED unter Würdigung denkmalpflegerischer Belange bestandsorientiert moderate 0,4 und auf dem westlich anschließenden Grundstück 0,6. In den übrigen Bereichen ist die GRZ auch der angestrebten Nutzung von großflächigem Einzelhandel folgend, mit 0,8 bis 0,95 weit höher festgelegt. Die Geschossflächenzahl (GFZ) ist für die EUFH MED bestandsorientiert mit 1,6, in den anderen Bereichen mit 2,0 bis 3,0 deutlich höher festgesetzt. Die zulässige Geschossigkeit beträgt im Baufenster an der östlichen Spitze 7 bis 8 Geschosse und ansonsten fällt diese mit zwischen 4 und 6 Geschossen geringer aus. Betrachtet man die Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche, so sind diese, was die bestehende EUFH MED betrifft, bestandsorientiert erfolgt, während im Bereich der südöstlich anschließenden privaten Fläche (Autohaus) die Baufenstergröße in etwa der Bestandsnutzung entspricht, das Baufenster aber nach Südwesten verschoben ist. Für die übrigen, westlich von vorstehend beschriebenen Bereichen anschließenden Baugebiete, gehen die Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen auf die verfolgte Zielsetzung der Ansiedlung verschiedener großflächiger Einzelhandels- und Gewerbebetriebe ein. Dies spiegelt sich in entsprechend großdimensionierten Baufenstern, welche mit Ausnahme weniger Gebäudeecken durch Baugrenzen flexibel gefasst sind. Die Straßenverkehrserschließung baut im Wesentlichen auf das vorhandene Straßennetz auf. Lediglich östlich der Max-Eyth-Straße wird das vorhandene Netz durch eine Straßenspanne zur nördlich verlaufenden Werftstraße zwecks Erschließung des westlichen Plangebietsbereichs ergänzt.

Bei der Beurteilung, ob die vorgesehene Überplanung mit dem Abwägungsgrundsatz nach § 1 Abs. 7 BauGB vereinbar ist, insbesondere was die Berücksichtigung privater Belange betrifft, ist zunächst festzustellen, dass die Möglichkeiten der baulichen Entwicklung sowohl was die Nutzungsart, als auch was das Nutzungsmaß angeht, sich für die privaten Grundstückseigentümer nicht wesentlich ungünstiger gestalten. Für das durch die EUFH MED genutzte Grundstück wird unverändert ein Kerngebiet festgesetzt, mit vergleichbarem Katalog an zulässigen Nutzungen und unverändert bestandsorientierten Festsetzungen zum Nutzungsmaß und zur überbaubaren Grundstücksfläche. Betreffend des ebenfalls in Privatbesitz befindlichen östlichsten Teilbereichs ist festzustellen, dass hier durch Festsetzung eines Urbanen Gebiets, auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einschränkungen (Ausschluss von Vergnügungsstätten und Tankstellen, sowie von Wohnungen in unteren Geschossen in Teilbereichen), die bisher durch die MK-Festsetzung möglichen Nutzungen weiterhin möglich bleiben und sich diese durch Zulassung einer Wohnnutzung in den oberen Geschossen (ab 5. OG) sogar noch erweitern. Hinsichtlich des geplanten zulässigen Maßes der baulichen Nutzung erfolgt ebenfalls keine Schlechterstellung gegenüber dem bisherigen Baurecht. Gleiches gilt auch betreffend der zulässigen überbaubaren Grundstücksfläche. Hier erfolgt flächenmäßig sogar eine Ausweitung. Durch die im Rahmen der Planungsrealisierung erforderliche Neuordnung der Straßenerschließung ergeben sich für vorgenannte Eigentümer keine erheblichen Nachteile. Die verkehrsmäßige Anbindung bleibt uneingeschränkt erhalten und von der mit der Umsetzung der Neuordnung zu erwartenden Verbesserung der Verkehrsqualität profitieren auch vorstehende Eigentümer.

Bezogen auf die Flächen der maßgeblichen Grundstückseigentümerin (WIRO) trifft vorstehendes ebenfalls zu. Zudem ist die Neuaufstellung des B-Plans maßgeblich durch geänderte Entwicklungsziele initiiert welche gemeinsam von Stadt und WIRO verfolgt werden und zwar der Schaffung eines innerstädtischen Quartiers mit Wohnen und diese ergänzenden vielfältigen Laden-, Dienstleistungs- und sonstigen gewerblichen Nutzungen veranlasst, sodass von einer Interessenwahrung der maßgeblichen Grundstückseigentümerin ausgegangen werden kann.

Weiterhin ist die wesentliche Grundstückseigentümerin (WIRO) über einen städtebaulichen Vertrag in den Planungsprozess maßgeblich eingebunden und auch die beiden weiteren Eigentümerinnen werden regelmäßig und über die gesetzlichen Anforderungen hinaus in den Planungsprozess eingebunden. Somit ist gewährleistet, dass deren private Belange hinreichend in den Abwägungsprozess einfließen.

2.3 Unverbindliche Vorgaben übergeordneter Planungen

Landschaftsplan

Der von der Bürgerschaft am 01.04.1998 und im Jahr 2013 aktualisierte, als Leitlinie und Zielorientierung für die Entwicklung von Natur und Landschaft in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beschlossene Landschaftsplan, ist eine Rahmenvorgabe bei der Durchführung der Bauleitplanung, aller Fachplanungen (einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitpläne) und aller städtebaulichen Rahmenplanungen. Dem Landschaftsplan sind für das Plangebiet folgende Prämissen zu entnehmen:

Das Entwicklungskonzept des Landschaftsplans stellt für die dem Geltungsbereich zugehörige Fläche östlich der Max-Eyth-Straße großflächig Wohnbaufläche/gemischte Baufläche und für den Bereich westlich der Max-Eyth-Straße Gewerbegebiet/gewerbliche Baufläche dar. Innerhalb der Wohnbau- bzw. gemischten Baufläche ist eine Fläche für den Gemeinbedarf „Schule“ dargestellt. Hierbei handelt es sich um die ehemalige Handelsschule, die heute die medizinische fachgebundene Hochschule (EUFH MED) beherbergt. Im südwestlichen Teilbereich des Plangebietes, im Kreuzungsbereich Lübecker Straße/Max Eyth-Straße, ist eine kleinflächige Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ dargestellt. Auch hierbei handelt es sich um eine Bestandsdarstellung (Grünfläche mit reichhaltigem Baumbestand). Der Verlauf der Max-Eyth-Straße wird sowohl als wichtige Wegeverbindung als auch als gestörter Niederungsverlauf eingestuft.

Im Textteil des Landschaftsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird auf S. 26 explizit darauf hingewiesen, dass der stadtplanerische Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ stärker umgesetzt werden soll. Hierfür sind insbesondere die innerstädtischen Brachen, wie u.a. das sogenannte Werftdreieck“, stärker in die städtebauliche Planung einzubeziehen.

Weitere Schwerpunktbereiche und Maßnahmen für die Sicherung und Entwicklung der Naturhaushaltsfunktionen werden für das Plangebiet nicht dargestellt.

Das Plangebiet ist weder eine Fläche des Grünverbundes noch werden vorhandene oder geplante Kleingartenstandorte selbst oder unmittelbar angrenzend dargestellt.

Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung

Mit den im Dezember 2012 von der Bürgerschaft beschlossenen neuen Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, wurden die ersten Leitlinien aus dem Jahr 2000 fortgeschrieben bzw. aktualisiert. Die Leitlinien sind der langfristige strategische Handlungsrahmen für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock auf ihrem Weg zu einer nachhaltigen Stadt bis zum Jahr 2025 und damit Grundlage für alle kommunalen Fachkonzepte und Fachplanungen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind die Leitlinien gleichfalls zu berücksichtigen. Folgende Handlungsfelder der Leitlinie VIII „Grüne Stadt am Meer“ sind für die Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ bzw. des Grünordnungsplans zum Bebauungsplan insbesondere von Relevanz:

Laut Handlungsfeld VIII.3: „Natur und Lebensräume bewahren und vernetzen“ sind spezielle Grünflächen wie Parkanlagen, Kleingärten, Friedhöfe, Spielbereiche, Grünzüge und Grünverbindungen sowie wohnungsnahen Grünanlagen als bedeutende Bestandteile des Grünverbundes in ihrer ökologischen Funktion zu stabilisieren und in ihrer Benutzbarkeit zu

sichern. Eigenart und Identität der Ortsteile sind durch differenzierte Grüngestaltung und unter Einbeziehung vorhandener naturräumlicher Besonderheiten zu fördern.

Die Festsetzung des bis zu 60 m breiten, zentralen Grünzuges, der Erhalt eines Teils des älteren Baumbestandes sowie die vorgesehene Strukturierung der zukünftigen Grün- bzw. Freiflächen durch die Pflanzung weiterer Bäume und Strauchbestände trägt zur Bewahrung und Vernetzung von Natur- und Lebensräumen und zur Differenzierung von Grüngestaltung im Ortsteil bei. Außerdem werden der Erholungswert und die Attraktivität der Freifläche bei Umsetzung des Freiflächenkonzeptes erheblich gesteigert.

Gemäß Handlungsfeld VIII.6 „Durch flächenschonende Stadtentwicklung den Boden schützen“ sind insbesondere die Reaktivierung von Gewerbebrachen, sinnvolle Nachverdichtungen und Lückenschließungen sowie das Planen und Bauen nach ökologischen Grundsätzen essentielle Bestandteile für eine flächenschonende Stadtentwicklung.

Die avisierte Nachnutzung des ehemaligen Gewerbe- bzw. Industriestandortes zu Wohnbauzwecken entspricht dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden, wie er auch im § 1a Abs. 2 BauGB verankert ist, im besonderen Maße. Die Fokussierung auf einen erheblich vorbelasteten Standort führt bei gleichzeitiger Deckung des dringend notwendigen Wohnraumbedarfs zu einer Entlastung von weniger anthropogen beeinflussten, sensiblen und/oder seltenen Böden am Stadtrand der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)

Der Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ; IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Systeme, Dresden 2017) wurde im Dezember 2017 von der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beschlossen. Folgende übergeordnete Zielstellungen (Oberzeile) sind benannt:

- I. Sicherung verkehrlicher Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für Wohnen, Wirtschaft, Tourismus und Kultur, der (über-)regionalen Erreichbarkeit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale, Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr.
- II. Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte.
- III. Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und Reduktion der negativen Wirkungen.
- IV. Berücksichtigung der Chancen und Risiken zukünftiger Entwicklungen und besondere Förderung innovativer Mobilität (E-Mobilität, Carsharing etc.).

Unter Punkt 9.3.1 des MOPZ ist zudem als Schlüsselprojekt bzw. Pilotmaßnahme der Umbau des Werftdreiecks benannt. Hier heißt es:

„Am Werftdreieck besteht unbestritten ein hoher Umbaubedarf, der aus Aspekten der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit, Aspekten der Erreichbarkeit (insbesondere des Fischereihafens) sowie städtebaulichen Veranlassungen resultiert. Vorbereitende Planungen liegen bereits vor. Die Maßnahme ist wie folgt zu charakterisieren:

- *Sinnvolle Maßnahme mit positiven Beiträgen zu acht Zielen (des MOPS),*
- *Kosten in Höhe von ca. 5 Mio. € (Stand Vorplanung),*
- *Umsetzungszeitraum kurzfristig (bis 5 Jahre),*
- *Priorität hoch, zügige Weiterplanung bis Herstellung Planrecht vorgeschlagen“.*

Die der Planaufstellung zu Grunde liegende städtebauliche Zielstellung der Entwicklung eines innerstädtischen urbanen Quartiers beinhaltet als wesentlichen Baustein ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept, welches die o. g. übergeordneten Zielstellungen antizipiert. So wird

durch die vorgesehene Neuordnung der Verkehrsführungen bzw. Strukturen sowohl für den motorisierten wie auch den nichtmotorisierten Individualverkehr sowie der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots den Hauptzielen I und II entsprochen. Durch die mit der Planung verfolgte Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch die Einführung eines quartiersweiten Car-Sharing-Modells und der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den vorzugsweisen Einsatz von E-Mobilen und E-Bikes, wird auch den Hauptzielen III und IV des MOPS in besonderer Weise entsprochen. Weiterhin wurde im Rahmen der vorliegenden Panaanstellung und auch bereits parallel zum vorgelagerten informellen Planungsprozess (Wettbewerb, Funktionsplan) die Verkehrsplanung zum Bereich Werftdreieck auch unter Berücksichtigung der Anforderungen des MOPZ vorangetrieben. Das der Planung zu Grunde liegende Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist unter nachfolgendem Punkt dieses Kapitels „Städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb“ und unter Kapitel 3.6 detailliert erläutert.

Eine Berücksichtigung des MOPZ im Rahmen vorliegender Planung ist damit gegeben.

Stellplatzsatzung

Für das Plangebiet ist die aktuelle Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 22.06.2017 anzuwenden.

In Kapitel 3.6.2 sind die Relevanz der Stellplatzsatzung für die vorliegende Planung und in welcher Form diese in die Planung einfließt, dargestellt.

Lärmaktionsplanung

Für die Hanse- und Universitätsstadt wurde in den Jahren 2008 bis 2014 gemäß der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union ein Lärmaktionsplan erarbeitet (1. Stufe: PB Dr. Dietmar Hunger SVU, Dresden/Berlin 08.2008; 2. Stufe: LK Argus GmbH, Berlin 08.2014).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung gilt es, Bereiche mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen oberhalb von LDEN 65 dB(A) und LNight 55 dB(A) aufzuzeigen und geeignete Maßnahmen zu entwerfen, um diese Belastungen zu vermeiden oder zu verringern. Durch Straßenverkehrslärmpegel im potenziell gesundheitsgefährdenden Bereich (LDEN > 65 dB(A) und LNight > 55 dB(A)) sind in Rostock gemäß Lärmkartierung am Gesamttag 2.909 Personen und nachts 2.895 Personen betroffen. Für den Straßenbahnlärm liegen die Betroffenenheiten in diesem Bereich bei 1.512 Personen am Gesamttag und 2.555 Personen in der Nacht. Die Auswirkungen durch die Straßenbahn sind im Vergleich zum Straßenverkehr geringer, die Industrie- und Hafenanlagen folgen an dritter Stelle. Für den Eisenbahnverkehr können keine Aussagen getroffen werden, da die Kartierungsergebnisse des Eisenbahnbundesamtes bisher nicht vorliegen.

Die mit dem Lärmaktionsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock empfohlenen Maßnahmen und Prüfeempfehlungen zur Lärminderung wurden unter breiter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeitet. Ergänzend zur Bürgerbeteiligung gab es zwei planungsbegleitende Expertengespräche mit Vertretern der Wohnungsbaugesellschaften, von Verbänden (ADAC, ADFC, IHK etc.), der Politik und Vertretern der Fachämter. Des Weiteren wurden alle Planinhalte des Lärmaktionsplanes in einer projektbegleitenden Lenkungsgruppe „Lärmaktionsplanung“ diskutiert, erweitert und präzisiert. Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Abstimmungen in der projektbegleitenden Lenkungsgruppe werden mit

- Fahrbahnsanierungen,
- der Reduzierung von Geschwindigkeiten in stark lärmbelasteten Bereichen,
- der Umsetzung verkehrsverstetigender Maßnahmen durch den Bau von Kreisverkehrsplätzen,
- dem Bau von Lärmschutzwänden und

- straßenräumlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Abstände zwischen Emissions- und Immissionsort sowie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr zur Umsetzung bzw. zur weitergehenden Prüfung empfohlen. Die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes erfordert weitere Prüfungen sowie die Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Mittel.

Durch die Maßnahmen kann die Anzahl der durch den Straßenverkehrslärm mit sehr hohen Lärmpegeln > 65 dB(A) im Tagesmittel und > 55 dB(A) in den Nachtstunden Belasteten Personen deutlich gesenkt werden. Für die verbleibenden Lärm-Brennpunkte besteht weiterhin ein Handlungsbedarf für lärmindernde Maßnahmen. Für diese Straßenabschnitte sollte geprüft werden, ob ein Förderprogramm für passiven Schallschutz bzw. ein Schallschutzfensterprogramm realisiert werden kann. Neben dem strategischen Ansatz der Verringerung vorhandener Lärmprobleme durch die o.g. Maßnahmen ist der Lärmvermeidung in der Stadt- und Verkehrsplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ein größeres Gewicht einzuräumen. Entsprechende Handlungsmöglichkeiten zeigt der Lärmaktionsplan auf, mit

- Handlungsstrategien zur Vermeidung von Kfz-Verkehr durch eine immissionsgünstige Stadtentwicklung (Stadt der kurzen Wege), betriebliches Mobilitätsmanagement und Parkraummanagement und
- Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund mit Hilfe angebotsverbessernder Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs.

Diese bedeutenden strategischen Ansätze, Vermeidung von Kfz-Verkehr und Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund, sind mit Maßnahmen zu untersetzen, umzusetzen und in der integrierten Gesamtverkehrsplanung, der Luftreinhalteplanung, der Flächennutzungsplanung, dem Energie- und Klimaschutzkonzept sowie der kommunalen Bauleit- und Verkehrsplanung noch stärker zu berücksichtigen. Die mit der Elektromobilität zu erwartenden neuen Impulse für einen klima- und umweltschonenden Stadtverkehr, sind auch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und im Sinne des Lärm- und Gesundheitsschutzes zu nutzen. Voraussetzung hierzu ist jedoch eine Förderung der Elektromobilität durch städtische, infrastrukturelle Projekte (Ladestationen, Mobilstationen) vor allem in Verbindung mit alternativen und an den öffentlichen Verkehr gekoppelten Mobilitätskonzepten wie Bikesha-ring und Carsharing. Bei der Straßenbahn sieht die RSAG für die kommenden Jahre zahlreiche Sanierungsmaßnahmen wie Bettungsverbesserungen, Schienenstegdämpfungen, die Erneuerung von Unterbau und den Einbau von Rasengleisen vor. Zudem wird sich der Anteil der leiseren Niederflurfahrzeuge in den kommenden Jahren weiter erhöhen und es werden die alten Tatrawagen aus dem regelmäßigen Betrieb genommen. Der Prozess der Lärmmin-derung im Straßenbahnnetz der letzten Jahre wird somit weiter fortgeführt.

Inhalt der Lärmaktionsplanung ist nicht nur die Entwicklung von lärmindernden Maßnahmen in lauten Bereichen, sondern auch der vorsorgende Schutz von bislang ruhigen Gebie-ten. Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Abstimmungen in der projektbeglei-tenden Lenkungsgruppe wurde eine Gebietskulisse für ruhige Gebiete in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock entwickelt. Diese beinhaltet die Landschaftsräume „Diedrichsha-gen“ und „Rostocker Heide“ sowie 20 Stadtoasen.

Die Lärmaktionsplanung ist ein stetig fortlaufender Prozess. Der Gesetzgeber schreibt tur-nusmäßig spätestens alle fünf Jahre eine Überprüfung und Überarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne vor. Dies beinhaltet auch eine Information über den Stand der Umsetzung der vorherigen Maßnahmen und Konzepte zur Lärminderung.

Bezogen auf vorliegende Planaufstellung zum B-Plan Nr. 10.W.63.1 bilden die stark befah-rene Lübecker Straße sowie die Bahnanlagen der Bahnstrecke zum Fischereihafen und der Straßenbahn wesentliche Handlungsschwerpunkte. Im vorliegenden Planungsprozess finden die Zielstellungen der Lärmaktionsplanung gebietsbezogen Berücksichtigung. So wird durch

das städtebaulich-funktionale Gesamtkonzept eines urbanen Stadtteils der kurzen Wege und mit hervorragender Kernstadtanbindung ein direkter Beitrag zur Verkehrsreduzierung bzw. Vermeidung geleistet und durch das auf ÖPNV, verstärktes Radfahren, Carsharing und E-Mobilität abzielende quartierseigene Mobilitätskonzept wird zusätzlich zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Verkehrslärm beigetragen. Schließlich sieht die Planung noch die Schaffung eines immissionsarmen Raumes im Zentrum des Quartiers in Form des Quartiersparks im Sinne des Lärmaktionsplans vor. Zur detaillierten Darlegung der Immissionsschutzbelange siehe Kapitel 3.7 der Begründung.

Städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

Im Zeitraum des 4. Quartals 2015 bis Ende des 1. Quartals 2016 fand ein einphasiger städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb zur möglichen Ausgestaltung der geplanten Quartiersentwicklung am Werftdreieck statt. Ausgelobt wurde der Wettbewerb von der WIRO Wohnungsgesellschaft mbH im Einvernehmen mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, vertreten durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft.

Im Vorfeld des Wettbewerbes wurde den Bürgerinnen und Bürgern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in Form eines Bürgerdialogs, in dessen Rahmen auch ein Internet-Portal eingerichtet wurde, die Möglichkeit eingeräumt, Hinweise und Anregungen zum geplanten Projekt zu formulieren, welche im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Entwurfs besondere Berücksichtigung finden sollten. 17 Architektur- und Stadtplanungsbüros haben Entwürfe eingereicht. In einem zweiten Bürgerdialog im März 2016, unmittelbar nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens, wurden die Ergebnisse und das weitere Verfahren erläutert.

Von der Jury wurde der Entwurf des Wiener Architekturbüros Albert Wimmer ZT GmbH und des Londoner Landschaftsarchitekturbüros Martha Schwartz Partners Ltd (vgl. folgende Abbildung) mit dem ersten Preis prämiert und diese Arbeit unter Berücksichtigung der Hinweise des Preisgerichts als Grundlage für die weitere Bearbeitung empfohlen.

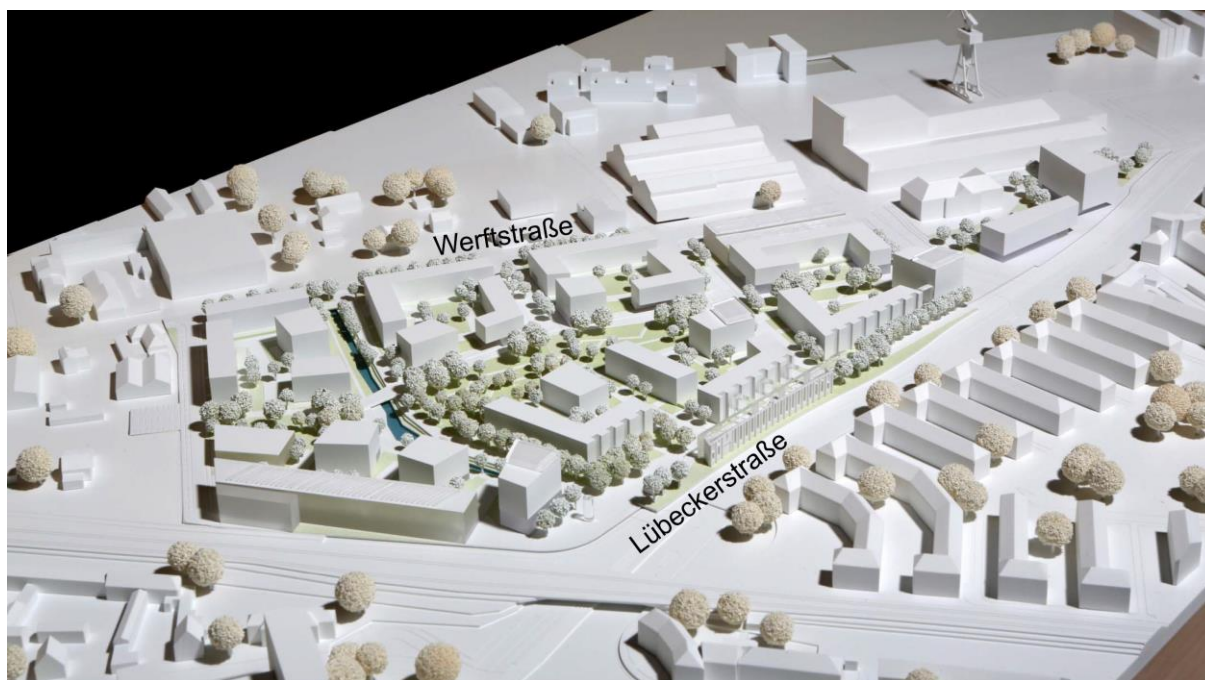


Abbildung 3: Modell Werftdreieck Blickrichtung Nord-Süd (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2016)

Der erstplatzierte städtebauliche Entwurf wird von an den Rändern geschlossenen und zu einem inneren Grünzug hin geöffneten Quartiersblöcken mit 4 bis 7 Geschossen, Terrassen und kleine Gärten, urbanen und grünen Wegen und Plätzen, Kinderspielbereichen und quar-

tiersbelebenden Einrichtungen wie einer KITA, einer Bäckerei mit Café, Biomarkt, Stadtteiltreff, E-Mobilitätscentern mit Ladestationen, Carsharing-Angebot und Fahrradwerkstatt sowie einem WIRO-Kundencenter bestimmt. Das Wohnangebot umfasst rund 700 WE unterschiedlichster Größen und Organisationsformen für rund 1.500 Bewohner sowie ein Studentenwohnheim im Anschluss an die bestehende EUFH MED.

Wichtiges strukturelles Merkmal des Entwurfes ist der zentrale öffentliche, bis zu 60 m breite Grünzug (ca. 2,5 ha große Werftpark) mit viel Rasen und großzügigen Kinderspielbereichen, hohen Gräsern, Bäumen sowie einer Wildblumenwiese, an der sich die Wohngebäude ausrichten. Ein weiteres zentrales Element des Freiraumkonzepts ist die Renaturierung des Kayenmühlengrabens, welcher in Form eines offenen Wasserlaufes mit teilweise terrassierten Uferbereichen als attraktiver Aufenthaltsort und Treffpunkt der Bewohner und im Quartier Arbeitenden aber auch für Bewohner der angrenzenden Quartiere dienen soll. Die Freiflächen um den Graben und seine Uferbereiche sollen möglichst naturnah gestaltet werden, um den Eindruck einer grünen Oase im verdichteten Innenstadtbereich zu schaffen.

ALBERTWIMMER raum



Abbildung 4: Zukunftsvision Grünzug / offener Wasserlauf (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2016)

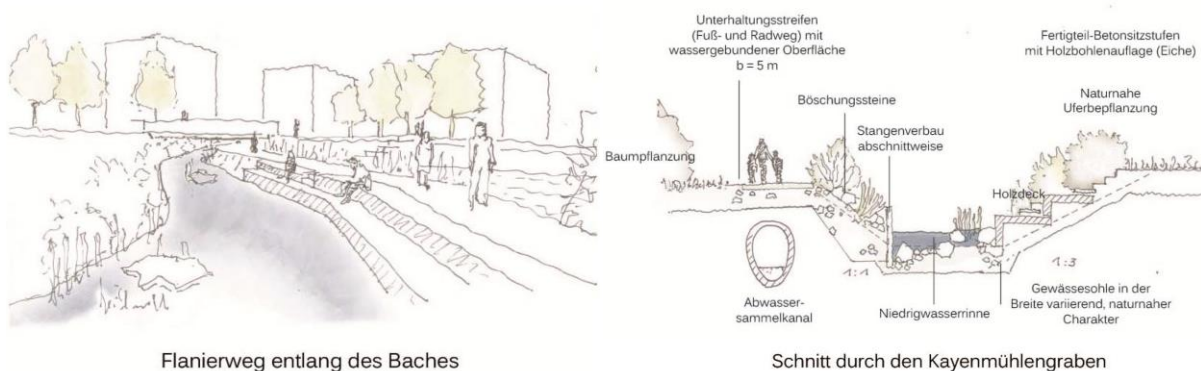


Abbildung 5: Details Offener Wasserlauf (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2016)

Die geschlossene Blockrandbebauung an der Lübecker Straße und Werftstraße bildet einen „Rücken“ für den Werftpark, der sich so zur grünen Lunge entwickeln kann. Darüber hinaus dient die geschlossene Randbebauung als Lärmabschottung gegen den vorwiegend von der Lübecker Straße aus gehenden Verkehrslärm (Pkw, Lkw, Bus Bahn etc.).

Alle Flachdächer der Punkthäuser sollen begrünt werden und als rezessiver Puffer für Starkregenereignisse dienen. Auf den in Südrichtung orientierten Flachdächern entlang der Werftstraße ist geplant, Solarkollektoren/Solarthermie zu installieren. Neben den ökologisch-nachhaltigen Aspekten ist der sorgsame Umgang mit dem historischen Erbe, u.a. die Einbeziehung des Platzes des 17. Juni in das städtebauliche Konzept, wichtiger Bestandteil des Freiraumkonzeptes.

ALBERTWIMMER architects



Abbildung 6: Detailkonzeption Ruhe Schallschutz (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2016)

Weiteres zentrales Thema ist die Reduzierung des Pkw-Verkehrs sowohl innerhalb des Gebietes als auch für die Fahrten ins übrige Stadtgebiet, wozu entsprechende städtebauliche sowie organisatorische Lösungen vorgeschlagen werden. Dazu zählen Infrastrukturen für die Schaffung von Car-Sharing- und E-Mobilitätsangeboten, durchgehende Fuß- und Radwegetze sowie die Einordnung eines Grundangebots an Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen zur grundsätzlichen Vermeidung entsprechender Fahrten zu vorgenannten Angeboten.



Abbildung 7: Detailkonzeption Erschließung / Verkehr (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2016)

Der ruhende Verkehr wird auf zwei Hochgaragen mit rund 700 Stellplätzen konzentriert. Durch deren Platzierung an den Quartiersaußenkanten wird kaum Verkehr in das Quartier hineingezogen. Dreiviertel aller Wege sollen öffentlich, zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden (vgl. folgende Abbildung).

Funktionsplan

Im Funktionsplan, der von der Albert Wimmer ZT-GmbH im Vorfeld der Erstellung des Vorentwurfs des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1 erarbeitet wurde und diesem inhaltlich zu Grunde liegt, ist das im Siegerentwurf dargestellte städtebaulich-funktionale Konzept weiterentwickelt und es sind vertiefende Aussagen zur räumlichen Gesamtstruktur, Nutzungsverteilung, Art und Maß der baulichen Nutzung und Höhenentwicklung getroffen. Darüber hinaus trifft der Funktionsplan vertiefende Aussagen zur verkehrlichen Anbindung, zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs, zu Mobilitätsangeboten sowie zur Freiraumgestaltung inklusive erster Aussagen zur Anordnung von Spielplätzen für verschiedene Altersgruppen, Umgang mit dem Baumbestand sowie zu möglichen Pflanzkonzepten.

Dem Funktionsplan liegt ein umfassender Abstimmungsprozess zwischen dem erstellenden Büro, den am Planungsprozess beteiligten Fachplanungsbüros sowie den Fachämtern und dem Amt für Stadtplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu Grunde.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Funktionsplanung thematisch geordnet zusammengefasst. *Die vollständigen Planunterlagen können auf der eigens von der WIRO eingerichteten Internetseite „Das neue Werftdreieck“ (www.Werftdreieck-Rostock.de) eingesehen werden.*

Funktionsplanung – Nutzung (Stand 07.07.2017)

Der Planteil „Nutzung“ der Funktionsplanung trifft vertiefende Aussagen dazu, wie die geplanten Gebäude genutzt werden sollen (Wohnen, Gewerbe, Parken etc.). Um ein lebendi-

ges Viertel mit Nutzungsmischung zu erreichen, sind vorrangig in den Erdgeschossen der Gebäude bzw. zu den wesentlichen öffentlichen Aufenthaltsbereichen hin Einzelhandels- und/oder kleinere Gewerbeeinheiten sowie Gemeinbedarfsnutzungen wie Bibliothek, Bürgertreffpunkt und Kita sowie ein Ärztehaus mit Apotheke vorgesehen.

Einzelhandels- und Kleingewerbestructuren befinden sich schwerpunktmäßig unmittelbar westlich des Platzes des 17. Juni sowie entlang der geplanten „Werftpromenade“, dem nördlich an den zentralen Grünzug angrenzenden Fußweg. Zudem werden westlich an die Planstraße A angrenzend, ein Ärztezentrum sowie Kleingewerbe- bzw. Einzelhandelsstandorte und ein großer Mobility Point angrenzend an das Parkhaus Ost sowie ein kleinerer Mobility Point am Parkhaus am Holbeinplatz vorgeschlagen. Eine größere Bildungseinrichtung ist östlich der Planstraße A, südlich der EUFH MED, auch als optionaler Erweiterung dieser bestehenden Hochschule, vorgesehen. An weiteren gewerblichen bzw. öffentlichen Einrichtungen sind ein WIRO KundenCenter sowie weitere Dienstleistungs- und Büronutzungen in den Obergeschossen im Eingangsbereich am Holbeinplatz sowie eine KITA nördlich des Parkhauses am Holbeinplatz geplant.

Funktionsplanung – Struktur (Stand 12.07.2017)

Der Plan „Struktur“ trifft insbesondere Aussagen zum Maß der baulichen Nutzung, so hinsichtlich der avisierten Grundflächen- und/oder Geschossflächenzahl (GRZ/GFZ), der Höhe der baulichen Anlagen in m über HN, der Höhe des Erdgeschossfußbodens in m über HN sowie der notwendigen Abstandsflächen, der Geschossfläche (GF) und der Brutto-Grundfläche (BGF). Zudem wird die Unterteilung von privaten und öffentlichen Grünflächen anhand des Planes ersichtlich. Hinsichtlich der **Höhenentwicklung/Geschossigkeit** sieht der Funktionsplan drei Höhenakzente (Gebäude mit ≥ 8 Geschossen) vor. Hierbei handelt es sich um das Gebäude im Eingangsbereich am Holbeinplatz (WIRO-KundenCenter) und das Wohngebäude an der Ecke der Planstraße A/Lübecker Straße (beide 8 Geschosse) sowie Teile des Gebäudes unmittelbar am Platz des 17. Juni, bei dem bis zu 10 Geschosse zulässig sein sollen. Die restlichen Gebäude weisen zwischen 4 und 6 Geschossen auf, einzig das geplante KITA-Gebäude sowie ein Teil des südlich an das Parkhaus an der Werftstraße angrenzenden Gebäudes werden ein- bis zweigeschossig ausgebildet (vgl. nachfolgende Abbildung).



Abbildung 8: Plan der Funktionsplanung „Höhenentwicklung“ (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2017)

Analog zur Geschossigkeit entwickelt sich die Höhenstaffelung der Gebäude im Plangebiet. Deutliche Hochpunkte stellen das 10-geschossige Gebäude mit bis zu 42,10 m ü. HN (ca. 32,5 m über Geländeoberfläche, bei den Höhenangaben sind aufgrund von Bestandshöhen zwischen ca. 8 m am westlichen und 9,5 m am östlichen Plangebietsrand entsprechende Werte zu Erlangung der Höhe über Gelände abzuziehen) sowie der Achtgeschoss an der Planstraße A mit bis zu 35,50 m ü. HN dar. Das ebenfalls achtgeschossige Gebäude des WIRO-Kundencenters am Holbeinplatz bleibt aufgrund der geringeren Bestandsgeländehöhen in seiner Höhenentwicklung mit 25,60 m ü. HN hinter diesen „Hochpunkten“ deutlich zurück. Die übrigen Wohngebäude entlang der Lübecker Straße werden voraussichtlich maximale Höhen von 22,00 bis 23,00 m ü. HN aufweisen. Das sechsgeschossige Gebäude östlich der Planstraße A (mit der Zweckbestimmung Bildung) wird hingegen mit einer maximalen Höhe von nahezu 30,00 m ü. HN einen Höhepunkt in dem straßenbegleitenden Gebäuderiegel darstellen.

Die dahinter befindlichen Punkthäuser, die nördlich und südlich an den zentralen Grünstreifen angrenzen, variieren hinsichtlich Geschossigkeit zwischen 4 bis 6 Geschosse und der maximalen Höhe der baulichen Anlagen zwischen 23 m ü. HN und 29 m ü. HN, was einer Höhe über Geländeniveau von 15 bis 20 m entspricht. Richtung Werftstraße sind die Wohngebäude zumeist 5-geschossig (mit Höhen zwischen 25 m bis 27 m ü. HN) ausgebildet.

Um eine unverhältnismäßige **Beschattung** hinreichend sicher auszuschließen, wurde eine Schattenstudie angefertigt, die exemplarisch am 21. März und 21. Juni deutlich macht, dass sowohl die Gebäude als auch die gebäudenahen Freiflächen hinreichend besonnt werden.

Im Funktionsplan wurden zudem erste Aussagen zur zu erwartenden maximalen Versiegelung getroffen. Die errechneten **Grundflächenzahlen (GRZ)** reichen von 0,27 (KITA) bis 0,82 (Parkhaus Ost). In den Baufeldern mit Blockrandstruktur bewegt sich die errechnete GRZ im Bereich zwischen 0,35 bis 0,51; die errechneten **Geschossflächenzahlen** bewegen sich hier zwischen 1,6 und 2,36. In den Baufeldern östlich der Planstraße A, für die vorrangig Büro-, Gewerbe- bzw. Bildungseinrichtungen geplant sind, werden selbst die in § 17 der BauNVO genannten Obergrenzen für Urbane Gebiete teilweise überschritten, was jedoch hauptsächlich auf die hohe Geschossigkeit zurückzuführen ist (vgl. Kapitel 3.2 und 3.6.2). Ebenfalls sehr hohe Geschossflächenzahlen weisen die beiden Parkhäuser (4,4 bzw. 4,51) auf, was aber durch die annähernde Vollüberbauung und die hohe Geschossigkeit bedingt ist.

Die Funktionsplanung trifft darüber hinaus erste Aussagen zur möglichen Grundrissgestaltung der zukünftigen Wohnungen. Grund für diese frühzeitige, konkretisierenden Planungsaussagen zu den Wohneinheiten ist die bestehende, sehr hohe Schallbelastung von den Rändern (stark frequentierte Straßen und Bahnstrecke) her, welche die Anordnung von Räumen mit besonderem Schutzbedürfnis wie Schlafzimmer, Kinderzimmer auf der lärmabgewandten Seite der geplanten Gebäude notwendig macht. Ferner werden erste Aussagen zur Ausstattung der Wohneinheiten (2- bis 5-Zimmerwohnungen) in den Obergeschossen mit Balkonen und/oder Loggien getroffen. Entlang der Lübecker Straße werden bei den nach Süden ausgerichteten, durchgesteckten Wohneinheiten Schallschutzloggien vorgeschlagen. Bei den zum Park hin ausgerichteten Wohneinheiten werden halb in das Gebäudevolumen integrierte Balkone aufgezeigt. An den restlichen Fassaden werden sowohl Balkone als auch Loggien vor den Wohnzimmern und/oder Küchen angeordnet.

Funktionsplanung – Mobilität und Verkehr (Stand 07.07.2017)

Der Planteil „Mobilität und Verkehr“ der Funktionsplanung, der die Ergebnisse der aktualisierten verkehrstechnischen Untersuchung (BDC DORSCH CONSULT, 2017) berücksichtigt, trifft erste Aussagen zur Klassifizierung und Dimensionierung der geplanten Verkehrsflächen sowie deren Nutzerkreise. Zudem werden Aussagen zum Stellplatzbedarf getätigt. Die Neuordnung der Hauptverkehrsstraßen erfolgt dabei entsprechend der Vorgaben der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf



Abbildung 9: Plan der Funktionsplanung „Mobilität und Verkehr“ (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2017)

Demnach bilden die Lübecker, die Werft- und die neue Planstraße A die Hauptverkehrsstraßen. Die Planstraßen B und E, die der Anbindung der beiden Parkhäuser an die Werftstraße dienen, werden als öffentliche Anliegerstraßen eingestuft. An allen drei Knotenpunkten (Anbindung Anliegerstraßen und Planstraße A) sowie im Einmündungsbereich der Planstraße A auf die Lübecker Straße regeln Lichtsignalanlagen ein gefahrloses Abbiegen (vgl. vorstehende Abbildung).

Der Verkehrsstrom im Bereich der Planstraße C und D wird mittels versenkbaren Pollern reguliert; ein unkontrolliertes Einfahren von Pkw/Lkw ist nicht erwünscht. Die Befahrbarkeit der Wege für Rettungs-, Lösch- und/oder ggf. Entsorgungsfahrzeuge muss jedoch gewährleistet werden.

Der ruhende Verkehr wird auf die zwei Parkhäuser sowie einen Parkplatz westlich der Planstraße E (inzwischen entfallen, siehe Kapitel 3.6) und den Bestandsparkplatz auf dem Grundstück der EUFH MED beschränkt. Der Parkplatz der EUFH MED sowie der Gewerbe/Dienstleistungsstandort westlich des Platzes des 17. Juni erhalten eine Zufahrt (ohne Lichtsignalanlage aber mit Abbiegespur) von der Werftstraße aus.

Aufgrund des verfolgten Konzepts einer reduzierten Verkehrserschließung erfolgt der Ansatz eines relativ moderaten Stellplatzschlüssels von 0,7 Stellplätzen pro Wohneinheit. Bei Ansatz dieses Schlüssels wird die Summe der erforderlichen Stellplätze in Höhe von 725 mit 878 geplanten Stellplätzen deutlich überschritten. Vorstehend ist lediglich die Aussage des Funktionsplans zusammengefasst; in Kapitel 6.3.2 erfolgt eine überschlägige Ermittlung des Stellplatzbedarfs auf Grundlage der aktuellen Stellplatzsatzung.

Der Radverkehr ist laut Plan „Radverkehr“ sowohl in Form separater Radwege entlang der Haupteerschließungsstraßen wie Werftstraße und Planstraße A, als Radschnellweg (nahezu parallel zur Lübecker Straße) oder auf der Straße bzw. als gemeinsamer Fuß- und Radweg geplant. E-Bike-Ladestationen werden in den Mobility-Points an den Parkhäusern vorgehalten, wo sich auch Ladestationen für E-Autos befinden werden.

Funktionsplanung – Grün- und Freiflächenkonzept (Stand 13.06.2017)

Das geplante Grün- und Freiflächenkonzept wird in der vorgelegten Funktionsplanung in unterschiedlichen Plänen u.a. „Grünraum“, „Freiflächenzonierung“, „Spielräume“, „Leitbaumkonzept“, „Kayenmühlengraben“, „Oberflächengestaltung“, „Regenentwässerung“ dargelegt.

Das Konzept beruht im Wesentlichen auf der Idee eines zentralen, bis zu 60 m breiten öffentlichen Parks als grüne Hauptachse, welcher, der Gesamtgeometrie folgend, trichterförmig zum Platz des 17. Juni hin zusammenläuft. Die Parkfläche wird in drei unterschiedlich bepflanzte Zonen unterteilt, wobei der Bewuchs in der Höhe gestaffelt ist. Im nördlichen Abschnitt wird durch einen üppigen Laub- und Nadelbaumbestand ein mischwaldartiger Charakter erzielt. Hieran schließen sich großflächige Rasenflächen an, in deren Bereich größere Spielplatzflächen für die Altersgruppen 0-6 Jahre, 7-13 Jahre und ein Mehrgenerationenspielplatz („0-99 Jahre“) eingeordnet werden. Spielplätze für die Altersgruppe 14-19 Jahre sowie eine Indoor-Skaterhalle könnten in den Parkhäusern bzw. auf deren Dächern vorgesehen werden. Im südlichen Teilbereich der zentralen Parkfläche sind Pflanzungen mit hohen Gräsern und ortstypischen Heidekrautgewächsen der Rostocker Heide wie Calluna-Zwergstrauchheiden und Besenginster etc. angedacht.

Der Park kann durch zwei gepflasterte Hauptwege (Werftpromenade und Werftweg) mit Ost-West-Ausrichtung und mehrere schmale (Fuß)Wege mit wassergebundener Wegedeckung durchquert werden.

In den Innenhöfen, die sich nördlich und südlich an den zentralen Park bzw. die Werftpromenade/den Werftweg anschließen, befinden sich jeweils eine zentrale halböffentliche Grünfläche mit einem Kleinkinderspielplatz (0-6 Jahre), die den „Blockbewohnern“ zur Verfügung steht. Den Wohnungen im EG (Punkthäuser und geschlossene Randbebauung) sind zudem private Gärten vorgelagert, die zur „Blockidentität“ beitragen und das Entstehen einer „Hofgemeinschaft“ befördern sollen. Charakterbildendes und unterscheidbares Element jedes einzelnen Hofes sind die Hofbäume (vgl. Plan „Leitbaumkonzept“), wobei jeweils eine Sorte mit unterschiedlicher Herbstfärbung Verwendung findet. Es werden ausschließlich robuste, bewährte Baumarten aus der Rostocker Straßenbaumliste verwendet/gepflanzt. Entlang der Werftstraße und Lübecker Straße sind Alleenpflanzungen (aus verschiedenen Linden) vorgesehen.

Der Ort des Gedenkens am Platz des 17. Juni und die beiden Eingangsplätze zum Werftquartier werden als städtische Plätze konzipiert und spiegeln aufgrund der dort implantierten „Industriekunstwerke“, auch im Zusammenspiel mit der wiederaufgenommenen Heinkel-Wand mittels Cortenstahlstelen, die industriegeschichtliche Bedeutung des Standortes wider.

Ein weiteres wichtiges Gestaltelement der öffentlichen Grün- und Freiflächen ist die Renaturierung des Kayenmühlengrabens, der das Plangebiet im westlichen Teilbereich in Nord-Süd-Richtung quert. Der bisher unterirdisch verlaufende Wasserlauf soll zurück an die Oberfläche geholt werden. Die Machbarkeit wurde im Vorfeld im Rahmen eines hydrologischen Fachgutachtens nachgewiesen (siehe Hydrologisches Konzept zur Wiederherstellung des Kayenmühlengrabens, WASTRA-Plan 2016). Die Uferausbildung des geöffneten Kayenmühlengrabens wird auf der Westseite (Böschung 1:2,5) zwischen den beiden Verbindungsbrücken an der Werftpromenade und dem Werftweg terrassiert ausgebildet, um das Wasser erlebbar zu machen. Die vorgeschlagenen Terrassen bestehen aus Beton und sind tlw. mit Holzdecks (Eiche oder Lärche) versehen. Den Rücken bilden geneigte Rasenflächen. Die östliche Böschung soll im Verhältnis 1:1 ausgebildet und durch eine naturnahe Uferbepflanzung geprägt werden (vgl. folgende Abbildung).



Abbildung 10: Plan der Funktionsplanung „Kayenmühlengraben“ (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2017)

Die nördlichen Uferabschnitte des Kayenmühlengrabens werden durch naturnahe Uferausbildungen (Verhältnis 1:1) geprägt. Im südlichen Abschnitt wird das östliche Ufer voraussichtlich durch eine verkleidete und rückverankerte Spundwand eingefasst (vgl. folgende Abbildung).



Abbildung 11: Plan der Funktionsplanung „Kayenmühlengraben“ (Quelle Albert Wimmer ZT-GmbH, 2017)

Die Wasserspeisung des Kayenmühlengrabens erfolgt aus dem aktuell bestehenden Wasserdargebot aus dem Einzugsbereich um den Holbeinplatz, ergänzt um das unbelastete im Plangebiet zukünftig anfallende Dach- und Regenwasser, welches durch das geplante Regenentwässerungssystem (wegbegleitende offene Rinnen, die über Einläufe in die vier Hauptkanäle in Ost-West-Richtung entwässern) in Richtung Kayenmühlengraben geführt wird. An das Regenentwässerungssystem sind sämtliche öffentliche und private Flächen angebunden. Im Bereich der Frei- und Grünflächen versickert das Regenwasser ortsnahe, bei Starkregenereignissen wird das überschüssige Wasser über die Kanäle in den Kayenmühlengraben geleitet.

2.4 Angaben zum Bestand

2.4.1 Städtebauliche Ausgangssituation und Umgebung

Das Plangebiet befindet sich im Randbereich des Stadtteils Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV), angrenzend an die Stadtteile Hansaviertel und Reutershagen. Der Stadtteil KTV im Zentrum der Hanse- und Universitätsstadt, westlich des mittelalterlichen Stadtkerns und südlich der

Unterwarnow gelegen, ist mit fast 19.500 Einwohnern der einwohnerreichste Stadtteil Rostocks. Ursprünglich war dieser Stadtteil ein gründerzeitliches Wohngebiet, welches vorrangig von Arbeitern bewohnt wurde. Heute ist der Stadtteil stark durch junge Bewohner, insbesondere Studenten, geprägt. Im Laufe der (Nachwende)Jahre haben sich in der KTV eine hohe Anzahl an Bars, Kneipen und Restaurants etabliert. Daneben finden sich hier viele individuelle Einzelhändler und Dienstleister, mehrere Fachkliniken der Universitätsklinik und weitere medizinische Einrichtungen und das Volkstheater. Im gewerblichen Bereich ist zudem die Rostocker Brauerei zu erwähnen.

Südlich der Lübecker Straße besteht eine Wohnsiedlung aus den 30-iger Jahren, welche sich um einen begrünten städtischen Freiraum, den Thomas-Münzer-Platz, gruppiert.

Das Plangebiet selbst weist aus städtebaulicher Sicht eine monotone Struktur auf. Der überwiegende Teil des Plangebietes wird von einer regelmäßig gemähten, aber nicht landschaftsarchitektonisch gestalteten Grünfläche mit lockerem Einzelbaumbestand geprägt. Eine Naherholungsfunktion weist das Plangebiet aufgrund seiner fehlenden Infrastruktureinrichtungen und der teilweise Umzäunung des Geländes bisher nur im untergeordneten Maße auf.

An der Ecke Lübecker Straße/Max-Eyth-Straße bestand bis zu deren Anfang 2018 erfolgten Abriss die sogenannte „Heinkel-Wand“, ein freistehendes ca. 80 m langes Ziegelmauerwerk mit entsprechend raumbildender Wirkung. Weitere Informationen zur Heinkelwand können Kapitel 2.2, verbindliche Vorgaben, Denkmalschutz, entnommen werden.

Nach Abbruch der Industrie- und Gewerbegebäude sind lediglich zwei Bestandsgebäude (Autohaus und EUFH MED) im östlichen Plangebiet verblieben, welche einen solitären Charakter aufweisen.

Die Umgebung des Plangebietes ist durch verschiedenartige Bebauungs- und Nutzungsstrukturen gekennzeichnet. Südlich des Plangebietes besteht eine vorwiegende Wohnnutzung. Einzelne Dienstleistungs- und Kleingewerbeeinrichtungen sind auch hier insbesondere in den Erdgeschossen vorhanden. Bei den Gebäuden handelt es sich vorwiegend um dreigeschossige Backsteinbauten mit ausgebauten Dachgeschoss und Steildach. Nördlich, im Bereich zwischen Werftstraße und Warnow, schließt eine Mischnutzung aus Einzelhandel, sonstigem Gewerbe und Wohnen an (B-Plan Nr. 10.MI.38 „Ehemalige Neptunwerft“), wobei in direktem Anschluss zum Geltungsbereich fast ausschließlich Einzelhandelseinrichtungen und sonstige gewerbliche Nutzungen bestehen.

Hier befinden sich u. a. einige historische Gebäude der ehemaligen Neptunwerft, wie z.B. die ehemalige große Schiffbauhalle, welche zwar nicht unter Denkmalschutz steht, aber dennoch ein Zeitzeugnis der vormaligen industriellen Nutzung darstellt. Nachdem die Schiffbauproduktion 1991 eingestellt wurde, beherbergt die Halle heute das Neptun-Einkaufcenter. Die Halle an der Werftstraße dient als zugehöriges Parkhaus. Ebenfalls von besonderer Bedeutung für die städtebauliche Silhouette und als Zeitzeugnis der früheren Neptunwerftgeschichte ist der Helling-Kran („Neptun PWK B40“) auf dem ehemaligen Schiffsbauplatz der Neptunwerft nördlich der ehemaligen Schiffbauhalle.

Westlich des Neptun-Einkaufcenters schließen sich auf der Nordseite der Werftstraße, zwischen der Straße ‚An der Kesselschmiede‘ und der ‚Neptunallee‘, die 1898 erbauten denkmalgeschützten Hallen 204 und 206 an. Diese Hallen werden anders als die Schiffsbauhalle bis heute von der Montagebau Neptun Rostock GmbH (MNR) für die Herstellung von Stahlbauteilen genutzt. Weitere gewerblich genutzte Strukturen, wie z.B. eine Tankstelle, das Abwasserpumpwerk (APW) Werftstraße sowie ein Autohaus, erstrecken sich weiter nordwestlich des Plangebietes entlang der Werftstraße bzw. der Carl-Hopp-Straße bis Bramow und weiter bis zum Schmarler Damm in Marienehe.

Im Bereich zwischen Werftstraße und Unterwarnow wurden auf dem ehemaligen Gelände der Neptunwerft in den vergangenen Jahren zudem moderne Wohnkomplexe bzw. Apartments am Wasser errichtet. Die bauliche Entwicklung in diesem Areal ist noch nicht abge-

schlossen. Weitere Vorhaben befinden sich derzeit im Bau (z.B. Wohnkomplex „Werftkristalle“, Hellingstraße 3-6) bzw. in Planung. In diesem Bereich fällt das Gelände von der Werftstraße bis zur Warnow um ca. 6,5 m ab. Die entlang der Warnow errichtete Uferpromenade ist unmittelbar mit dem östlich angrenzenden Stadthafen, einem wichtigen maritim-touristischen Bereich der Stadt, verbunden.

Im Südwesten des Plangebietes befindet sich der im Jahr 1983 errichtete S-Bahn-Haltepunkt Holbeinplatz, welcher mit einem Umsteigepunkt an das Nahverkehrsnetz der Rostocker Straßenbahn AG angeschlossen ist. Die S-Bahn-Strecke wird hier über ein großes Brückenbauwerk über die Hamburger Straße bzw. die Lübecker Straße geführt. Im weiteren Verlauf nach Nordwesten liegt die Bahntrasse in Dammlage, zunächst ca. 5 m über dem Geländeniveau des angrenzenden Plangebiets, dann mit abnehmender Tendenz.

Am Holbeinplatz befindet sich das „Haus des Bauens und der Umwelt“ als Verwaltungssitz der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Der 8-geschossige Gebäudekörper stellt mit einer Höhe von ca. 27,5 m ü. HN eine weithin sichtbare städtebauliche Dominante dar. In unmittelbarer Nähe des Holbeinplatzes, südwestlich des Plangebietes, schließt der Botanische Garten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock an.

2.4.2 Nutzung und Bebauung

Das vom Geltungsbereich umfasste Areal wird derzeit fast ausschließlich durch eine großteils abgezaunte Grünfläche gekennzeichnet. Diese zeichnet sich durch ausgedehnte Zierrassenbereiche mit lockerem Baumbestand aus.

Das Plangebiet wurde bis zum Jahr 1989 überwiegend von der Neptunwerft als Betriebsgelände genutzt. Die ehemalige Bebauung wurde, aufgrund ihrer teilweise schlechten Bausubstanz, bis auf einzelne Gebäude vollständig zurückgebaut und liegt seitdem brach. Lediglich im südöstlichen Plangebiet (im Dreieck zwischen Lübecker und Werftstraße) ist noch Gebäudebestand erhalten. Dieser umfasst das eingeschossige Autohaus der IKN GmbH (heute Autohaus Goldbach) und die westlich des Autohauses gelegene zweigeschossige, denkmalgeschützte, ehemalige Handelsschule, die heute eine medizinische Bildungseinrichtung (EUFH MED) beherbergt. Beide Gebäude sind zudem von großflächigen versiegelten Nebenflächen (Parkplätzen, Zufahrten etc.) geprägt.

Die Fläche im südöstlichen Plangebiet, die von Lübecker Str., Werftstraße und Verlängerung der Maßmannstraße eingeschlossen wird, weist eine stadtplatzartige Ausprägung mit einer Haltestelle der Straßenbahn sowie gepflasterter Freiflächen und einen Zierrassenbereich auf.

2.4.3 Soziale, verkehrliche und stadttechnische Infrastruktur

Soziale Infrastruktur

Die nachfolgende Darstellung zur Versorgung mit sozialen Einrichtungen bezieht sich betreffend der Entfernungen zu einzelnen Einrichtungen auf Entfernungen in Luftlinie, sodass einige Einrichtungen auch auf der gegenüberliegenden Warnowseite im Stadtteil Gehlsdorf mit berücksichtigt werden. Aufgrund der bestehenden Fährverbindung ist deren Mitberücksichtigung grundsätzlich gerechtfertigt.

Kinderbetreuung: Das Plangebiet befindet sich in einem städtebaulichen Umfeld mit einer angemessenen sozialen Infrastruktur.

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet (bis 1 km Luftlinie) befinden sich 7 Kindergärten mit Kinderkrippenfunktion und tlw. Horteinrichtungen (4 Stk.). Darüber hinaus befinden sich 12 Kindertagespflegeeinrichtungen (Tagesmütter) im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes. An Kinderbetreuungs- und Jugendstätten sind 9 Einrichtungen im Umkreis von 1 km (Luftlinie) verzeichnet.

Schulen: Es besteht im Umkreis von 1 km (Luftlinie) lediglich eine Grundschule, die Werner-Lindemann-Grundschule. Dabei handelt es sich um eine separate, nicht mit einer weiterführenden Schulform verknüpfte Einrichtung. Im erweiterten Umkreis von 2 km (Luftlinie) befinden sich 5 weitere als separate Einrichtungen geführte Grundschulen. Hinzu kommen 2 Gesamt- und Regionalschulen (Heinrich-Schütz-Schule und Schule am Margaretenplatz), welche jeweils auch eine Grundschule beinhalten. Fünf weiterführende Schulen wie Gymnasium, Gesamt- und Berufsschulen sind im Umkreis von 1 km verzeichnet und weitere 7 weiterführende Schulen in einem Umkreis von 2 km. An Förder- und Sonderschulen bestehen im Umkreis von 2 km (Luftlinie) in der Kuphalstr. und Gehlsheimer Str. zwei Einrichtungen.

Sport- und Spielstätten: Für die Freizeitgestaltung stehen im Umkreis von 1 km (Luftlinie) 7 Sporthallen, 10 Feldsportanlagen sowie 6 öffentliche Gerätespielanlagen zur Verfügung, wobei viele Sporthallen und einige Feldsportanlagen bis zum frühen Nachmittag von den Schulen genutzt werden. Die Gerätespielanlagen sind allesamt öffentlich nutzbar. Im erweiterten Umfeld (2 km Luftlinie) kommen nochmals 14 Sporthallen, 16 Feldsportanlagen und 13 Gerätespielanlagen hinzu.

Gesundheitseinrichtungen: Im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes (1 km Luftlinie) sind 5 Klinikstandorte (allesamt der Universitätsklinik Rostock), 2 Sanitätshäuser und 4 Apotheken verzeichnet. Im erweiterten Umfeld von 2 km (Luftlinie) kommen 11 Klinikstandorte (Universitätsklinik Rostock), 6 Sanitätshäuser und 9 weitere Apotheken hinzu. Weiterhin besteht im näheren Umfeld eine große Anzahl an Hausarzt- und Zahnarztpraxen. Facharztpraxen aller wesentlichen Fachrichtungen sind gleichfalls vertreten.

In der folgenden Tabelle sind die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Plangebiet bzw. dessen unmittelbarer Umgebung zusammenfassend dargestellt. Die Daten wurden dem Geoport der Hanse- und Universitätsstadt Rostock entnommen:

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

Tabelle 1: Einrichtungen der sozialen Infrastruktur

Einrichtungen der Sozialen Infrastruktur	Anzahl der Einrichtungen im Umkreis von 1 km (Luftlinie)	Verortung im Stadtgebiet	Weitere Einrichtungen im Umkreis von 2 km (Luftlinie)	
KINDERBETREUUNGSEINRICHTUNGEN				
Kindergarten	7 Stk.	Integrative Kita „Spielkiste“ Waldemarstr., Kita „Waldemarstr.“ Waldemarstr., Integrative Kita „Tierhäuschen“ Schweriner Str., Kita „Am Schwanenteich“, Kuphalstr. Kita „Humperdinckstr.“ Humperdinckstr., Kita „Butzemannhaus.“ Kopernikusstr., Kita „Kastanienhaus“ Ottostr.	10 Stk.	Kita „Kinderwelt“ Patriotische Weg, Universitas Patriotischer Weg, Kita „Pustebume“ Im Garten, Kita „Gewächshaus“ Ernst-Heydemann-Str., Montessori-Kinderhaus Schliemannstr., Waldorf-Kindergarten Albert-Einstein-Str. Integrative Kita „Lindenpark“ Feldstr., Kita „Muschelkorb“ Feldstr. Integrative Kita „Schneckenhaus“ Lagerstr., Evangelischer Inklusiver Kindergarten Fährstr.
Kinderkrippe	7 Stk.	Integrative Kita „Spielkiste“ Waldemarstr., Kita „Waldemarstr.“ Waldemarstr., Integrative Kita „Tierhäuschen“ Schweriner Str., Kita „Am Schwanenteich“ Kita „Humperdinckstr.“ Humperdinckstr., Kita „Butzemannhaus.“ Kopernikusstr., Kita „Kastanienhaus“ Ottostr.	5 Stk.	Kita „Humperdinckstr.“ Humperdinckstr., Kita „Gewächshaus“ Ernst-Heydemann-Str., Kita „Pustebume“ Im Garten, Montessori-Kinderhaus Schliemannstr., Kita „Kinderwelt“ Patriotischer Weg
Horteinrichtung	4 Stk.	Integrative Kita „Spielkiste“ Waldemarstr., Hortcampus Ulmenstr Ulmenstr., Hort „Margarete“ Barnstorfer Weg Hort „Am Schwanenteich“ Kuphalstr.	6 Stk.	Hort „Fritz-Reuter“ John-Schehr-Str., Hort „Universitas „ Patriotischer Weg, Integr. Kita „Lindenpark“ Feldstr., Hort der Waldorfschule Feldstr., Hort „Goethestr. Außenstelle St.-Georg-Grundschule“ St.-Georg-Str., Schulhort „Kindervilla Cords“ Pressinstr.
Kindertagespflegeeinrichtung (Tagesmutter)	12 Stk.	Kuphalstr. (1Stk.) Lübecker Str. (1 Stk.) Hamburger Str. (1 Stk.) Weberstr. (1 Stk.) Ulmenstr. (1 Stk.) Waldemarstr. (3 Stk.) Borwinstr. (1 Stk.) Fritz-Reuter-Str. (1 Stk.) Klosterbachstr. (1 Stk.) Margaretenstr. (2 Stk.)	17 Stk.	Ottostr. (1 Stk.) Feldstr. (2 Stk.) Friedrichstr. (1 Stk.) Fischerstr. (1 Stk.) Bei der Tweel (1 Stk.) Schliemannstr. (2 Stk.) Fliederweg (1 Stk.) Ulrich-von-Hutten-Str. (3 Stk.) Anton Saefkow-Str. (1 Stk.) Ernst-Thälmann-Str. (1 Stk.) Graf-Schwerin-Str. (1 Stk.) Upundalsprung (1 Stk.) Gehlsheimer Str. (1 Stk.)
Kinder- und Jugendbe-	9 Stk.	Waldemarstr. (2 Stk)	7 Stk.	Wismarsche Str. (2 Stk.)

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

treuungsstätten		Budapester Str. (1 Stk.) Doberaner Str. (1 Stk.) Patriotischer Weg(1 Stk.) Kuphalstr. (3 Stk.) Robert-Schumann-Str. (1 Stk.)		Leonhardstr. (1 Stk.) Doberaner Str. (1 Stk.) Luisenstr. (1 Stk.) Stampfmüllerstr. (1 Stk.) Arnold-Bernhard-Str. (1 Stk.)
SCHULEN				
Grundschulen	1 Stk	„Werner-Lindemann-Grundschule“ Elisabethstr.	5 Stk.	Grundschule am Margaretenplatz, Privatschule Universitas Patriotischer Weg Christophorusschule Groß Schwaßer Weg Türmchenschule Johan-Schehr-Str. Waldorfschule Feldstraße
Gesamt- und Regional- schule	2 Stk	Heinrich-Schütz-Schule Heinrich-Schütz-Str. Grundschule am Margaretenplatz,	0 Stk.	
weiterführende Schulen: Gymnasium, Gesamt- und Berufsschulen	5 Stk.	Werner-Lindemann-Schule Elisabethstr., Borwinschule Integrierte Gesamtschule mit gymnasialer Oberstu- fe Am Kabutzenhof , Pädagogische Kolleg Rostock Lohmühlenweg Private Fachschule für Technik Warnowufer GfG Gesellschaft für Gesundheitsfachberufe Bremerstr.	7 Stk.	Integrierte Gesamtschule Universitas Patriotischer Weg, Waldorfschule Feldstraße, Innerstädtisches Gymnasium Goetheplatz Berufliche Schule für Technik Fritz-Triddelfitz-Weg, Christophorusschule Groß Schwaßer Weg, Medien colleg rostock Friedrichstr., Designakademie Lagerstr.
Weiterbildungsschule	1 Stk	Am Kubutzenhof/Warnowufer (VHS Rostock)	1 Stk.	Astronomische Station „Tycho Brahe“ Nelkenweg
Uni/ Fachhochschule	4 Stk.	Medica Akademie Werftstr., Hotel- und Wirtschaftsschule Am Kabutzenhof, Schulträgergesellschaft für Bildung und Beruf Am Kabutzenhof, Uni Rostock Wirtschafts- und Sozialwiss. Fakultät Ulmenstr. Uni Rostock Universitätsmedizin Schillingallee	2 Stk.	Uni Rostock Mathematisch-Naturwissenschaftl. Fakultät ALIAS Weiterbildungsakademie Goerdelstr.
Förder- und Sonder- schule	1 Stk.	Förderzentrum am Schwanenteich Kuphalstr.	1 Stk.	Heinrich-Hoffmann-Schule Gehlsheimer Str.
BEHINDERTENEINRICHTUNGEN UND BEGEGNUNGSSTÄTTEN				
Behinderteneinrichtung	2 Stk.	Integrat. Kita „Tierhäuschen“ Schweriner Str. , Integrat. Kita „Spielkiste“ Waldemarstr.	2 Stk.	Integrat. Kita „Lindenpark“ Feldstr., Integrat. Kita „Anne Frank“ Goerdelstr.
Begegnungsstätte	1 Stk.	Waldemar Hof Waldemarstr.	1 Stk.	Stadtteil- und Begegnungszentrum Reutershagen Kuphalstr.
GESUNDHEITSEINRICHTUNGEN				
Klinik	5 Stk.	Kuphalstraße (1 Stk.) Strempelstraße (2 Stk.) Schillingallee (2 Stk.)	11 Stk.	Doberaner Str. (3 Stk.) Gertrudenplatz (1 Stk.) Wismarsche Str. (1 Stk.) Ernst-Heydemann-Str. (4 Stk.), Clara-Zetkin-Str. (1 Stk.)

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

Sanitätshaus	2 Stk.	Neptunallee (1 Stk.) Ulmenstr. (1 Stk.)	6 Stk.	Goerdelstr. (1 Stk.) Ernst-Thälmann-Str. (1 Stk.) Goerdelstr. (1 Stk.) Dethardingstr. (1 Stk.) Wismarsche Str. (1 Stk.) Doberaner Str. (1 Stk.) Am Vögenteich (1 Stk.)
Apotheke	4 Stk.	Hans-Sachs-Allee (1 Stk.) Werftstraße / Neptuncenter (1 Stk.) Schillingallee (1 Stk.) Doberaner Str. (1 Stk.)	9 Stk.	Parkstr. (1 Stk.), Wismarsche Str. (2 Stk.) Doberaner Str. (1 Stk.) Leonhardstr. (1 Stk.) Kröpeliner Str. (1 Stk.) Ernst-Thälmann-Str. (1 Stk.) Schulenburgstr. (1 Stk.) Goerdelstr. (1 Stk.)
SPORT- UND SPIELSTÄTTEN, FREIZEITEINRICHTUNGEN				
Sporthalle	7 Stk.	Warnowufer (Halle 603) Elisabethstraße (1 Stk.) Am Kabutzenhof (1 Stk.) Hans-Sachs-Allee (1 Stk.) Tschaikowskistr. (1 Stk.) Heinrich-Schütz-Str. (1 Stk.) Kuphalstr. (1 Stk.)	14 Stk.	Fährstr. (1 Stk.) Barnstorfer Weg (1 Stk.) Wismarsche Str. (1 Stk.) Feldstr. (1 Stk.) St.-Georg-Str. (1 Stk.) Schillingallee (2 Stk.) Kopernikusstr. (4 Stk.) CJD Sporthalle (1 Stk.) John-Schehr-Str. (1 Stk.) Fritz-Triddelfitz-Weg (1 Stk.)
Feldsportanlage	10 Stk.	Neptunallee (Klettersport), Elisabethstraße (Kleinfeld- und Schulsportanlage), Am Kabutzenhof (Kleinfeld- und Schulsportanlage), Hans-Sachsallee (3 Großfeld-, 1 Kleinfeld-, 1 Kleinstfeldanlage), Heinrich-Schütz-Str. (Kleinfeld- und Schulsportanlage), Kuphalstr. (Kleinstfeldanlage Rostocker Freizeitzentrum)	16 Stk.	Fritz-Triddelfitz-Weg (Großfeld), John-Schehr-Str. (Kleinfeld- und Schulsportanlage), Linzer Str. (Kleinstfeldanlage) Edelweißweg (Kleinstfeldanlage Rodelberg), Kopernikusstr. (5 Großfeldanlagen Hansa Rostock), Trotzenburger Weg (2 Großfeldanlagen, 1 laufhallenkomplex), Barnstorfer Weg (Kleinfeld- und Schulsportanlage), Feldstr. (Kleinstfeldanlage Lindenpark), Gertrudenstr. (Kleinstfeldanlage Beim Grünen Tor), Haedgestr. (Kleinstfeldanlage Haedgestr.)
Gerätespielanlage	6 Stk.	Hamburger Str. (2 Stk.) Spielplatz öffentlich Hans-Sachsallee (1 Stk.) Spielplatz öffentlich Patriotischer Weg (1 Stk.) Spielplatz öffentlich Thomas-Müntzer-Platz (1 Stk.) Gr. Rutschkugel Gewettstr. (1 Stk.) Spielplatz öffentlich	13 Stk.	Haedgestraße Spielplatz öffentlich Zochstr., Aalstecherstr. Spielplatz öffentlich Lastadie Waldemarstr. Spielplatz öffentlich Borwinstr., Hundertmännerstr. Spielplatz öffentlich Lindenpark, Laurembergstr. Spielplatz öffentlich Laurembergstr., Bei den Polizeigärten Spielplatz öffentlich Bei den Polizei-

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

				gärten., Schillingallee Kletterspielkombination öffentlich), Spielanlage Platz der Jugend, Kastanienplan Spielplatz öffentlich Kastanienplatz, Tiergartenallee Spielgeräte und Spielplatz öffentlich Barnstorfer Anlagen, Fliederwer Spielplatz öffentlich Im Garten Linzer Str. Spielplatz öffentlich Linzer Str. Kärtner Str. Spielplatz öffentlich Kärtner Str., Jung-Jochen-Weg Spielplatz öffentlich Spielplatz öffentlich Jung-Jochen-Weg
Fitnessstudio	3 Stk.	Doberaner Straße (2 Stk.) Maßmannstraße (1 Stk.)		Fritz-Triddelfitz-Weg (1 Stk.) Friedhofsweg (2 Stk.) Bergstr. (1 Stk.) Kuphalstr. (1 Stk.)
Bibliothek	1 Stk.	Neptunallee (BSH)		
Theater/Bühne	2 Stk.	Hellingstraße (1 Stk.) Halle 207 (nur temporär) Warnowufer (1 Stk.) Bühne 602	4 Stk.	Patriotischer Weg Volkstheater Margaretenstr. Heiligen-Geist-Kirche Doberaner Str. Peter-Weiß-Haus Klosterhof Schliemannstr. (1 Stk.) Tiergartenallee (1 Stk.)

Ein umfassendes Angebot an Läden und Dienstleistern des täglichen Bedarfs besteht durch das unmittelbar benachbarte Neptun-Einkaufcenter und diverse Supermärkte, Discounter, Nahversorger und Drogerien in der KTV bzw. dem Hansaviertel. Zudem existieren mehrere Bäckereien im Umfeld des Plangebietes bzw. im Neptuneinkaufscenter.

Verkehrliche Infrastruktur

Motorisierter Individualverkehr

Die Fläche des Werftdreiecks (Geltungsbereich) wird von der Lübecker Straße mit der parallel verlaufenden zweigleisigen Straßenbahntrasse und der Werftstraße (einschließlich der nördlichen Verlängerung der Maßmannstraße) umgeben sowie von der Max-Eyth-Straße durchquert.

Sowohl bei der Werftstraße als auch bei der Lübecker Straße handelt es sich um Straßen mit sehr hoher Verkehrsbelastung. Das Verkehrsaufkommen der Werftstraße liegt laut aktuellen Zahlen des Amtes für Verkehrsanlagen (10/2015), was den Abschnitt nordwestlich des Abzweigs Max-Eyth-Str. betrifft, bei 14.000 Kfz/Tag, für den Abschnitt südöstlich davon bei 12.000 und für deren südlichen bzw. östlichen Abzweig am Platz des 17. Juni beträgt die Belegung 7.400 bzw. 6.200 Kfz/Tag. Auf der Lübecker Straße verkehrten 2015 auf Höhe des Plangebiets durchschnittlich 36.200 Kfz/Tag; östlich der Einmündung der Werftstraße gar 39.500 Kfz/Tag. Die vierspurig ausgebaute, ca. 12 m breite Lübecker Straße zählt zu den am meisten befahrenen Straßen im Stadtgebiet Rostocks und ist Bestandteil der L 22, der wichtigsten innerstädtischen Ost-West-Verbindung. Sie übernimmt für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Stadtmitte und dem Umland sowie nach Warnemünde und zu den großen Wohngebieten im Nordwesten des Stadtgebietes bzw. zwischen der Bundesautobahn BAB A 19 und der Bundesstraße B 103.

Die Werftstraße ist zweispurig ausgebaut und weist eine Fahrbahnbreite von ca. 7,00 bis 7,50 m auf. Sie stellt zusammen mit der Max-Eyth-Straße eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Nordwesten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dar. Die Max-Eyth-Straße ist ebenfalls zweispurig ausgebaut und weist eine max. Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m auf. Auf ihr verkehrten zum Zeitpunkt der Verkehrsermittlung (10/2015) ca. 5.500 Kfz/Tag.

Innerhalb der Plangebietsgrenzen sind verschiedene Fahrbeziehungen unterbunden. So kann z.B. die Werftstraße an ihrem östlichen Ende nur als Einbahnstraße in Ost-West-Richtung befahren werden. Weiterhin ist ein Abbiegen von der Lübecker Straße in die verlängerte Maßmannstraße nach Norden nicht möglich.

Der unter Kapitel 2.3 zusammengefasste Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) weist bereits auf Schwachpunkte bzw. Verbesserungserfordernisse in der Straßeninfrastruktur im Bereich Werftdreieck hin. Bezogen auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ergeht aus den bisherigen Begutachtungen, dass diejenige des Knotens Max-Eyth-Str./Lübecker Str. und hier speziell diejenige des Linksabbiegers in die Max-Eyth-Straße den Anforderungen nicht entspricht. Durch die begrenzte Länge der Abbiegespur, welche sich aufgrund des geringen Abstands zum vorherigen Knotenpunkt am Holbeinplatz auch nicht verlängern lässt, kommt es zu den Stoßzeiten auch zu Beeinträchtigungen der vorausgehenden Knotenpunkte.

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist an das Busnetz der RSAG angeschlossen. Die Buslinien 34 (befindet sich in der Testphase) und F1 durchqueren das Plangebiet. Die F1 fährt entlang der Lübecker Straße. Die Linie 34 biegt von der Lübecker Straße auf die Max-Eyth-Straße, an deren nördlichem Ende sie wiederum in die Werftstraße Richtung Bramow abbiegt. Bushaltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet am Haltepunkt Holbeinplatz (Linie 34, F1) Maßmannstraße (Linie F1) und Haltestelle Carl-Hopp-Straße (Linie 34). Die Linie 34 verkehrt montags bis freitags zwischen 5:30 und 17:00 halbstündig, die Linie F1 bedient die Nachtstunden zwischen 1:00 und 6:00 bzw. 8:00 am Sonntag im Stunden- bzw. Halbstundentakt.

Ferner weist das Plangebiet einen Anschluss an das Straßenbahnnetz auf. Die Linien 1, 2 und 5 verlaufen entlang der Lübecker Straße. Es bestehen zwei Straßenbahnhaltestellen innerhalb der Plangebietsgrenzen; „Maßmannstraße“ und „Holbeinplatz“. Montags bis frei-

tags verkehren die Straßenbahnlinien 1 und 5 zur Haupttageszeit (ca. 7:00-18:00) alle 10 Minuten zu den Nebentageszeiten nur alle 15 bzw. 30 Minuten, samstags alle 15 Minuten zur Haupttageszeit und ansonsten alle 30 Minuten und sonn- und feiertags zwischen 8:00 und 0:00 alle 30 Minuten. Die Linie 2 verkehrt nur zu den Haupttageszeiten und hier montags bis freitags alle 20 Minuten und samstags im halbstündigen Takt.

Am Holbeinplatz befindet sich zudem ein S-Bahnhalte der Linie S1, die zum Rostocker Hauptbahnhof sowie in entgegengesetzter Richtung nach Warnemünde führt, sowie der S-Bahn-Linien 2 und 3, die zwischen Güstrow und Warnemünde verkehren. Während der Hauptberufsverkehrszeiten ist, betrachtet man die 3 Linien zusammen, ist mit Abfahrten alle 7 bis 8 Minuten eine sehr kurze Taktung gewährleistet, während der übrigen Haupttageszeit (4:30 bis 22:00) besteht eine Verbindung alle 15 Minuten (nur Linie 1) und anschließend besteht ein 30-Minuten-Takt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht eine weitere Taktung mit Verbindungen alle 15 Minuten zwischen ca. 8:00 und 22:00 bzw. alle 30 Minuten ab 4:30 und nach 22:00.

Ferner befindet sich ein Fähranleger (Personenfähre Kabutzenhof – Gehlsdorf) in ca. 750 m Entfernung nordöstlich des Plangebietes. Von diesem Fähranleger weitere, ca. 200 m in östliche Richtung entfernt befindet sich ein Taxistand mit 2 Stellplätzen.

Fuß- und Radwegenetz

Das Plangebiet ist über straßenbegleitende Fuß- und Radwege entlang der Lübecker Straße, Werftstraße und Max-Eyth-Straße in das städtische Wegenetz eingebunden und damit grundsätzlich auch für den nicht motorisierten Verkehr gut erreichbar. Die Fuß- und Radwegeverbindungen sind jedoch teilweise nur einseitig oder auch nur abschnittsweise ausgebildet bzw. ausgebaut.

Die Lübecker Straße ist beidseitig mit einem Radweg ausgestattet. Am südlichen Fahrbahnrand befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg, während sich am nördlichen Fahrbahnrand nur ein separater Radweg im Richtungsverkehr zwischen Fahrbahn und dem Gleiskörper der Rostocker Straßenbahn befindet. Ein straßenbegleitender Gehweg fehlt hier.

Innerhalb der Plangebietsgrenzen befindet sich am nördlichen Fahrbahnrand der Werftstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Gehwegweg 1,70 m, Radweg 2,00 m breit) mit Sicherheits- und Begrenzungstreifen von insgesamt 1,05 m Breite. Durch eine entsprechend unterschiedliche Pflasterung bzw. Kennzeichnung werden die beiden Nutzergruppen in dem gemeinsamen Bereich von einander separiert. Dieser Radwegabschnitt, der laut Kennzeichnung ausschließlich von den Radfahrern aus Richtung Innenstadt kommend genutzt werden soll, wurde erst im Verlauf des Jahres 2016 eingerichtet und Anfang November 2016 freigegeben.

Für die Radfahrer, die aus Richtung Schmarl/Marienehe in die Innenstadt fahren, besteht innerhalb der Plangebietsgrenzen im Straßenraum der Werftstraße ein separater Radweg. Fußgänger können auf dieser Seite der Werftstraße einen separaten Fußweg (vorwiegend mit Betonplatten befestigt) entlang des Zaunes nutzen. Zwischen Fußweg und Straße ist tlw. ein aufgelassener Grünstreifen und/oder (teil)versiegelter Flächen mit Lager- und Parknutzung ausgebildet.

Die Max-Eyth-Straße weist einen zumeist aus Betonplatten befestigten beidseitigen Fußweg auf. Ein Radweg ist lediglich auf der westlichen Seite vorhanden, so dass der Fahrradverkehr derzeit teilweise im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr geführt werden muss. Dies ist insofern problematisch, als dass die Max-Eyth-Straße insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer von hoher Bedeutung als Verbindungsachse zwischen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und dem Neptun-Einkaufcenter bzw. der Promenade an der Warnow ist. Darüber hinaus stellt die Max-Eyth-Straße eine Verbindung zwischen dem Holbeinplatz als ÖPNV-Verknüpfungspunkt und dem Gelände der ehemaligen Neptunwerft sowie den nordwestlich angrenzenden Gewerbegebieten dar.

Ruhender Verkehr

Am „Haus des Bauens und der Umwelt“ am Holbeinplatz existiert ein gebührenpflichtiger öffentlicher Parkplatz mit 36 Kfz-Stellplätzen für zeitlich begrenztes Parken (1 Stunde). Die zum Neptun-Einkaufcenter zugehörigen Kfz-Stellplätze sind lediglich während der Geschäftsöffnungszeiten für die Kunden nutzbar. Weitere öffentliche Stellplatzanlagen sind im näheren Umfeld des Plangebietes nicht vorhanden.

Der Freiflächenbereich nordwestlich der EUFH MED (ehemalige Handelsschule) wird derzeit als Parkplatz genutzt. Eine Widmung als öffentlicher Parkplatz besteht jedoch nicht. Darüber hinaus besteht eine (teil)befestigte Fläche im westlichen Bankettbereich der Max-Eyth-Straße, welche ebenfalls zum Parken von Kfz (ca. 10-15 Stellplätze) genutzt wird. Weiterhin wird bisher der südwestliche, teilweise unbefestigte Randstreifen der Werftstraße zum „wildem“ Parken genutzt.

Stadttechnische Infrastruktur

Aufgrund seiner zentralen Lage im Innenstadtbereich der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, der angrenzenden (Wohn)Nutzungen sowie der Vornutzungen ist das Plangebiet nahezu vollständig mit allen wichtigen Hauptmedien (Trinkwasser, Abwasser, Strom und Telekommunikation) erschlossen.

Abwasser

Laut Bestandsplan der EURAWASSER Nord GmbH vom September 2015 befinden sich Anlagen der Mischwasserkanalisation in der Lübecker Straße, Max-Eyth-Straße, Maßmann- und Werftstraße.

Der Sammler unter der Max-Eyth-Straße weist ein Haubenprofil mit einer Breite von ca. 2,5 m und einer Höhe von ca. 2,75 m auf. Die vorhandenen Sohliefen liegen bei bis zu 4,8 m. In der Werftstraße wird das Abwasser in einem Kastenprofil mit einer Breite von ca. 1,5 m und einer Höhe von ca. 2,1 m transportiert. Die Sohliefen betragen hier bis zu 5,2 m. Beide Sammler haben eine große Bedeutung innerhalb des Rostocker Entwässerungssystems und sind langfristig zu erhalten.

Trinkwasser

Der von der EURAWASSER Nord GmbH im September 2015 übergebende Bestandsplan zeigt im Verlauf der Lübecker Straße, Maßmann- und Werftstraße einen Trinkwasserleitungsbestand auf. In der Werftstraße verläuft eine Trinkwasserleitung HW 400, von der aus die nördlich an die Werftstraße angrenzenden Grundstücke bzw. Gebäude mit Trinkwasser versorgt werden.

Im südöstlichen Bereich des Plangebietes, im Straßenabschnitt der Maßmannstraße, zwischen Lübecker und Werftstraße, verläuft eine Trinkwasserleitung HW 500.

Im südlichen Bereich der Lübecker Straße verläuft im Abschnitt zwischen Maßmannstraße bis zur westlichen Geltungsbereichsgrenze eine Trinkwasserleitung da 225x13,4 PE 100. Diese dient der Trinkwasserversorgung der südlich an die Lübecker Straße angrenzenden Wohnbebauung. Im Abschnitt zwischen Maßmannstraße und östlicher Geltungsbereichsgrenze, südlich des Platzes des 17. Juni, verläuft eine PVC 200 Wasserleitung. Von ihr gehen die Hausanschlüsse der südlich angrenzenden Wohnbebauung ab.

Strom

Nach den von den STADTWERKE Rostock AG im August 2015 übergebenden Bestandsplänen „Strombestand“ befinden sich im nördlichen Bankettbereich der Werftstraße zwei 20-kv-Kabel. Auf Höhe der Neptunallee kreuzen diese die Werftstraße und verlaufen bis zur westlichen Geltungsbereichsgrenze südlich der Werftstraße. Darüber hinaus verläuft südlich der Werftstraße, parallel zu dieser, ungefähr auf Höhe der EUFH MED, ein weiteres 20-kv-Kabel,

welches an die Trafostation („TrSt Werftdreieck“) im Bereich der Freifläche nordwestlich der EUFH MED angeschlossen ist.

Entlang der Max-Eyth-Straße verläuft ausschließlich im östlichen Bankettbereich ein 20-kv-Kabel. Ungefähr auf Höhe der Biegung/Kurve zweigt die Leitung in Richtung Osten ab und verläuft innerhalb der Freifläche in einer unbekannten Trasse. Im Kreuzungsbereich Max-Eyth-Straße/Lübecker Straße quert das 20-kv-Kabel die Lübecker Straße. Es verläuft im südlichen Bankettbereich der Lübecker Straße weiter in Richtung Westen. Darüber hinaus verläuft im südlichen Bankettbereich der Lübecker Straße (im Gehwegbereich) ein 0,4-kv-Kabel der Stadtwerke Rostock. Auf Höhe des Platzes des 17. Juni quert das 0,4-kv-Kabel die Lübecker Straße und im späteren Verlauf auch die Werftstraße bzw. verlängerte Maßmannstraße auf Höhe des Autohauses Goldbach. Im Weiteren verlaufen zwei 0,4-kv-Kabel parallel zum Straßenverlauf der Werftstraße.

Telekommunikation

Laut Bestandsplan der TELEKOM Deutschland GmbH vom August 2015 verlaufen in den Bankettbereichen der Werftstraße, der Max-Eyth-Straße sowie der Lübecker Straße Telekommunikationsleitungen des Unternehmens.

Entlang der Lübecker Straße verläuft die Bestandsleitung ausschließlich im südlichen Bankettbereich. Sie versorgt die südlich an die Lübecker Straße angrenzende Wohnbebauung. Im Bereich der Max-Eyth-Straße verläuft das bestehende Leitungsnetz der Telekom ausschließlich im westlichen Bankettbereich. Im Bereich der Werftstraße befinden sich laut Bestandsplan im südlichen Bankettbereich durchgehend Telekommunikationsleitungen der Telekom, von denen aus u.a. die nördlich angrenzenden Gewerbegrundstücke bzw. Gebäude erschlossen werden. Abschnittsweise, u.a. im Bereich des Neptun-Centers, befinden sich auch Telekommunikationsleitungen im nördlichen Bankettbereich der Werftstraße.

Innerhalb des Plangebietes, d.h. im nicht (mehr) bebauten Bereich, befinden sich Teile eines aufgegebenen Kabelschachtes mit aufgegebenen Erdkabel und aufgegebener Verbindungsstelle. Dies betrifft zum einen die Freifläche östlich des Autohauses Goldbach, die heute als befestigte Stellfläche für Pkw (Ausstellungsfläche) genutzt wird. Zum anderen befinden sich entsprechende Teile von Kabelschächten, Erdkabeln und/oder Verbindungsstellen im Bereich der Freifläche westlich bzw. südwestlich neben der EUFH MED. Hierbei handelt es sich um die Reste der Leitungsbestände, die das inzwischen zurückgebaute Verwaltungsgebäude, die abgerissene Berufsschule der VEB Neptun Werft und tlw. die ebenfalls zurückgebauten angrenzenden Werkshallen versorgt haben.

Im Bereich Werftstraße Nr. 50 (Neptun-Center) befindet sich eine Mobilfunkantenne. Der Abstand der Antennenunterkante zum Erdfußboden beträgt ca. 37 m. Der vertikale Sicherheitsabstand zur Antennenunterkante beträgt 1,46 m, der horizontale Sicherheitsabstand beträgt 8,97 m.

Darüber hinaus verlaufen laut Bestandsplan „Informationskabel“ vom August 2015 Fernmeldekabel der Stadtwerke Rostock AG innerhalb des Plangebietes. Hierbei handelt es sich um ein bis zwei Fernmeldekabel (A-2YF(L)2Y 20x2x0,8) parallel südlich der Werftstraße verlaufend. Teilweise wird dieses Kabel durch ein HDPE-Rohr geschützt. Darüber hinaus verläuft im westlichen Bankettbereich der Max-Eyth-Straße ein durch ein HDPE-Rohr geschütztes Fernmeldekabel. Im östlichen Bankettbereich der Max-Eyth-Straße befinden sich zwei weitere, ungeschützte Fernmeldekabel. Ähnlich wie das Stromkabel der Stadtwerke Rostock AG zweigt die Leitung im Kurvenbereich in Richtung Osten ab und verläuft innerhalb der Freifläche. Im Kreuzungsbereich Max-Eyth-Straße/Lübecker Straße kreuzt eine der Leitungen die Max-Eyth-Straße und verläuft in einem HDPE-Rohr weiter Richtung Westen. Daneben befindet sich eine stillgelegte Fernmeldeleitung der Stadtwerke Rostock AG.

Straßenbeleuchtung

Eine den Erfordernissen entsprechende Straßenbeleuchtung ist im Bereich der Werftstraße sowie der Lübecker Straße gegeben. Für die Max-Eyth-Straße besteht bisher keine durchgängige Straßenbeleuchtung. Ein Erdkabel befindet sich laut Bestandsplan der STADTWERKE Rostock AG vom August 2015 jedoch im östlichen Bankettbereich der Max-Eyth-Straße.

Fernwärme

Das „Werftdreieck“ liegt im Vorranggebiet der Fernwärmesatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Im Bereich der Werftstraße befinden sich bereits Fernwärmeleitungen der Rostocker Stadtwerke AG. Von der östlichen Geltungsbereichsgrenze bis zur EUFH MED verlaufen zwei Leitungen im nördlichen Bankettbereich der Werftstraße. Dann kreuzen sie die Straße und verlaufen südlich der Werftstraße bis zur Einmündung der Neptunallee. Von der Neptunallee aus bis zur Tankstelle in der Werftstraße verlaufen die Leitungen wiederum im nördlichen Bankettbereich. Im Folgenden verlaufen sie innerhalb der Werftstraße bis in den Kreuzungsbereich zur Max-Eyth-Straße, wo sie wiederum im nördlichen Bankettbereich verlegt sind.

Gas

Innerhalb des Plangebietes verlaufen Gasleitungen (MD Leitungen) der Stadtwerke Rostock AG. Südlich der Werftstraße, parallel zu dieser, verläuft eine Gasleitung (DN 200 PE), an die einige der nördlich angrenzenden Gewerbegrundstücke bzw. -gebäude angeschlossen sind. Darüber hinaus verläuft eine Gasleitung (DN 200 PE) im östlichen Bankettbereich der Max-Eyth-Straße (im Gehweg). Diese quert im Kreuzungsbereich Max-Eyth-Straße/Lübecker Straße den Straßenverlauf der Max-Eyth-Straße und im Folgenden die Gleisanlage der Straßenbahn und die Lübecker Straße. Dort erfolgt ein Anschluss an die bestehende Wohnbebauung des Thomas-Müntzer-Platz.

Ergänzungen und/oder Aktualisierungen zur ver- und entsorgungstechnischen Infrastruktur erfolgen bei Bedarf nach der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange entsprechend § 4 Abs. 1 BauGB.

2.4.4 Eigentumsverhältnisse

Mit insgesamt ca. 7,4 ha Fläche befinden sich wesentliche Anteile des Plangebiets seit Dezember 2014 im Eigentum der WIRO Wohnungsgesellschaft mbH. Dabei handelt es sich um die zentralen Flächen sowie die Grundstücke westlich der Max-Eyth-Straße mit den Flurstücksnummern 418/1, 418/3, 419/1, 420/1, 421/2, 421/3, 421/4, 422/1, 423/1, 425/1, 426/1, 447/3 (tlw.), 447/7 (tlw.), 447/8, 447/10, 447/11 (tlw.) und 447/14 der Flur 1, Flurbezirk IV.

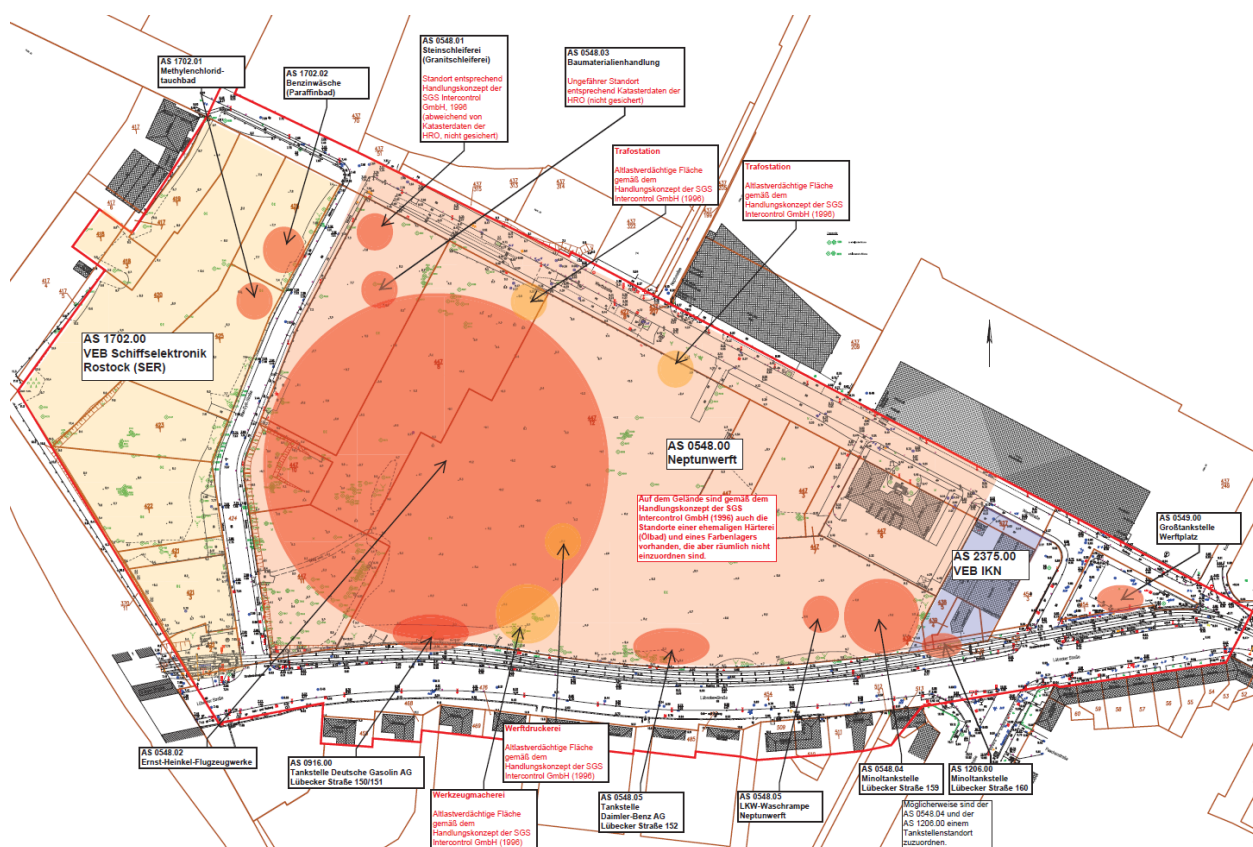
Die Verkehrsflächen sowie weitere Einzelflächen (westlich der EUFH MED sowie im Einmündungsbereich der Max-Eyth-Straße/Lübecker Straße) befinden sich im Eigentum der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Im Einzelnen sind dies folgende Flurstücke: 370/11, 370/12, 421/2, 424, 427/8, 438/3, 438/4, 439/3, 447/2, 447/3, 447/7 (tlw.), 447/11 (tlw.), 454/1 und 454/4 der Flur 1, Flurbezirk IV.

Die bebauten Bereiche im östlichen Teil des Plangebietes (EUFH MED und Autohaus Goldbach) mit den Flurstücken 447/6, 427/7, 438/5, 439/4 sowie 454/3 der Flur 1, Flurbezirk IV befinden sich in Privateigentum.

2.4.5 Altlasten / Bodenbelastung

Innerhalb der Geltungsbereichsgrenzen befinden sich nach Angaben des Amtes für Umweltschutz der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mehrere Altlastenstandorte, bei denen im Rahmen früherer Untersuchungen im Zeitraum zwischen 1992 und 2005 Boden- und

Die folgende Abbildung stellt die im Kataster der Hanse- und Universitätsstadt Rostock aufgeführten Altlastenstandorte und weitere altlastenverdächtige Standorte überblicksartig dar. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Lagezuordnungen teilweise mit Unsicherheiten behaftet sind.



Ergebnisse der Erstbewertung

Bisher liegen ausschließlich für diese beiden Bereiche des ehemaligen Betriebsgeländes des VEB Schiffselektronik Untersuchungsergebnisse aus dem Jahr 1992 vor. Dabei wurden die Untersuchungen auf die vermuteten Kontaminanten CKW und MKW beschränkt. Im Ergebnis wurden ab der Geländeoberkante bis in Tiefen von 6,0 m u. GOK teilweise erhebliche Bodenbelastungen festgestellt, die als schädliche Bodenveränderung im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) einzustufen sind. Für das übrige ehemalige Betriebsge-

lände wurden bislang keine Untersuchungen durchgeführt, so dass eine Aussage über das Vorhandensein schädlicher Bodenverunreinigungen im Sinne des BBodSchG hierfür nicht möglich ist.

Nahezu der gesamte Geltungsbereich des B-Plans östlich der Max-Eyth-Straße war Teil des ehemaligen Betriebsgeländes der Neptunwerft und wird im Altlastenkataster der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Altstandort **AS 0548.00** geführt. Im westlichen Teil des ehemaligen Betriebsgeländes befanden sich bis 1945 Produktionsstätten der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke. In dessen südlichem Teil wurden Tankstellen betrieben. Innerhalb des ehemaligen Betriebsgeländes der Neptunwerft sind folgende Teilstandorte als Altstandorte ausgewiesen: **AS 0548.01** Steinschleiferei, **AS 0548.02** Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke, **AS 0548.03** Baumaterialienhandlung, **AS 0548.04** Tankstelle Lübecker Straße 159 (VEB Minol), **AS 0548.05** LKW-Waschrampe der Neptunwerft, **AS 0548.06** Tankstelle Lübecker Straße 152 (Daimler Benz AG), **AS 0916.00** Tankstelle Lübecker Straße **150/151** (Deutsche Gasolin AG).

Für das ehemalige Betriebsgelände der Neptunwerft liegen nur wenige Untersuchungsergebnisse vor. Die Ergebnisse der 1992 ausgeführten Bodenuntersuchungen zeigen keine relevanten Schadstoffgehalte. Aufgrund der geringen Anzahl der Aufschlüsse und des geringen Analyseumfangs können hieraus aber keine verlässlichen Angaben über das Vorhandensein schädlicher Bodenverunreinigungen im Sinne des BBodSchG abgeleitet werden. Dies gilt insbesondere für die bislang nicht untersuchten Standorte ehemaliger Tankstellen, Trafostationen und weiterer Betriebseinrichtungen der Neptunwerft.

Im östlichen Teil des B-Plangebietes, aber noch westlich der Maßmannstraße, befindet sich zudem das ehemalige Betriebsgelände des VEB IKN, das im Kataster der Hanse- und Universitätsstadt als Altstandort **AS 1273.00** geführt wird. Hier wurden in den bisherigen Untersuchungen in diesem Bereich oberflächennahe Sanierungsmaßnahmen in Form von Bodenaushub im Zuge von Pflasterarbeiten durchgeführt. Unmittelbar südlich an das Gelände des ehemaligen VEB IKN grenzt das Betriebsgelände einer ehemaligen „Minoltankstelle Lübecker Straße 160“ an, welches im Kataster als Altstandort **AS 1206.00** geführt wird. Es ist möglich, dass die Altstandorte „Minoltankstelle Lübecker Straße 160“ und „Minoltankstelle Lübecker Straße 159“ (AS 0548.04) auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Neptunwerft zusammengehören. Gemäß den Angaben der vorliegenden Untersuchungen in diesem Bereich sind vermutlich noch Tankanlagen vorhanden, die bis unter die Gleise der Straßenbahn reichen. Ob diese Tankanlagen ordnungsgemäß stillgelegt, d.h. geleert, gereinigt und entgast wurden, ist nicht bekannt.

Bei der im Grenzbereich zwischen dem ehemaligen Betriebsgelände der Neptunwerft und des VEB IKN befindlichen Brunnenbohrung B2 wurden im Untersuchungszeitraum 2002 bis 2004 erhebliche Grundwasserverunreinigungen beim Parameter MKW festgestellt. Da sich der Brunnen B2 im Abstrom des ehemaligen Betriebsgeländes des VEB IKN und der Minoltankstelle(n) Lübecker Straße 159/160 befindet, ist es wahrscheinlich, dass die bei B2 festgestellten Grundwasserverunreinigungen auf Einträge aus diesen Altstandorten zurückzuführen sind.

Für den Bereich des Betriebsgeländes des ehemaligen VEB IKN und der südlich gelegenen Minoltankstelle liegen die Ergebnisse vertiefender Bodenuntersuchungen für den Parameter MKW aus dem Jahr 1992 vor. Diese zeigen ab der Geländeoberkante bis in Tiefen von 7 m u. GOK zum Teil erhebliche MKW-Gehalte, die als schädliche Bodenverunreinigungen im Sinne des BBodSchG einzustufen sind. Der im unmittelbaren Bereich der ehemaligen Tankstelle ausgebaute Brunnen B1 zeigte im Untersuchungszeitraum 1993 bis 2004 dementsprechend sehr hohe Grundwasserbelastungen an MKW und BTEX.

Östlich der Werftstraße ist im Kataster der Altstandort einer ehemaligen Großtankstelle auf dem ehemaligen Werftplatz unter **AS 0549.00** erfasst. Für diesen Altstandort wurden bislang keine Untersuchungen ausgeführt. Insofern können keine Angaben über das Vorhandensein schädlicher Bodenverunreinigungen im Sinne des BBodSchG gemacht werden.

Empfehlungen zu weitergehenden Untersuchungen

Seitens des Baugrund Stralsund Ing. mbH (09/2016) wird empfohlen, die ehemaligen Betriebsflächen des VEB SER und der Neptunwerft durch eine Rasterbeprobung zu untersuchen. Vor dem Hintergrund der berührten Wirkungspfade, der Flächengrößen und der geplanten Nutzungen wird seitens des Gutachterbüros ein Aufschluss bis 1,0 m u. GOK je 1.000 m² empfohlen. Die entnommenen Bodenproben sind zu untersuchen. An Teilstandorten innerhalb der ehemaligen Betriebsflächen, in denen eine besondere Nutzung (Tankstellen, LKW-Waschrampe, Trafostationen) bestanden hat, sind größere Aufschlusstiefen auszuführen und es sind neben Bodenproben bei Antreffen von Grund- oder Stauwasser auch Wasserproben zu entnehmen und zu untersuchen. Dies gilt auch für den bislang nicht untersuchten Standort der ehemaligen Großtankstelle auf dem Werftplatz.

Die für die Teilstandorte „Methylenchloridtauchbad“ und „Benzinwäsche“ auf dem ehemaligen Betriebsgelände des VEB SER und die auf dem Standort des ehemaligen VEB IKN und der Minoltankstelle vorliegenden Bodenuntersuchungen genügen im Wesentlichen den Anforderungen an eine orientierende Untersuchung im Sinne der BBodSchV. Auf Grundlage der ausgeführten Untersuchungen ist in diesen Teilbereichen von schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des BBodSchG auszugehen. Aufgrund des Alters der jeweiligen Untersuchungen (teilweise stammen die Untersuchungen aus den Jahren 1992 und 1993) wird seitens der Baugrund Stralsund Ing. mbH empfohlen, die ausgeführten Bodenuntersuchungen zumindest an den bislang festgestellten Kontaminationsschwerpunkten zu wiederholen und auch die vorhandenen Grundwassermessstellen im Bereich des Betriebsgeländes von IKN zu beproben.

Tabelle 2: Empfohlener Umfang weitergehender Untersuchungen

Teilstandort	Aufschlüsse	Analytik
<u>Ehemaliges Betriebsgelände VEB SER</u>		
Ehemalige Betriebsfläche ca. 26.000 m ²	Orientierende Untersuchung Rasterbeprobung 26 BS zu 1 m	Mischproben Boden: 13 x MKW, PAK, SM, OCP
Methylenchloridtauchbad	Ergänzende Untersuchung 2 BS zu je 7 m	Boden: 6 x LHKW, VC, SM
Benzinwäsche	Ergänzende Untersuchung 2 BS zu je 7 m	Boden: 6 x MKW, LHKW, BTEX
<u>Ehemaliges Betriebsgelände der Neptunwerft</u>		
Ehemalige Betriebsfläche ca. 61.000 m ²	Orientierende Untersuchung Rasterbeprobung 60 BS zu 1 m	Mischproben Boden: 30 x MKW, PAK, SM, OCP
Tankstelle Lübecker Straße 150/151	Orientierende Untersuchung 3 BS zu je 7 m 1 GWM 2" / Wasserprobe	Boden: 12 x MKW, PAK, BTEX Wasser: 1 x MKW, PAK, BTEX
Tankstelle Lübecker Straße 152	Orientierende Untersuchung 3 BS zu je 7 m 1 GWM 2" / Wasserprobe	Boden: 12 x MKW, PAK, BTEX Wasser: 1 x MKW, PAK, BTEX
Tankstelle Lübecker Straße 159	Orientierende Untersuchung 3 BS zu je 7 m 1 GWM 2" / Wasserprobe	Boden: 12 x MKW, PAK, BTEX Wasser: 1 x MKW, PAK, BTEX
LKW Waschrampe Neptunwerft	Orientierende Untersuchung 3 BS zu je 7 m	Boden: 12 x MKW, PAK, BTEX
Werkzeugmacherei, Werftdruckerei, Steinschleiferei, Baumaterialienhandlung	Orientierende Untersuchung, über Rasterbeprobung abgedeckt	--
Trafostation 1	Erstuntersuchung 3 BS zu je 3 m	Boden: 6 x PAK, MKW, PCB
Trafostation 2	Erstuntersuchung 3 BS zu je 3 m	Boden: 6 x PAK, MKW, PCB
<u>Ehemaliges Betriebsgelände des VEB IKN und Minoltankstelle</u>		
Ehemalige Betriebsfläche	Ergänzende Untersuchung 3 BS zu je 7 m 2 x Wasserprobe (aus B1, B2)	Boden: 9 x MKW, PAK, BTEX Wasser: 2 x MKW, PAK, BTEX
<u>Werftplatz</u>		
Großtankstelle Werftplatz	Erstuntersuchung 3 BS zu je 7 m 1 GWM 2" / Wasserprobe	Boden: 9 x MKW, PAK, BTEX Wasser: 1 x MKW, PAK, BTEX

Die vorliegenden historischen Analyseergebnisse aus den Jahren 1991-2005 wurden im Zuge der anschließenden orientierenden Untersuchung (H.S.W., 11.2017) den aktuell gültigen Prüfwerten der BBodSchV und der LAWA gegenübergestellt. Dabei wurden die aktuellen wohnbaulichen Nutzungsabsichten mit bereichsweise anzulegenden Kinderspielstätten zu Grunde gelegt. Danach sind insbesondere Prüfwertüberschreitungen beim Wirkungspfad Boden-Mensch und Boden-Grundwasser sowie stellenweise beim Wirkungspfad Boden-Nutzpflanze zu erkennen. Die vorliegenden historischen Analyseergebnisse sind jedoch nicht belastbar und dienen lediglich als unverbindliche Abschätzung. Durch die rezenten Verlagerungs- und Abbauprozesse kann sich ein davon abweichendes Belastungsbild ergeben. Daher wurden im Rahmen der Erkundungs- und Probenahmekampagne im Oktober 2017 die bislang festgestellten Kontaminationsschwerpunkte sowie weitere Verdachtsflächen erneut beprobt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Zugrundelegung der derzeitigen parkähnlichen und geplanten wohnlichen Nutzung die Wirkungspfade Boden-Mensch sowie Boden-Nutzpflanze eröffnet sind. Ebenfalls ist festzustellen, dass durch die vorhandenen Bodenbelastungen der Wirkungspfad Boden-Grundwasser eröffnet wird. Er werden aus gutachterlicher Sicht auf der Grundlage der hier vorliegenden Untersuchungen und für die beprobten Punkte in dieser Untersuchungsphase jedoch nur Teilbereiche als sanierungsbedürftig angesehen. Mit den schädlichen Bodenveränderungen kann, bis auf den gefundenen BTEX-Schaden am AS 1206.00 (Minoltankstelle), aus gutachterlicher Sicht minimalinvasiv umgegangen werden. Das bedeutet, dass durch die Unterbrechung des Wirkungspfades Boden-Mensch und die weitere Verminderung des Wirkungspfades Boden-Grundwasser eine sicherungsähnliche Wirkung, wie in § 2 (7) Pkt. 2 beschrieben, eintritt. Damit ist durch die zu erwartende Versiegelung der Fläche im Untersuchungsraum, den zu erwartenden Bodenaustausch im Rahmen der Erdbau- und Gründungsarbeiten sowie bei Einhaltung der weiter gegebenen Hinweise keine umfangreiche Sanierung der oberflächennahen Bodenschichten durch Dekontamination erforderlich. Davon ausgenommen sind Teilbereiche die sich erst im Rahmen der Erdarbeiten als stärker belastet darstellen.

Bezüglich der geplanten Freilegung des Kayenmühlengrabens ist die hydrogeologische Situation am Standort detailliert zu prüfen. Es ist davon auszugehen, dass zumindest lokal für das oberflächennahe Grundwasser ein Abstrom zum ehemaligen Vorfluter (Kayenmühlengraben) auftritt. Bei einer Anbindung an die Unterwarnow führen wechselnde Wasserstände zu einer Pumpwirkung im angrenzenden belasteten Bodenwasser und damit zu einer erhöhten Stoffmobilisation. Im Bereich A9 wird auf erhebliche Schrott- und Bauschuttreste, organoleptische Auffälligkeiten sowie festgestellte erhöhte PAK-Konzentrationen an der Sohle und Böschung des Grabens verwiesen. Im Zuge der Renaturierung wird daher ein großzügiger Austausch der belasteten Bodenschichten im Einzugsgebiet des Kayenmühlengrabens erforderlich.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich im Geltungsbereich des B-Plan-Gebietes Altlasten befinden, die wegen ihrer Lage und Mobilisierbarkeit über die Grenzen des Gebietes wirksam werden können.

In Anbetracht der Gesamtumstände wird daher vorgeschlagen, die gefundenen Altlasten einer Detailuntersuchung zu unterziehen.

3 PLANUNGSINHALTE

Der Bebauungsplan baut inhaltlich und funktional auf dem einphasigen städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb sowie dem darauf basierenden Funktionsplan der Albert Wimmer ZT-GmbH (Stand 07/2017) auf.

Die vorliegende Planung überplant in großen Teilen des Geltungsbereichs bestehendes Planungsrecht in Form des Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 für das Kerngebiet Werftdreieck. Eine Darstellung der gegenüber dem bisherigen Planungsrecht erfolgenden Änderungen und inwieweit diese Änderungen bestehende private Beläge betreffen bzw. mit diesen vereinbar sind, wurde bereits in Kapitel 2.2 unter dem Punkt „Tangierte Bebauungspläne und sonstige beachtliche Verfahren“ behandelt. Im Ergebnis ist die Überplanung aus den dort dargelegten Gründen mit den betroffenen privaten Belangen vereinbar.

3.1 Art der baulichen Nutzung

3.1.1 Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)

Für den bereits bebauten Bereich südlich der Lübecker Straße soll die bestehende Nutzungsstruktur mit dominierender Wohnnutzung und einzelnen ergänzenden Läden und das Wohnen nicht störenden gewerblichen Einrichtungen, welche einen Allgemeinen Wohngebiet nach § 4 BauNVO entspricht, beibehalten werden. Entsprechend wird dieser Bereich als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Betreffend der Zulässigkeit einzelner Nutzungen werden im Hinblick auf vorstehender Zielsetzung, des Erhalts der gegebenen Nutzungsstruktur, gegenüber dem Katalog nach § 4 Abs. 2 BauNVO Anlagen für kirchliche, soziale, und gesundheitliche Zwecke anstelle allgemein nur ausnahmsweise zugelassen und Anlagen für sportliche Zwecke, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ganz ausgeschlossen. Die festgesetzten, allgemein zulässigen Nutzungen beschreiben die bisher bestehende Nutzungsstruktur und die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen stellen Einrichtungen dar, welche sich in die gegebene Struktur im Hinblick auf den beabsichtigten Strukturerhalt zumindest in stark begrenztem Umfang integrieren lassen. Dagegen werden die für den angestrebten Strukturerhalt nicht dienlichen Nutzungen wie Anlagen für Verwaltungen, Tankstellen und Gartenbaubetriebe grundsätzlich ausgeschlossen.

3.1.2 Urbane Gebiete (§ 6a BauNVO)

Sämtliche Baugebiete, welche nicht aufgrund eines speziellen Nutzungszwecks als Sondergebiete nach § 11 BauNVO festgesetzt sind und mit Ausnahme des Baugebiets der EUFH MED (MK), werden als Urbane Gebiete (MU) entsprechend § 6a Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Mit der vorliegenden Planung wird die vorrangige Zielstellung verfolgt, ein belebtes, verdichtetes innerstädtisches Quartier zu schaffen, das sich an dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ orientiert. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist zudem die Schaffung eines attraktiven Wohngebiets in „konventioneller“ Form mit durchgehend geringen Immissionen im Freiraum und beschränkter Verkehrsbelastung im Umfeld zudem nicht machbar; es wird daher eine neue Qualität innerstädtischen Wohnens und Lebens für das Quartier Werftdreieck angestrebt. Dazu wird eine Nutzungsmischung aus einem vielfältigen Wohnungsangebot für möglichst breite Nutzergruppen sowie Nutzungen in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Kleingewerbe sowie in den Bereichen Bildung und sonstigem Gemeinbedarf angestrebt. Neben einer angestrebten weitgehenden Nutzungsmischung stehen aber auch andere strategische Bausteine des verfolgten städtebaulichen Konzepts für die Zielstellungen, die mit Einführung des Urbanen Gebiets verfolgt werden.

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sowie das Freiraum- und Grünkonzept sind hier insbesondere anzuführen.

Bereits die bestehende Umgebung ist von einer vielfältigen Nutzungsstruktur geprägt. So besteht südlich der Lübecker Straße eine Wohnnutzung kombiniert mit einzelnen Dienstleistungs- und gewerblichen Nutzungen. Nordöstlich schließen im Bereich der ehemaligen Neptunwerft mehrere größere Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen an. Daran nordwestlich anschließend und auch nordwestlich des Geltungsbereichs gelegen, besteht eine weit überwiegend gewerbliche Nutzung mit einzelnen Wohnnutzungen und nördlich der Einzelhandelseinrichtungen zum Warnowufer hin wieder überwiegend Wohnen und einige Büronutzungen. Auf der Fläche selbst besteht mit der Europäischen Fachhochschule für Gesundheit (EUFH MED) eine Hochschuleinrichtung von überörtlicher Bedeutung.

Die vorliegende Planung für das neue Quartier selbst sieht eine weitgehende Nutzungsmischung vor. Neben einem breit gefächerten Wohnungsangebot, welches sämtliche Wohnungsgrößen vorhält und verschiedenste Nachfragegruppen anspricht (Studenten, Singles und Paare, Familien, Menschen mit Behinderungen, Senioren), sind nach aktuellem Stand der Projektentwicklung vielfältige weitere Nutzungen verteilt auf das gesamte Plangebiet vorgesehen, die zur Belebung des Quartiers maßgeblich beitragen werden. Neben den im Rahmen des Funktionsplans bereits dargestellten, vielfältigen Nutzungen aus Einzelhandel, Dienstleistung, Kleingewerbe und Kultur/Bildung, sind weitere Angebote denkbar und sinnvoll.

Um die angestrebte Quartiersbelebung und Gebietscharakteristik zu erreichen, ist es erforderlich, dass angrenzend an die wesentlichen öffentlichen Räume entsprechend öffentlichkeitswirksame Nutzungen auch im Rahmen des B-Plans gesichert werden. Zu den wesentlichen öffentlichen Räumen gehören der gesamte Bereich östlich der Planstraße A, sowie auch deren westliche Straßenseite, der hier startende, das gesamte Quartier durchquerende zentrale Fußgängerzone, bezeichnet als „Werftpromenade“, die Umgebung der nördlich Richtung nordöstliches Quartiersparkhaus mit Mobility-Point abzweigende Planstraße B sowie der Bereich des Quartierseingangs vom Holbeinplatz aus (im Funktionsplan „Hugo-Junkers-Platz“). Im Sinne der Attraktivität und Funktionsfähigkeit der angestrebten Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen und zum Erreichen der angestrebten Quartiersbelebung ist dabei eine Konzentration bzw. Clusterbildung angestrebt. Folgende Nutzungsschwerpunkte (Cluster) sind in Vorbereitung/Prüfung bzw. bieten sich für die mittelfristige Entwicklung an:

1. Der quartiersübergeordneten Versorgung dienende Läden- und Dienstleistungseinrichtungen im östlichen Teilbereich des MU9, direkt gegenüber dem Warnow-Einkaufszentrum. Hier lassen sich aufgrund der räumlichen Nähe Synergieeffekte im Hinblick auf eine attraktive Versorgungsstruktur zu Gunsten der Bewohner/Nutzer des Plangebiets bzw. des gesamten Stadtquartiers erzielen.
2. Bildungs-/Hochschulcluster im westlichen MU9, im nördlich angrenzenden, als MK geplanten Bereich der bestehenden EUFH Med. sowie im anschließenden Teilbereich des MU5 mit ergänzenden Einrichtungen für vorgenannte Hochschule aber auch weitere Bildungsträger einschließlich der Universität Rostock. Unter diese ergänzenden Einrichtungen fallen insbesondere Bibliothek, ergänzende Seminar- sowie Arbeitsräume für Studenten und Doktoranden, Mensa, Buchhandlung, Copyshop und weitere auf den Bildungsbereich abzielende Läden und Dienstleistungen sowie temporäres Wohnen z. B. für Gaststudenten und Doktoranden.
3. Gesundheitscluster in Eckbebauung im östlichen Teil des MU8 mit Apotheke, Arztpraxen, Physiotherapie und ggf. auch Fitnessstudio.
4. Quartiersbezogene Läden- und Dienstleistungsangebote im Bereich der Planstraße B, MU5, und MU 6 ggf. unter Einbeziehung des SO „Parkhaus Ost“ mit z. B. Minimarkt, Bio-/Reformhaus, Blumen, Schreibwaren, Frisör.

5. Daran westlich anschließend können entlang der Werftstraße ein Angebot für Existenzgründer und mit dem Wohnen verträgliches Kleingewerbe wie Co-Working-Spaces, aber auch Angebote für Selbständige mit kombinierten Gewerbe- und Wohneinheiten (Gewerbe in EG und Wohnen darüber) eingeordnet werden.
6. Schwerpunktbereich für Finanz-, Versicherungs-, Immobilien-, Beratungsdienstleistungen am Quartierseingang vom Hohlbeinplatz her mit WIRO-KundenCenter für den Stadtbereich, Bankfiliale oder Servicepoint, Versicherungs-, Vermögens- und Immobiliendienstleistungen aber auch Einrichtungen der Rechts-, Steuer- und Unternehmensberatung sind denkbar.
7. Zentraler Kommunikationsbereich „Werftpromenade“, welcher die Funktionsbereiche verbindet. In diesem Bereich sind Gastronomie, Pension und/oder Bording-House, Bürgertreff mit Gemeinschaftsräumen die Kinderbetreuungseinrichtung sowie im Freibereich Spielplätze und Außengastronomie konzentriert.



Abbildung 13: Strategie Urbanes Gebiet, siehe auch Anlage 3

Neben der vorstehend dargelegten Nutzungsmischung, verfolgen auch die weiteren Aspekte der Planung die Schaffung eines urbanen und qualitätsvollen innerstädtischen Quartiers. So wird mit der dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden Verkehrskonzeption auf weitgehende Verkehrsfreiheit des Quartiers sowie eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gesetzt, das durch weitgehende Befahrungsbeschränkungen kombiniert mit der Entwicklung eines attraktiven Angebots in den Bereichen ÖPNV, Radfahrerinfrasturktur, Car-Sharing und Elektromobilität erreicht werden soll.

Zudem sind, insbesondere als Ausgleich für die hohen Verkehrs- und Lärmbelastungen im direkten Umfeld und für eine dem städtischen Umfeld und dem Quartierskonzept folgenden verdichteten Bebauung, attraktive Freiräume in Form des durchgehenden zentralen Grünzugs mit sich zu diesem öffnenden Innenhöfen und begleitender Fußgängerpromenade, des geöffneten Kayenmühlengrabens mit begleitendem Grünzug sowie in Form von großzügigen weitgehend verkehrsfreien Platzräumen an den Quartierseingängen vom Holbeinplatz und von der Planstraße A her sowie am Platz des 17. Juni geplant.

Da die Planung, was die konkreten Einzelvorhaben betrifft, noch in einem frühen Stadium steht und um dennoch mögliche, heute sich noch nicht abzeichnende Nutzungsoptionen offenhalten zu können, wird, der unter § 6a Abs. 2 BauNVO abgebildete Katalog der zulässi-

gen Nutzungen nur bedingt eingeschränkt. Lediglich die gemäß § 6a Abs. 3 BauNVO als ausnahmsweise zulässig benannten Nutzungen, das sind zum einen die nicht kerngebietstypischen Vergnügungsstätten, werden gänzlich ausgeschlossen; viele dieser Nutzungen sind mit erheblichen Lärmimmissionen und dies den Nachtzeitraum eingeschlossen, verbunden, was in Anbetracht der beabsichtigten Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Quartiers mit hohem Wohnanteil sich als nicht verträglich darstellt. Zudem ziehen viele dieser Nutzungen Verkehr an und benötigen eine große Anzahl an Stellplätzen, was sich als unvereinbar mit der angestrebten weitgehenden Verkehrsfreiheit des Quartiers darstellt. Letzteres trifft auch für die ebenfalls im Katalog nach § 6a Abs. 3 ausnahmsweise zulässigen Tankstellen zu. Hinsichtlich dieser Nutzungsart besteht zudem auch kein Erfordernis, da unmittelbar angrenzend an das Baugebiet eine Tankstelle besteht bzw. auf den gewerblichen Flächen nördlich des Geltungsbereichs die Errichtung von Tankstellen uneingeschränkt möglich ist. Die Tankstellen werden entsprechend ebenfalls ausgeschlossen.

Zur Funktionssicherung o. g. öffentlichkeitswirksamer, das Quartier belebender Strukturen, ist es erforderlich, dass in diesen zentralen öffentlichen Bereichen, insbesondere in den Erdgeschosszonen, auch eine öffentlichkeitswirksame Nutzung verbindlich festgeschrieben wird. Dies bedingt hier den Ausschluss der Wohnnutzung im Sinne von § 6a Abs. 1 BauNVO. Im Einzelnen erfolgt auf Grundlage vorstehend dargelegter städtebaulicher Überlegungen und unter Anwendung von § 1 Abs. 7 bzw. § 6a Abs. 4 Nr. 1 BauNVO ein Ausschluss des (dauerhaften) Wohnens im MU1 im südlichen Baufenster bis zum 5. OG, im MU2 im südöstlichen Baufenster sowie im südwestlichen Baufenster zur „Werftpromenade“ hin im EG, im MU3 in dessen südwestlichem Bereich im EG, im MU 4 im südwestlichen Baufenster bis zum 1. OG und im südöstlichen Baufenster zur Werftpromenade hin orientiert im EG, im MU5 in den Gebäuderiegeln parallel zu Planstraße A und B im EG, im MU6 in dessen südwestlichen, südöstlichen und nordöstlichen Baufenster, im Abschnitt zur Werftstraße hin orientiert, im EG, im MU 7 im nordöstlichen Baufenster im EG, im MU8 in den zur Planstraße A hin orientierten Gebäuden bis zum 2. OG, im westlichen Teilbereich des MU9 bis zum 3. OG und in dessen östlichen Teilbereich bis zum 5. OG. Die Angaben zu den Geschossen mit Ausschluss der Wohnnutzungen sind jeweils einschließlich des aufgeführten höchsten Geschosses. Eine weitergehende Feindifferenzierung der in einzelnen Bereichen und Geschossen zulässigen Nutzungen ist zur Absicherung vorstehen dargelegter Zielsetzung nicht erforderlich und diese findet daher auch im Sinne einer höheren Flexibilität und erweiterten Möglichkeiten einer langfristigen dynamischen Quartiersentwicklung keine Anwendung.

3.1.3 Kerngebiet (§ 7 BauNVO)

Durch Festsetzung des Bereichs der ehemaligen Handelsschule, aktuell durch die EUFH MED genutzt, als Kerngebiet (MK) soll für die Zukunft eine flexible Entwicklung dieses Grundstücks mit kerngebietstypischen Nutzungen ermöglicht werden. Auch wenn aktuell von Eigentümer und Mieter keine Absichten für eine Nutzungsänderung bestehen, so lässt sich deren Erfordernis für die weitere Zukunft nicht ausschließen. Der Ursprungsplan setzt hier bereits ein Kerngebiet fest.

Der Katalog der zulässigen Nutzungen berücksichtigt neben der städtebaulichen Situation und der Zielsetzung, für das gesamte Plangebiet ein lebendiges und attraktives innerstädtisches Quartier zu entwickeln, die beachtlichen denkmalpflegerischen Belange. Entsprechend werden die nach § 7 BauNVO zwar allgemein bzw. ausnahmsweise zulässige Nutzungen, welche aber mit vorstehenden Anforderungen nicht konform gehen, ausgeschlossen. Dieser Ausschluss trifft für Einzelhandelsbetriebe, Vergnügungsstätten, sowie Tankstellen zu. Bei den sonstigen, nicht störenden Gewerbebetrieben werden aus vorgenannten Gründen, unter Anwendung von § 1 Abs. 9 BauNVO, zudem die Nutzungsarten Lagerhäuser und Lagerplätze sowie bei den Einrichtungen für sportliche Zwecke Sportplätze ausgeschlossen.

Für die Zulassung von dauerhaftem Wohnen ist der Bereich aufgrund der denkmalpflegerischen Anforderungen des unter Schutz stehenden Gebäudes der ehemaligen Handelsschule als auch aufgrund der bestehenden und auf längere Zeit zum Weiterbetrieb vorgesehenen, das Baugebiet dominierenden Nutzung durch die Hochschule, mit entsprechender Nutzung auch der Treppenhäuser und Freiflächen, nicht geeignet. Entsprechend wird von der Möglichkeit nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO, allgemeines Wohnen zuzulassen, kein Gebrauch gemacht.

3.1.4 Sonstige Sondergebiete (§ 11 BauNVO)

Die beiden als **Sonstiges Sondergebiet „Parkhaus West/Ost“** festgesetzten Baugebiete dienen der Errichtung eines Parkhauses zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern für die Nutzer der Baugebiete. Ferner ist jeweils die Einrichtung eines Mobility Points u.a. mit Ladestationen für E-Bikes und E-Autos sowie Carsharing-Station geplant. Entsprechende Einrichtungen und darüber hinaus alle mit der Zweckbestimmung wesensmäßig verbundenen baulichen und sonstigen Anlagen werden daher zugelassen. Die überschlägige Berechnung des Stellplatzbedarfs, basierend auf der neuen Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2017 ist in dem Kapitel 3.6.2 dargestellt.

Im Hinblick auf einen ggf. zukünftig resultierenden Bedarf an Stellplätzen, das für das vorliegende Baugebiet entwickelte Mobilitätskonzept zielt ja vorrangig auf eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ab, soll auch die Einordnung von Läden und sonstigen Gewerbebetrieben im Erdgeschoss ermöglicht werden sowie sonstige Gewerbebetriebe ausnahmsweise in den übrigen Geschossen. Zudem wird die Unterbringung von Sport- und Freizeitanrichtungen, insbesondere einer Spielfläche für die Altersgruppe 14-19 Jahre (ggf. Bolzplatz, Basketballplatz) bzw. die Einrichtung einer Indoor-Skaterhalle im Bereich des Parkhauses im obersten Geschoss in Erwägung gezogen, um das Angebot an Spielplätzen, insbesondere für die Altersgruppen >13 Jahre, im unmittelbaren Wohnumfeld bzw. im Bereich der KTV zu verbessern. Denn bisher besteht im Umfeld ein Mangel an adäquaten Angeboten. Entsprechend werden Einrichtungen für sportliche Zwecke allgemein zugelassen.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

In Anbetracht des erheblichen Bedarfs an Wohnungen und weiteren Nutzungen im Bereich Handel, Dienstleistung und an Räumlichkeiten für Büro-, Kleingewerbe und Bildung (insbesondere optionale zukünftige Erweiterung EUFH MED), der Anforderung eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, gerade an kernstadtnahen Standorten, sowie der umgebenden verdichteten Siedlungsstruktur, wird eine verdichtete Bebauung des Plangebiets angestrebt.

Die Festsetzungen bezüglich der Grundflächenzahl (GRZ), Geschossflächenzahl (GFZ), der zulässigen Höhe der baulichen Anlagen und der zulässigen Geschossigkeit sind aus der von der Albert Wimmer ZT-GmbH im Juli 2017 vorgelegten Funktionsplanung (vgl. Kapitel 2.3) abgeleitet.

Ein Ausgleich für das durchgehend höhere, an den Vorgaben zum zulässigen Maß der Baulichen Nutzung nach § 17 Abs. 1 BauNVO für ein Urbanes Gebiet orientierten Maß der baulichen Nutzung, erfolgt durch die städtebauliche Grundstruktur mit einem groß dimensioniertem zentralen Grünzug, begrünten Innenhöfen in den einzelnen Baublocks, einer strukturellen Öffnung der einzelnen Höfe zu vorstehendem zentralen Grünzug hin, eines weiteren den geöffneten Kayenmühlengraben begleitenden Grünzugs sowie nutzbare großzügige, weitgehend verkehrsfreie Platzräume an den Quartierseingängen und am Platz des 17. Juni. Weiterhin ist die Baustruktur so angelegt, dass eine Gliederung der Blockränder in mehrere Gebäudekubaturen erfolgt und zwischen den einzelnen Kubaturen hinreichende Abstandsflächen entsprechend der Anforderungen der Bauordnung MV eingehalten werden können. Hierdurch wird eine hinreichende wohnungsnah extensive Erholung gewährleistet, ebenso durchgehend eine angemessene Belichtung und Belüftung aller Nutzungen. Zum Nachweis

einer angemessenen Belichtungssituation wurden im Rahmen des Funktionsplans Besonnungsstudien für Frühjahr bis Herbst und zwar zum 21. März wie zum 21. Juni vorgelegt. Demnach sind auch zum 21. März, 12:00 die überwiegenden Flächen der Innenhöfe sowie über 90% des zentralen Grünzugs besonnt.

3.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) für das Allgemeine Wohngebiet (WA) südlich der Lübecker Straße erfolgt bestandsorientiert und lässt nur wenig Spielraum für bauliche Entwicklungen. Geringfügige Erweiterungen, z.B. für eine ggf. aus schallschutztechnischer Sicht verfolgte Lückenschließung zwischen den Bestandsgebäuden, werden aber berücksichtigt. Das in § 17 BauNVO definierte Höchstmaß der GRZ wird nicht überschritten.

Die Festsetzung der GRZ in den Urbanen Gebieten erfolgt differenziert nach Teilbereichen (Nummerierung der Baugebiete) entsprechend der jeweiligen situativen und nutzungsbezogenen Anforderungen; letzteres insbesondere was die Baustruktur betrifft (Blockrandbebauung erfordert größere GRZ als einzelne Punkthäuser). Für die Baugebiete MU 1 bis MU 3 ist die GRZ mit 0,4, für das Baugebiet MU 4 mit 0,45 für die Baugebiete 6 und 7 mit 0,5, für die Baugebiete MU 5 und MU 8 mit 0,55 sowie für das Baugebiet MU 9 mit 0,7, festgesetzt. Damit bleiben die Festsetzungen zur GRZ teilweise deutlich unter dem Höchstmaß für Urbane Gebiete nach § 17 BauNVO von 0,8, was vorrangig durch das verfolgte Parkraumkonzept mit oberirdischen Parkhäusern und dem durchgängigen Verzicht von Tiefgaragen unter den Innenhöfen ermöglicht wird.

Die GRZ für das Kerngebiet (im Bereich des durch die EUFH MED genutzten Gebäudes bzw. Grundstücks) wird aufgrund der denkmalpflegerischen Anforderungen und davon abzuleitenden Baubeschränkungen bestandsorientiert festgesetzt. Hierbei ist eine Erhöhung der im Ursprungsbebauungsplan Nr. 10.KM.63 festgesetzten GRZ von 0,4 auf 0,6 notwendig, um die bestehenden (versiegelten) Stellplatzbereiche planungsrechtlich abzusichern. Einer baulichen Erweiterung des Hauptgebäudes und/oder einer Ergänzung mit weiteren Gebäuden sind dagegen durch den Denkmalschutz Grenzen gesetzt; daher wird von einer nach den Vorgaben des § 17 Abs. 1 BauNVO möglichen höheren GRZ (bis 1,0) kein Gebrauch gemacht².

Die festgesetzte GRZ für das Sonstige Sondergebiet „Parkhaus West“ hält die in § 17 BauNVO definierte Obergrenze von 0,8 ein.

Dagegen wird diese beim Sonstigen Sondergebiet „Parkhaus Ost“ mit einem Wert 1,0 überschritten. Ausschlaggebend hierfür ist die geringe Größe des Bezugsgrundstücks, das allseitig von Verkehrsflächen umgeben ist. Da aber wie vorstehend dargelegt, durch die Parkhäuser der Verzicht auf Tiefgaragen in den Blockinnenbereichen durchgehend erfolgen kann, ist die GRZ-Überschreitung für das SO „Parkhaus Ost“ vertretbar.

Die Anhebung der Innenhöfe im Bereich der Baugebiete MU3, 4, 6, 7 und 8 gegenüber den angrenzenden öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen soll maximal 70 bis 80 cm betragen; aufgrund der Begrenztheit der Anhebung und der Tatsache, dass diese nicht mit Tiefgaragen oder anderen Nutzungen unterbaut sind, gelten diese nicht als bauliche Anlagen und sind entsprechend nicht auf die GRZ und auch nicht auf die Anlagen entsprechend § 19 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO anzurechnen.

² Das Gebäude der ehemaligen Handelsschule und heutigen EUFH med. ist ein Baudenkmal und der "Ehrenhof" mit der Treppenanlage ein konstituierender Bestandteil dieses Denkmals. Eine Überbauung des Hofes zwischen Gebäude und Werftstraße ist denkmalrechtlich ausgeschlossen.

3.2.2 Geschossflächenzahl (GFZ)

Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird für die einzelnen Baugebiete, wie auch schon die GRZ, differenziert nach der jeweilig geplanten Baustruktur und Geschossigkeit festgesetzt. Dabei werden die in § 17 Abs. 1 BauNVO für die einzelnen Baugebietstypen festgelegten GFZ-Obergrenzen für das Allgemeine Wohngebiet die Urbanen Gebiete und das Kerngebiet durchgehend eingehalten. Lediglich für die Sonstigen Sondergebiete „Parkhaus West“ und „Parkhaus Ost“, die Obergrenze beträgt bei den Sonstigen Sondergebieten 2,4, wird die Obergrenze mit 4,5 bzw. 5,3 deutlich überschritten.

Rechtsgrundlage für vorstehende Überschreitungen ist § 17 Abs. 2 BauNVO. Danach können die Obergrenzen überschritten werden wenn:

1. besondere städtebauliche Gründe dies erfordern,
2. die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und
3. sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Besondere städtebauliche Gründe:

Im Zeitraum des 4. Quartals 2015 bis Ende des 1. Quartals 2016 fand ein einphasiger städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb zur möglichen Ausgestaltung des geplanten Wohnbauvorhabens am Werftdreieck statt, in dessen Ergebnis mit dem 1. Preis ein städtebauliches Konzept entwickelt wurde, dass auf ein städtebaulich verdichtetes Wohngebiet mit zwei Parkhäusern abzielte und das durch den im Juli 2017 vorgelegten Funktionsplan konkretisiert wurde. Das städtebauliche Konzept soll in der vorliegenden Form auch umgesetzt werden. Das ist für die Sonstigen Sondergebiete „Parkhaus Ost und „Parkhaus West“ nur bei Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO möglich.

Die Überschreitung der GFZ-Obergrenze für die Sonstigen Sondergebiete ergibt sich aus der Festsetzung von zwei Parkhäusern. Die Parkhäuser sind wesentlicher Bestandteil des den städtebaulichen Entwurf mit tragenden Verkehrskonzepts, was den ruhenden Verkehr auf 2 Standorte beschränkt und damit die weitgehende Verkehrsfreiheit des Quartiers ermöglicht. Zudem ermöglicht die Konzentration auf 2 größere Parkhäuser, den durchgängigen Verzicht auf Tiefgaragen in den Innenhöfen bzw. unter den Freiflächen der Baugebiete, was wesentlichen ökologischen Aspekten wie der Innenhofbegrünung, der Regenwasserversickerung und der Bodenqualität zu Gute kommt. Schließlich werden vor allem die östlich, westlich und südlich angrenzenden, bislang privaten Flächen, als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt und können nicht mehr als Berechnungsgrundlage herangezogen werden.

Sicherstellung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und ausgleichende Umstände und Maßnahmen:

Aus städtebaulicher Sicht ist die Überschreitung der GFZ-Obergrenze in den Sondergebieten zu vertreten, da die Wandhöhen des Parkhauses sich an denen der angrenzenden bestehenden und geplanten Bebauung orientieren und durch die östlich und westlich unmittelbar angrenzenden breiten Straßenzüge (vgl. Schnitt Planstraße A und Planstraße B) mit teilweise Boulevardcharakter, Vorplatzsituation und Begrünung ausreichend Freiflächen im Umfeld vorhanden sind, die zu einem gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnis beitragen. Hinzu kommt noch dass die Parkhäuser aufgrund niedriger Geschoßhöhe letztendlich bei der städtebaulichen Wirkung nicht so ins Gewicht fallen wie Gebäude mit Wohn-, gewerblicher oder gemeinbedarfsorientierter Nutzung. So ermöglichen nach vorgelegter Funktionsplanung diese Parkhäuser bei etwa gleicher Höhenentwicklung wie beim geplanten westlich benachbarten Wohngebäude an der Werftstraße mindestens ein Geschoß mehr.

Ausgleichende Umstände und Maßnahmen bestehen zudem darin, dass das Plangebiet von einem landschaftsarchitektonisch gestalteten, zentralen Grünzug geprägt wird, der das Raumgefühl aufweitet und unmittelbar an die betreffenden Bereiche mit Überschreitungen der GFZ anschließt. Für die Bewohner und Beschäftigten der in den geplanten Gebäuden ergibt sich durch die angrenzende öffentliche Grünfläche/Parkanlage ein attraktives Erholungspotential. Im Bebauungsplan sind entsprechende Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen festgesetzt worden. Die Festsetzung von Parkhäusern und der nahezu vollständige Ausschluss von motorisiertem Verkehr innerhalb des Plangebietes trägt zur Erholungsfunktion der Grün- und Freiflächen und zu gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen bei im Plangebiet bei.

Sonstige öffentliche Belange dürfen nicht entgegenstehen:

Derzeitig sind keine entgegenstehenden öffentlichen Belange erkennbar. Da mit dem Bebauungsplan eine seit vielen Jahren brach gefallene Industrie- bzw. Gewerbefläche wieder genutzt und zu dringend benötigten Wohnbauentwicklung herangezogen werden soll, stehen Ziele der Raumordnung der Planung nicht entgegen. Naturschutzfachliche Belange stehen der baulichen Entwicklung ebenfalls nicht entgegen. Das Orts- und Landschaftsbild wird sich durch die geplante bauliche Entwicklung zwar verändern, die geplante Bebauung der Parkhäuser wird sich jedoch in die angrenzende Wohn- und Gewerbebebauung einfügen. Die Anlage und landschaftsarchitektonische Gestaltung des zentralen Grünzugs sowie die Öffnung und Renaturierung des Kayenmühlengrabens werden das Landschaftsbild zudem aufwerten.

Das vorhandene Baudenkmal innerhalb des Geltungsbereichs (ehemalige Handelsschule) wird erhalten und durch die Planung nicht beeinträchtigt.

3.2.3 Höhe bauliche Anlagen (Hmax)

Die festgesetzten maximalen Höhen der baulichen Anlagen orientieren sich an der im Juli 2017 von der Albert Wimmer ZT-GmbH vorgelegten und mit den Fachämtern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abgestimmten Funktionsplanung. Zur Höhenentwicklung siehe nachfolgenden Punkt 3.2.4.

3.2.4 Zahl der Vollgeschosse

Hier sind es v.a. die Anforderungen des Immissionsschutzes, die sich zum Teil erheblich auf die Festsetzungen zur Geschossigkeit auswirken. So wurde zum Beispiel die Geschossigkeit der geplanten Wohngebäude entlang der Lübecker Straße als zwingend festgesetzt (IV Geschosse), da die Gebäude als „Lärmschutzriegel“ für die dahinter liegenden Grün- und Freiflächen und auch die dahinterliegenden Wohngebäude fungieren.

Darüber hinaus werden für die in der Funktionsplanung gekennzeichneten Höhenakzente, um die dort angelegte Höhenakzentuierung planungsrechtlich abzusichern, verbindliche Geschossigkeiten festgesetzt und zwar für die beiden geplanten 7- und 8-Geschosser im nördlich an die Lübecker Straße angrenzenden Gebäuderiegel und den Hochpunkt der westlich an den Platz des 17. Juni anschließt. Bei letzterem wird im Sinne der gebotenen Flexibilität in der Objektplanung eine Bandbreite von mindestens 8 und höchstens 10 Geschossen festgesetzt. Bei den übrigen Gebäuden wird auf eine zwingende Festsetzung der Geschossigkeiten zugunsten einer Bandbreite mit jeweils aus der städtebaulichen Situation abgeleiteten Mindest- und Höchstgeschosshöhe bewusst verzichtet, um dem Entwicklungsträger/Grundstückseigentümer auch für die Zukunft den erforderlichen Gestaltungsspielraum zu ermöglichen. So bleibt die Möglichkeit auf heute unvorhersehbare zukünftige Entwicklungen am Wohnungsmarkt zu reagieren (z.B. eine ggf. zurückgehende Wohnungsnachfrage), ohne den Bebauungsplan später ändern zu müssen.

Ähnlich verhält es sich auch bei der Festsetzung der Geschossigkeit der Parkhäuser, die den mit der avisierten Wohnbebauung einhergehenden Stellplatzbedarf, vollständig decken sollen. Für das „Parkhaus West“ als auch das „Parkhaus Ost“ die als Sonstige Sondergebiete nach §11 BauNVO, festgesetzt sind, werden ausschließlich Geschossigkeiten als Höchstmaß definiert. Damit wird bezweckt, auf den ggf. sich in Zukunft reduzierenden Stellplatzbedarf³ adäquat reagieren zu können, ohne die Festsetzungen des Bebauungsplans ändern zu müssen.

3.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Die Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche sind ebenfalls von der im Juli 2017 vorgelegten Funktionsplanung abgeleitet. In der Funktionsplanung werden detaillierte Aussagen zu der Kubatur der geplanten Gebäude sowie zur Grundrissgestaltung getroffen. Insbesondere die vorgenommene Festsetzung von Baulinien zu den Straßenräumen sowie zu den Fußgänger- und Freibereichen mit öffentlichem Charakter hin beruht auf den im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs und der anschließenden Funktionsplanung herausgearbeiteten, städtebaulich wichtigen Raumkanten. Diese berücksichtigen sowohl die städtebauliche Funktion der Raumbildung nach Außen und zum inneren Grünzug hin als auch, insbesondere was die geschlossene Bebauung an den Rändern aller Baugebiete zu den stark befahrenen Straßen hin betrifft, als „Abwehrlinie“ zur Reduzierung des Eindringens von Lärmimmissionen ins „Innere“ des Baugebiets die immissionsschützende Komponente. Dagegen werden an den nicht zum zentralen Grünzug orientierten Fassaden im Baugebiet MU1, zu den Wohnhöfen in den Baugebieten MU2 bis MU 8 hin orientierten Fassaden sowie an den seitlichen Fassaden, welche die Öffnungen in die Innenhöfe hinein begrenzen, die überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen begrenzt. Dabei gehen die Tiefen der Baufenster in sämtlichen Bereichen teilweise bis zu 2 m über die im Funktionsplan vorgeschlagenen Bautiefen hinaus, wodurch eine hinreichende Flexibilität im Hinblick auf die Gestaltung der konkreten Bauprojekte und in diesem Zusammenhang auf ggf. kommende besondere Wohn- und Nutzungskonzepte gewährleistet wird. Die über die Vorschläge des Funktionsplans hinausgehende Dimensionierung der Baufenster erfolgt allerdings dort nicht, wo zu geringe Hof-tiefen oder Gebäudeabstände zu einer ungebührlichen Beeinträchtigung der Belichtung und Belüftung führen würden. Dies ist insbesondere an einigen Gebäuden der Baugebiete MU1 bis MU3 und darüber hinausgehend bei einem Teil der die Blocköffnungen bildenden Seitenfassaden der Fall.

In den Baugebieten MU2, 4 und 6 werden die Baufenster längs der Werftstraße zu den Hofflächen hin in den Erdgeschossen um 3 m erweitert, um die Einordnung von Nutzungen aus Gewerbe und Dienstleistung, besser zu ermöglichen.

Im Bereich der Bestandsgebäude, hier ist die ehemalige Handelsschule und heutige EUFH MED (festgesetztes Kerngebiet, Werftstraße 5) anzuführen, wurden aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten die Baugrenzen eng an den bestehenden Gebäudekanten festgesetzt. Eine Änderung oder Erweiterung des Gebäudes ist nicht Bestandteil der Planung und wäre entsprechend § 7 Denkmalschutzgesetz M-V (DSchG M-V) genehmigungspflichtig. Der "Ehrenhof" mit der Treppenanlage, der sich nördlich zwischen Gebäude und Werftstraße erstreckt, ist ein konstituierender Bestandteil des Denkmals. Eine Überbauung dieses Bereiches ist nach Abstimmung mit der zuständigen Unteren Denkmalbehörde denkmalrechtlich ausgeschlossen.

Im Bereich der Bestandsgebäude südlich der Lübecker Straße (festgesetztes Allgemeines Wohngebiet) wurde eine durchgehende Baugrenze festgesetzt, die sich an der nördlichen

³ Da das Planungskonzept der WIRO für die Zukunft ein möglichst „autofreies Quartier“ vorsieht und sich dem Thema Carsharing und Nutzung von öffentlichen Nahverkehr sowie E-Mobilität verstärkt annehmen will, ist von einem veränderten bzw. reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen.

Gebäudefront der einzelnen Wohnhäuser orientiert. Ziel dieser Festsetzung ist, einen Lückenschluss zwischen den Wohngebäuden planungsrechtlich vorzubereiten, der eine Reduzierung der Lärmbelastung (durch den Straßen- und Schienenverkehr) ermöglichen soll. Diese Maßnahme ist Bestandteil des Maßnahmenkonzepts des Lärmaktionsplans (LAP) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (vgl. Kapitel 3.10 Immissionsschutz). Alternativ zur Einordnung von Lärmschutzwänden würde vorstehende Festsetzung auch eine Verbindung einzelner Gebäuderiegel ermöglichen.

In Ableitung von Wettbewerbsentwurf und Funktionsplan erfolgt weiterhin für die Baugebiete MU1 bis MU9 eine Regelung zur Zulässigkeit von Überschreitungen der Baulinien und Baugrenzen durch Balkone und Loggien. An den Fassaden, an denen Schallschutzloggien geplant sind, sind diese bei der Bemessung der Baufenstertiefen bereits berücksichtigt, sodass eine weitere Überschreitung hier nicht zugelassen wird. Zur Ermöglichung einer den Schall absorbierenden Fassade wird zudem an den entsprechenden zur Lübecker Straße hin orientierten Fassaden das anteilige Zurückbleiben von Fassadenabschnitten hinter der Baulinie bis zu einem Meter zugelassen. Ansonsten wird die Überschreitung für Balkone und Loggien zu den Hauptfußgängerwegen am zentralen Grünzug bis zu 1,0 m und ansonsten bis zu 1,7 m zugelassen. Weiterhin erfolgt eine Beschränkung auf 1/3 der Fassadenfläche und der maximalen Breite einzelner Vorsprünge auf 15,0 m. Durch vorstehende Beschränkungen soll einerseits zu den Straßen- und Freiräumen mit öffentlichem Charakter hin die in der Regel durch die Baulinien gesicherte städtebauliche Grundstruktur erkennbar bleiben und zu den rückwärtigen Bereichen eine zu starke Verengung der Gebäudeabstände bzw. Innenhöfe vermieden werden.

3.4 Flächen für den Gemeinbedarf

Die festgesetzte Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kindertagesstätte“ dient der Errichtung von Gebäuden und Einrichtungen mit diesem Nutzungszweck, einschließlich der zugehörigen Freibereiche.

Ziel der Festsetzung ist, den mit der umgesetzten Wohnbauentwicklung einhergehenden Kinderbetreuungsanspruch ortsnahe abzudecken und die entsprechende soziale Infrastruktur der angrenzenden Kröpeliner-Vorstadt nicht zusätzlich zu belasten. Der Standort eignet sich aufgrund gegebener Straßenverkehrsanbindung durch Planstraße E in dem ansonsten verkehrsfreien Quartier sowie aufgrund der Lage direkt am zentralen Grünzug vorrangig.

3.5 Nebenanlagen

Kleinwindenergieanlagen, Antennenmasten sowie Einrichtungen zur Tierhaltung einschließlich Kleintierhaltungszucht im Sinne von § 14 Abs. 2 BauNVO vertragen sich nicht mit den Qualitätsanforderungen an ein verdichtetes innerörtliches Quartier mit hohem Wohnanteil. Die mit diesen Anlagen verbundenen baulichen Ausformungen sind nicht im Sinne der angestrebten hochwertigen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung. Weiterhin lassen vorgenannte Einrichtungen durch Lärm-, optische (bei den Kleinwindenergieanlagen) sowie auch Geruchsimmissionen (bei der Tierhaltung) Konflikte mit den Mitbewohnern im Quartier erwarten und werden daher ausgeschlossen.

Mit der Beschränkung der Installation von PV-Anlagen auf den Bereich der Dächer von Gebäuden wird bezweckt, dass auf den wohnungsnahen bzw. den Gebäuden zugeordneten Freiflächen keine entsprechenden Anlagen erstellt werden sollen. Damit stehen die Freiflächen erforderlichen Aufenthalts- und Erholungszwecken der Bewohner bzw. der im Quartier Arbeitenden zur Verfügung. Zudem wird auf diese Weise auch eine angemessene Begrünung der unbebauten Flächen mit gesichert.

3.6 Verkehrserschließung

Wie bereits im Bestandskapitel dargestellt, sind die im Plangebiet bestehenden Strukturen der Straßenverkehrserschließung aber auch diejenigen des ÖPNV wesentlicher Bestandteil des gesamtstädtischen Verkehrssystems. Der Mobilitätsplan Zukunft MOPZ stellt Neuordnungserfordernisse insbesondere für die Straßenverkehrserschließung dar. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und zugleich die Verkehrserschließung für das Plangebiet sicherzustellen, ist das bestehende, allseitig an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1 angrenzende Straßensystem, bestehend aus Werftstraße, Lübecker Straße und Max-Eyth-Straße (entfällt im Rahmen der verkehrlichen Neuordnung), sowie das parallel nördlich zur Lübecker Straße verlaufende Gleisbett der Straßenbahn neu zu ordnen. Entsprechend der Verkehrsuntersuchung der BDC Dorsch Consult (08/2017, aktualisiert 02/2018) sind die bedeutsamsten Veränderungen der bestehenden Verkehrserschließungsanlagen neben dem Rückbau der Max-Eyth-Straße und deren Knotenpunkt-LSA (für den Kfz-Verkehr), die abschnittsweise Umverlegung des Gleisbetts der Straßenbahnschienen im Bereich der Planstraße A und der Rückbau des Abschnitts der Maßmannstraße im östlichen Plangebiet. Innerhalb des Plangebietes ist ein gänzlich neues Straßen- und Wegenetz planungsrechtlich zu sichern und herzustellen. Neben der Festsetzung von Verkehrsflächen zur Erschließung des Plangebietes ist eine Trasse für den geplanten Radschnellweg planungsrechtlich zu sichern, die parallel zur Lübecker Straße verläuft und auf Höhe des Holbeinplatzes in nördliche Richtung, entlang der Geltungsbereichsgrenze abzweigt.

Anlagen des ruhenden Verkehrs sind innerhalb der Plangebietsgrenzen ebenfalls neu herzustellen und planungsrechtlich zu sichern. Der mit der Umsetzung der Planinhalte einhergehende, stark steigende Stellplatzbedarf für ca. 750 neue Wohneinheiten sowie Geschäfte, sonstige gewerbliche und öffentliche Nutzungen ist im Plangebiet zu decken. Im Hinblick auf den im BauGB verankerten sparsamen Umgang mit Grund und Boden und im Sinne einer ökologisch orientierten Stadtentwicklung, wird eine Beschränkung auf das erforderliche Minimum an Fläche angestrebt und notwendige Stellplätze auf Sammel- bzw. Gemeinschaftsanlagen konzentriert.

Als rechtliche Grundlage für die Neuordnung der übergeordneten Verkehrsstrukturen der Lübecker Straße samt ihrem Knotenpunkt mit der Werft-/Maßmannstraße sowie der Entfall des Knotens mit der Max-Eyth-Straße wird ein Planfeststellungsverfahren erforderlich (siehe dazu Punkt 1.3).

3.6.1 Fließender Verkehr

Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Umsetzung der Bebauung des Bereichs Werftdreiecks erzeugten Mehrverkehrs und der gleichfalls erfolgenden verkehrlichen Neuordnung, wird mit Prognosehorizont 2030 für die Werftstraße von einer Verkehrsbelastung von 17.800 Kfz/Tag nordwestlich des Plangebiets von 20.000 auf Höhe des Plangebiets nordwestlich der Planstraße A (neue Anbindung an Lübecker Straße) und von 7.500 Kfz/Tag südöstlich Planstraße ausgegangen. Für die Planstraße A beträgt die prognostizierte Belegung 13.500 Kfz/Tag und für die Lübecker Straße ergeben sich hier 37.500 Kfz/Tag für den Abschnitt zwischen Holbeinplatz und Planstraße A, 44.000 für den Abschnitt zwischen den Abzweigen von Planstraße A und Maßmannstraße. Der prognostizierte Schwerverkehrsanteil beträgt 3,0 % für die Lübecker Straße sowie 3,5 % für Werftstraße und Planstraße A.

In Vorbereitung des Bebauungsplans Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ bzw. des diesem zu Grunde liegenden Funktionsplan wurde bereits eine Verkehrsuntersuchung erstellt (BDC Dorsch-Consult, überarbeiteter aktueller Stand 02.2018). Diese Untersuchung ist neben dem Funktionsplan Grundlage nachfolgender Erläuterung.

Um den Verkehrsfluss auf der Lübecker Straße nicht zu stören, wird das gesamte Baugebiet ausschließlich von der Werftstraße aus erschlossen. Die einzig neue Anbindung an die Lübecker Straße, welche als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt ist, erfolgt durch den

neuen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA) KP 4 in Form der Planstraße A. Zur Herstellung des neuen Knotenpunkts wird eine Aufweitung der Lübecker Straße in diesem Bereich notwendig, um Linksabbiegerspuren anzuordnen. Die Lage der einzelnen Fahrspuren der öffentlichen Verkehrsflächen ist in den Querschnitten dargestellt.

Im Zusammenhang mit der Neuansbindung der Planstraße A ist zudem eine abschnittsweise Verlegung (Verschwenkung) der Straßenbahngleise zwischen den beiden Haltestellen Holbeinplatz und Maßmannstraße durchzuführen. Im Rahmen der Neuorganisation werden die Max-Eyth-Straße und der bisherige Knotenpunkt mit LSA zurückgebaut. Zudem wird eine Fußgänger-LSA über die L 22 wird an dieser Stelle eingerichtet, um den fuß- und radläufigen Verkehr zum S- und Straßenbahnhalt „Holbeinplatz“ zu sichern. Auch der nördliche Abschnitt der Maßmannstraße wird zurückgebaut.

Die Planstraßen B und E werden ebenfalls als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Das Ausfahren aus der Planstraße B und E ist in beide Fahrtrichtungen möglich. In den Regelquerschnitten auf der Planzeichnung ist zu erkennen, dass die festgesetzte Verkehrsfläche sowohl die zwei Fahrspuren mit einer jeweiligen Breite von 3,25 m als auch die Gehwege, Ladezonen, Stellplätze und Grünstreifen beinhaltet.

Die Planstraßen C und D werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Ausfahrtsstraße Liefer- und Entsorgungsfahrzeuge“ (V1) und „Unterhaltungsweg Kayenmühlengraben“ (V2) festgesetzt. Deren Nutzungsfrequenz soll durch versenkbare Poller auf den erforderlichen Verkehr durch Anliefer- und Rettungsfahrzeuge ggf. noch zur Anfahrt von wenigen Behindertenstellplätzen beschränkt werden. Bei diesen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird bewusst auf die Unterteilung Fahrbahn, Gehweg, Grünstreifen etc. verzichtet, da diese Straßenabschnitte zum einen verkehrsberuhigt sein sollen und hier grundsätzlich ein gleichberechtigtes Nebeneinander von Fußgängern, Radfahrern und dem eingeschränkten Kreis an Kraftfahrern auf einer niveaugleichen Mischfläche vorgesehen ist. Die Festsetzung als verkehrsberuhigter Bereich dient der Unterstreichung der vorrangigen Aufenthaltsfunktion des jeweiligen Straßenraumes. Die restlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sollen, bis auf die gelegentliche Nutzung durch Liefer-, Wartungs-, Entsorgungs- und ggf. Lösch- und Rettungsfahrzeuge, ausschließlich für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben werden. Dementsprechend sind die Mindestbreiten der entsprechenden Verkehrsflächen auf 3,50 m beschränkt (vgl. Kapitel 3.6.3). Da die quartiersinterne Erschließung durchgängig durch die Allgemeinheit genutzt werden soll, erfolgt entsprechend auch eine durchgängige Festsetzung als öffentliche Verkehrsflächen.

Um den Verkehrsfluss im Bereich der Werftstraße sowie der Planstraße A bis E nicht zu stören und ein unkontrolliertes Abbiegen durch unzählige Grundstücksein- und -ausfahrten zu vermeiden werden für die entsprechenden Abschnitte außerhalb der abgestimmten notwendigen Zu- und Ausfahrten Grundstückszufahrten ausgeschlossen. Ein- und Ausfahrten sind einzig für den durch die EUFH MED genutzten Bereich (MK) und einem Besucherparkplatz im MU 9b sowie für die Parkhäuser zulässig, ein entsprechender Ausschluss von Grundstückszufahrten wurde gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 festgesetzt. Gleiches gilt auch für die an die zentrale Fußgängerpromenade (Werftpromenade), den Platz des 17. Juni und den daran westlich anschließenden Fußgängerbereich; hier sollen Fußgängerverkehr und Aufenthaltsfunktion nicht gestört werden. Entlang des Radschnellwegs ist aus Gründen der Verkehrssicherheit ebenfalls ein Ausschluss für Grundstückseinfahrten festgesetzt.

3.6.2 Ruhender Verkehr

Der Ausschluss von ebenerdigen Stellplätzen und Garagen im nahezu gesamten Plangebiet dient der Sicherung der angestrebten hochwertigen städtebaulichen Gestaltung des innerörtlichen Wohnquartiers samt seiner Freiflächen. Zudem trägt vorstehende Einschränkung dem mit der Planung verfolgten strategischen Ansatz, eines nahezu autofreien Quartiers, Rechnung. Denn Ziel des Planungskonzepts ist es, wie bereits dargelegt, den motorisierten Quell- und Zielverkehr auf die beiden Parkhäuser zu konzentrieren und durch den weitgehenden

Ausschluss von motorisiertem Verkehr im sonstigen Plangebiet in Funktionseinheit mit einer geschlossenen Bebauung entlang der stark befahrenen Lübecker Straße und Werftstraße im Inneren des Plangebietes eine weitläufige Ruhezone von hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Ausgenommen von dem Verbot zur Einrichtung von ebenerdigen Stellplätzen sind ausschließlich die Bereiche, die in der Planzeichnung durch eine Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB gekennzeichnet sind. Hierbei handelt es sich um die bereits bestehenden Stellplätze (für Angestellte und Besucher) auf dem Gelände der heutigen EUFH MED (festgesetzt als MK) sowie um einen Besucherparkplatz (für Kurzzeitparker) im MU 9b. Beide Stellplatzflächen sind für die am Ort bereits befindlichen bzw. geplanten Nutzungen zwingend notwendig und daher planungsrechtlich zu sichern.

Der Umfang der herzustellenden privaten Stellplätze richtet sich nach der Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 22.06.2017. Nach den zugehörigen Richtzahlen sind für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bis zu einer Größe von 50 m² Wohnfläche 0,7 Stellplätze und ab 50 bis 120 m² 1,0 Stellplätze, für Gebäude mit Büro, Verwaltungs- und Praxisräumen 1 Stellplatz je 35 m² Nutzfläche und für Verkaufsstätten 1 Stellplatz je 35 m² Verkaufsfläche vorgegeben. Für Versammlungsstätten ohne überörtliche Bedeutung, wie den Bürgertreff wird 1 Stellplatz je 7 Sitzplätze vorgegeben; es werden 150 Sitzplätze für die Einrichtung angenommen. Der durch den Betrieb der Hochschule verursachte Stellplatzbedarf (laut Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 1 Stpl. je 10 Studierende bzw. Mitarbeiter) wird, wie bisher, auf dem Grundstück selbst abgedeckt. Hierfür werden die bestehenden Stellplatzflächen bauplanungsrechtlich gesichert. Der mit dem Betrieb der Kindertagesstätte verbundene Stellplatzbedarf, laut Stellplatzsatzung sind dies 1 Stellplatz pro 20 Kinder, kann entweder durch das Parkhaus „West“ abgedeckt werden. Da die Art und der Umfang an weiteren Nichtwohnnutzungen noch nicht genau feststehen, werden für diese zunächst pauschal 50 Stellplätze in Ansatz gebracht.

Die bestehende Wohnbebauung südlich der Lübecker Straße, die lediglich teilweise vom Geltungsbereich des BP Nr. 10.W.63.1 erfasst ist, wird in der Stellplatzberechnung nicht berücksichtigt, da für diese bestehende Bebauung bereits Stellplätze existieren, welche sich außerhalb der Geltungsbereichsgrenzen befinden.

Somit ergibt sich auf Grundlage der aktuellen Stellplatzsatzung für das Baugebiet folgender Mindeststellplatzbedarf:

Bezeichnung Baufeld	Schlüssel	Abzug, da Baugebiet in Zone II	Anzahl erforderlicher Stellplätze
Wohnungen bis 50 m ² (20%) =150 WE	0,7 / WE	-50%	53
Wohnungen ab 50 bis 120 m ² (80%) = 600 WE	1,0 / WE	-50%	300
Wohnungen gesamt			353
Besucherstellplätze für das Wohnen	1 Stpl. pro 10 WE		75
Einzelhandel	1 / 35 m ² VKF	-25%	29
WIRO Kundencenter	1 / 35 m ² Bürofläche	-25%	15
Kita/Kindergarten, Annahme 150 Kinder	1/20 Kinder	-25%	6
Bürgertreff; Annahme 150 Plätze	1 / 7 Plätze	-25%	16
Sonstiges (Mobility-Points Kleingewerbe, weitere Büros etc.)	50 (pauschal)		50
gesamt			544

Die erforderliche Mindestanzahl von 544 Stellplätzen wird in den beiden Parkhäusern vorgehalten, deren Standorte in der Planzeichnung (Teil A) entsprechend gekennzeichnet sind.

Insgesamt ermöglichen die beiden Parkhäuser, bei vollständiger Auslastung der Flächen und Geschossigkeit, alleine für das Parken die Einrichtung von bis zu 878 Stellplätzen.

Diese Anzahl an möglichen Stellplätzen wird auch aufgrund der nahe gelegenen Einkaufsmöglichkeiten sowie Schul- und Kinderbetreuungseinrichtungen, der Anbindung des Standorts an den öffentlichen Personennahverkehr, der bereits bestehenden Infrastruktur für Radfahrer (deren Ausbau zudem geplant ist) sowie der für die Zukunft erwarteten rückläufigen Bedeutung des PKW und entsprechend für die Zukunft erwarteter rückläufiger durchschnittlicher PKW-Anzahl pro Haushalt als ausreichend eingestuft. Es ist vorgesehen, orientiert an den vorgesehenen Baustufen, jeweils ein Bedarfsgerechtes Stellplatzangebot zu realisieren.

Flächen für das Abstellen von Fahrrädern und Kinderwagen können im Bereich der Mehrfamilienhäuser durch entsprechende ebenerdige Abstell- oder Kellerräume gesichert werden. Zudem besteht die Möglichkeit in den Eingangsbereichen der Gebäude ein hinreichendes Angebot an Kinderwagen- und Fahrradstandplätzen zu schaffen. Im Bereich des Zuganges bzw. der Vorzonen von Wohnhäusern und anderen Nutzungen werden zudem Besucherfahrradabstellplätze angeordnet. Weitere Fahrradstellplätze sind in den Parkhäusern (an den Mobility-Points) und im Umfeld der S-Bahnhaltestelle vorgesehen.

3.6.3 Fuß- und Radwege

Dem Grundkonzept des Funktionsplans folgend, werden für den Fuß- und Radverkehr umfangreiche Flächenausweisungen im Bebauungsplan vorgenommen. Die aufgezeigten Achsen, die den öffentlichen Park in Nord-Süd bzw. Ost-West-Richtung queren, wurden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit „Fußgängerbereich Promenade“ bzw. „Fuß- und Radwege“ festgesetzt. Ungeachtet der Zweckbestimmung ist die Befahrbarkeit der für Fahrzeuge der Feuerwehr sowie für Entsorgungsfahrzeuge sicherzustellen (vgl. Kapitel 3.8.2 „Löschwasser Brandschutz“); ebenso für den Lieferverkehr. Vorstehende Flächen sind aufgrund ihrer vorgesehenen allgemeinen Fußgänger- und Radfahrernutzung als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

Unmittelbar nördlich der Straßenbahnanlage sowie im weiteren westlichen Verlauf nordöstlich der Eisenbahnanlage ist eine Trasse für einen Radschnellweg geplant, der ebenfalls als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt wird und seiner Zweckbestimmung entsprechend als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt ist.

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ entlang des Kayenmühlengrabens (V2) weist hinsichtlich deren Nutzung als Verkehrsfläche/Trasse für Werkzeuge und Maschinen für die Unterhaltung der Kayenmühlengrabens Besonderheiten auf. Die befestigte Verkehrsfläche muss hier eine Mindestbreite von 5,00 m aufweisen und für entsprechende Unterhaltungsfahrzeuge befahrbar sein.

Die geplanten Fuß- und Radwegeverbindungen ergänzen die bestehende Straßenerschließung und verknüpfen das neu hinzukommende Quartier mit den umliegenden Siedlungsbereichen. Insgesamt entsteht durch die Kombination von geplanten separaten Fuß- und Radwegen (Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Promenade“, „Fuß- und Radweg“, „Radschnellweg“), bestehenden straßenbegleitenden Fußwegen (z.B. bei der Werftstraße und der Lübecker Straße) sowie den verkehrsberuhigten Bereichen (Planstraße B bis E) ein engmaschiges Netz für den nicht motorisierten Individualverkehr.

3.7 Flächen/Standorte für Ver- und Entsorgungsanlagen

Die gemäß Funktionsplanung (07/2017) geplanten Sammelstellen für Entsorgungsbehälter befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den öffentlichen Verkehrsflächen (Planstraße A, B und E bzw. Werftstraße) und sind als Ver- und Entsorgungsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB festgesetzt.

Die Standorte der Sammelcontainer für Altglas und Papier sind so platziert, dass Vorfahren mit Entsorgungsfahrzeugen und Entleeren problemlos möglich ist.

3.8 Technische Infrastruktur

Aufgrund der Lage und Vornutzung des Plangebiets sind für alle Medien der technischen Infrastruktur die Grundvoraussetzungen zur Erschließung eines neuen Baugebiets gegeben. Der Bestandsbereich ist bereits vollständig über die in den Straßenraum verlaufenden Leitungssysteme erschlossen, neu hinzukommende Vorhaben können hier entsprechend angeschlossen werden.

Zur Sicherstellung der Versorgung des neu zu entwickelnden Siedlungsgebiets bedarf es des durchgehenden Aufbaus entsprechender neuer Anlagen und Leitungssysteme. Dabei werden die neuen Leitungssysteme ausschließlich im Bereich der festgesetzten Verkehrsflächen verlegt.

3.8.1 Wasserversorgung

Das Plangebiet ist zum Teil trinkwasserseitig erschlossen (vgl. Kapitel 2.4.3). Für die Umsetzung des Bebauungsplans ist die Erweiterung des bestehenden Trinkwassernetzes erforderlich.

Grundsätzlich kann das benötigte Trinkwasser aus den vorhandenen öffentlichen Leitungen bereitgestellt werden. Die konkrete technische Lösung der Wasserversorgung ist mit der Eurawasser GmbH im Rahmen der Erschließungsplanung abzustimmen.

3.8.2 Löschwasser / Brandschutz

Löschwasserversorgung

Laut Stellungnahme des Brandschutz- und Rettungsamts der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 01.03.2017 ist zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung gemäß Arbeitsblatt des DVGW W 405 eine Löschwassermenge von **mindestens 96 m³/h über 2 Stunden** bereitzuhalten. Der Nachweis hierzu ist zu erbringen. Rechtzeitig vor Baubeginn (in der Planungsphase) sind mit dem Amt für Verkehrsanlagen und dem Brandschutz- und Rettungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock die notwendigen Einzelheiten abzustimmen.

Im Rahmen der internen Erschließung wird ein Trinkwasserleitungsringsystem hergestellt, das zur Bereitstellung der erforderlichen Menge Löschwasser (siehe vorstehender Absatz) herangezogen werden kann. Der Abstand zwischen Löschwasserhydranten und jeweiligen Hauseingang darf 75 m (Luftlinie) nicht überschreiten. Der Abstand der Hydranten untereinander beträgt ≤ 100 m. Bei der Planung der Hydranten-Standorte ist darauf zu achten, dass diese nicht Zu- oder Ausfahrten von Feuerwehrfahrzeugen in Anbindungsbereichen beeinträchtigen.

Die bestehenden Hydranten in der Werftstraße sind zu optimieren und teilweise zu ergänzen. Laut Stellungnahme des Brandschutz- und Rettungsamts ist jeweils auf Höhe der Planstraße A bis E und der Max-Eyth-Straße ein entsprechender Hydrant vorzusehen.

Rettungswege, Verkehrsflächen, Aufstellflächen

Die Zufahrt für Rettungs- und Löschfahrzeuge erfolgt über die Werftstraße, über die Planstraßen A bis E, ins Quartiersinnere. Da sämtliche Verkehrsflächen (besonderer Zweckbestimmung) eine Mindestbreite von 3,50 m aufweisen und entsprechende Kurvenradien gemäß Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr im Zuge der Funktionsplanung als befahrbare Flächen mit entsprechender Befestigung berücksichtigt und in den Vorentwurf übernommen wurden, ist das gesamte Plangebiet mit Rettungs- und Löschfahrzeugen befahrbar (vgl. fol-

gende Abbildung blaue Flächen). Das Wenden und/oder Rückwärtsfahren von Rettungs- und/oder Löschfahrzeugen ist aufgrund des vorgesehenen Erschließungskonzepts und des entsprechenden Ausbaus der Verkehrsflächen somit nicht notwendig. In den späteren Planungsphasen ist darauf zu achten, dass das Stadtmobiliar (Parkbänke, Papierkorbstände etc.) die Nutzbreite der festgesetzten Verkehrsflächen nicht beeinträchtigen.

Um den Begegnungsfall von zwei Großfahrzeugen der Feuerwehr zu ermöglichen, sind bei den Verkehrsflächen, die lediglich eine Breite von 3,50 m aufweisen, in Abständen von 100 m Bewegungsflächen für Fahrzeuge der Feuerwehr gemäß „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ Punkt 13, Bild 4 vorzuhalten und zu beschildern.

Die Aufstellflächen für die Feuerwehr befinden sich laut Funktionsplan umlaufend der Außenfassaden bzw. in den Innenhöfen, die ca. 70 cm erhöht ausgebildet werden. Die Feuerwehrezufahrten, die in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichnet sind, werden über eine Rampe mit einer Neigung von 5 % und einer befestigten wassergebundenen Oberfläche realisiert. Die Aufstellflächen werden i.d.R. parallel zur Außenwand angeordnet (vgl. rote Flächen in der folgenden Abbildung).



Abbildung 14: Auszug Funktionsplanung (06/2017) "Befahrung Feuerwehr"

3.8.3 Schmutzwasserableitung

Schmutzwasserseitig ist das Plangebiet nur zum Teil erschlossen. Netzerweiterungen sind im Rahmen der Neuerschließung bzw. -bebauung des Gebietes erforderlich. Das anfallende Schmutzwasser kann den vorhandenen Schmutzwassersammlern zugeleitet werden. Die konkrete technische Lösung der Schmutzwasserableitung ist mit dem zuständigen Entsorgungsträger, der EURAWASSER Nord GmbH, im Rahmen der Erschließungsplanung abzustimmen.

3.8.4 Regenwasserableitung

Für das Plangebiet wurde ein hydrologisches Konzept von WASTRA-PLAN (Stand 09/2016) erarbeitet, welches sich u.a. mit der Wiederherstellung des Kayenmühlengrabens und der Nutzbarmachung/Einspeisung des anfallenden Regenwassers auseinandersetzt.

Demzufolge ist es geplant, das anfallende unbelastete Regenwasser, das nicht örtlich versickern kann (z.B. in Versickerungsmulden im Werftpark, parallel zu den Gehwegachsen des Werftparks verlaufende Sickerbänder oder extensiven Dachbegrünungen), durch teils ober- und unterirdische Kanäle abzuführen und über Einläufe in die vier Hauptkanäle in Richtung Kayenmühlengraben abzuleiten. Insbesondere bei Starkregenereignissen wird das überschüssige Wasser über die ober- und unterirdischen Kanäle in den Kayenmühlengraben abgeleitet und trägt somit zur naturnahen Wasserspeisung des renaturierten Gewässers bei.

An das neue Regenentwässerungssystem sind sämtliche öffentliche und private Grün- und Freiflächen gleichermaßen angebunden.

Detaillierte (technische) Ausführungen zum geplanten Regenwassermanagement sind dem „Hydrologischen Konzept zur Wiederherstellung des Kayenmühlengrabens“ (WASTRA-PLAN 09/2016) zu entnehmen.

3.8.5 Elektroenergieversorgung

Die Stromversorgung des Baugebietes ist aus dem öffentlichen Stromversorgungsnetz der Stadtwerke Rostock AG grundsätzlich möglich. Im Zuge der Erschließung des Plangebietes ist die Stromversorgung neu zu ordnen und zu ergänzen.

Grundsätzlich besteht die Forderung, sämtliche Versorgungsleitungen im öffentlichen Bereich (Gehweg, Grünstreifen) entsprechend DIN 1998 zu verlegen.

Die Kabelverlegung erfolgt unter Berücksichtigung der DIN 18920 - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen - sowie der RAS - Richtlinie für die Anlage von Straßen. Dabei ist ein Abstand von mindestens 2,50 m zwischen dem geplanten Kabel und der geplanten Begrünung (Bäume) unbedingt einzuhalten.

3.8.6 Straßenbeleuchtung

Die notwendige Straßenbeleuchtung ist innerhalb der Straßenverkehrsflächen bzw. der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sicherzustellen.

Laut Funktionsplan sind für die Beleuchtung der Fuß- und Radwege Beleuchtungselemente mit einer Masthöhe von 4,50 m vorgesehen, die einen Abstand von ca. 13 m zueinander aufweisen. Für die Straßenbeleuchtung mit Fußwegausleger (im südlichen Bankettbereich des nordwestlichen Teilabschnitts der Werftstraße) sind Beleuchtungselemente mit einer Lichtpunkthöhe von 8 m und einem Abstand untereinander von 20 bis 25 m geplant.

3.8.7 Wärmeversorgung

Das Plangebiet ist Bestandteil des Geltungsbereichs der Fernwärmesatzung (FWS) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Nicht zuletzt aufgrund bereits angrenzender, an das Fernwärmeversorgungsnetz angeschlossener Gebiete, ergibt sich die Möglichkeit des Ausbaus des FW-Leitungsnetzes im Bereich des B-Plans. Die Möglichkeit des Ausbaus der Fernwärme stellt eine erwägenswerte Variante zur umwelt- und klimaschonenden, ressourcensparenden und zukunftssicheren Wärmeversorgung des Gebietes dar, insbesondere, da die Rostocker Fernwärme als Ersatzmaßnahme für den Einsatz erneuerbarer Energien gemäß EEWärmeG anerkannt ist. Das Plangebiet kann grundsätzlich auch an das Erdgasversorgungsnetz angeschlossen werden.

Um die grundsätzlichen Versorgungsmöglichkeiten und deren umweltfachliche und wirtschaftliche Vor- und Nachteile zu untersuchen, wird aktuell für das gesamte Plangebiet ein Energiekonzept erstellt. *Sobald dieses vorliegt, wird die Begründung um eine Zusammenfassung der Ergebnisse sowie im Falle abzuleitender normativer Regelungen um deren Erläuterung ergänzt.*

3.8.8 Anlagen der Telekommunikation

Der Standort ist fernmeldetechnisch erschlossen. Das Fernmeldenetz innerhalb des Plangebietes muss jedoch im Rahmen der planmäßigen Erschließung neu aufgebaut und großflächig erweitert werden. Eine Koordinierung mit anderen leitungsgebundenen Versorgungssystemen sollte möglichst vorgenommen werden.

3.8.9 Müllentsorgung/Abfallwirtschaft

Die Abholorte für die Müllabfuhr sind außerhalb der Gebäude an den öffentlichen Planstraßen A bis E, längs der Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer nördlich des Rad-schnellwegs, der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nordöstlich des Parkhauses West, sowie im südlichen Bankettbereich der Werftstraße zu platzieren. Die Standorte für die Sammelcontainer für Glas und Papier sind wie in Kapitel 3.7. kurz beschrieben, in unmittelbarer Nähe zu den öffentlichen Verkehrsflächen (Planstraße A, B und E) durch entsprechende Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB planungsrechtlich gesichert und für die Entsorgungsfahrzeuge gut erreichbar. Grundsätzlich ist gerade an Stellen mit wenig Raum auch der Einsatz von Unterflur-Systemen denkbar.

Die Zufahrtmöglichkeiten für die Entsorgungsfahrzeuge erfolgen laut Funktionsplanung (07/2017) schleifenförmig über die Planstraße B bzw. E (vgl. folgende Abbildung). Dies ermöglicht eine Erschließung für die Müllentsorgung aller Baublöcke, ohne dass die Müllfahrzeuge rückwärtsfahren oder wenden zu müssen. Voraussetzung für diese Erschließungsmöglichkeit, ist ein entsprechender Ausbau/eine entsprechende Befestigung der relevanten Verkehrsflächen (vgl. Kapitel 3.6.1 und Textliche Festsetzung „Verkehrsflächen“).



Abbildung 15: Auszug Funktionsplanung (06/2017) "Müllentsorgung"

3.9 Grünordnung, Natur- und Artenschutz

3.9.1 Freiraumstruktur und Grünflächen

Dem Bebauungsplan liegt ein differenziertes Freiraum- und Grünflächenkonzept zu Grunde, welches ebenfalls vom vorliegenden Funktionsplan abgeleitet wird. Insgesamt ergibt sich

aufgrund der Ausmaße der Grünbereiche und der Tatsache, dass ineinander übergehen, der Eindruck eines größeren innerstädtischen Parks.

Kernstück ist ein reich strukturierter, bis zu 60 m breiter, zentraler öffentlicher Grünzug, zu dem sich begrünte Innenhöfe der geplanten mehrgeschossigen Bebauung nördlich und südlich des Grünzugs öffnen. Der landschaftsarchitektonisch gestaltete, öffentlich zugängliche Grünzug soll im Falle der angedachten Neustrukturierung und funktioneller Aufwertung des westlich anschließenden, bisher gewerblich geprägten Bereichs, fortgeführt werden.

Ein weiteres Kernelement ist die Schaffung einer neuen Grün- und Wegeverbindung zwischen Holbeinplatz und Werftstraße, die in Verbindung mit der Wiederherstellung (Öffnung) des Kayenmühlengrabens steht. Der Graben sowie dessen Uferbereiche sollen, soweit nicht zum Aufenthalt vorgesehen, naturnah gestaltet werden.

Das von Funktionsplan übernommene Spielplatzkonzept sieht nach Altersgruppen differenzierte Angebote vor. In den an den zentralen Grünzug anschließenden Innenhöfen bzw. wohnungsbezogenen Freibereichen sind in direktem Blickfeld der angrenzenden Wohnungen Spielplatzflächen für die Altersgruppe bis 6 Jahren auf den nicht überbaubaren Flächen der Baugebiete eingeordnet. Diese sind gemäß Bauordnung M-V ohnehin vorgeschrieben. Zudem bestehen für Spielplätze dieser Altersgruppen keine beachtlichen Vorgaben im Hinblick auf einzuhaltende Mindestabstände zur Wohnnutzung im Sinne des Immissionsschutzes. Daher erfolgt auch im Sinne einer größtmöglichen Flexibilität im Rahmen der Baurealisierung keine gesonderte Festsetzung dieser Flächen. Der im Bereich des zentralen Grünzugs vorgesehene größere Spielplatz für die Altersgruppe von 7 bis 13 Jahren mit einer Fläche von ca. 1.400 m² sowie der in diesem zentralen Bereich ebenfalls geplante Mehrgenerationenspielplatz erfordern dagegen die Einhaltung von hinreichenden Abständen zur nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen (insbesondere Wohnen). Nach aktueller Rechtsmeinung beträgt dieser Abstand für Spielplätze der Altersgruppe 7 bis 13 Jahre mindestens 20 m. Da für den Mehrgenerationenspielplatz von einer Mitnutzung auch durch vorstehende Altersgruppe und damit von vergleichbarer Lärmkulisse ausgegangen wird, erfolgt dessen Einordnung ebenfalls mit einem Abstand von 20 m zur schutzbedürftigen Wohnnutzung. Für die Altersgruppe 14 bis 19 Jahre kann eine Indoor-Skaterhalle im obersten Geschoss des Parkhauses West vorgesehen werden sowie weitere Spielflächen auf den Dächern der Parkhäuser; Kletterwände an den Fassaden der Parkhäuser sind ebenfalls optional angedacht. Damit verbundene Anforderungen an den Immissionsschutz sind im Rahmen der vertiefenden Fachbegutachtung im Laufe des weiteren Planverfahrens mit abzuklären.

Zum Freiflächen- und Grünkonzept gehört ebenfalls die planerische Auseinandersetzung mit dem historischen Erbe des Standortes. Zentrales Element ist hier die zeitgenössische (Neu)Interpretation der abzureißenden Heinkel-Wand (vgl. Kapitel 2.2 „Denkmalschutz“) in Form einer Reihe aus ca. 10 m hohen Stelen aus Cortenstahl und ein in den Boden eingelassenes Cortenstahlband; im Rahmen dieses Bauwerks wird durch geeignete Maßnahmen zum Beispiel Schautafeln und Vitrinen die wechselhafte Geschichte des Standorts dokumentiert.

Sobald der Planungsstand eine detailliertere Gestaltung der einzelnen Bereiche wiedergibt, erfolgt eine entsprechende Ergänzung diese Begründung.

3.9.2 Naturschutzfachlicher Eingriff und Kompensation

Bei der Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 wird, was die maßgebliche Fläche östlich der Max-Eyth-Straße betrifft, ein älterer rechtskräftiger Bebauungsplan (B-Plan 10.W.63) und damit bestehendes Baurecht überplant. Die Fläche westlich der Max-Eyth-Straße dagegen ist nicht Bestandteil dieses rechtskräftigen B-Plans; aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen, nach der diese gegenüber dem Ursprungsplan erweiterte Fläche als Außenbereich im Innenbereich einzustufen ist, lässt sich hier auch kein bestehendes Baurecht anderswertig ableiten.

Aufgrund dieser differenzierten Ausgangslage ist im Zuge der Eingriffsbilanzierung differenziert nach vorgenannten Teilbereichen zu prüfen, inwieweit durch die Neuaufstellung Bau-recht geschaffen wird, das über die bereits vorhandene bzw. durch die getroffenen Festset-zungen mögliche Bebauung hinausgeht. Denn § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB legt dar, dass „Ein Ausgleich [...] nicht erforderlich [ist], soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Ent-scheidung erfolgt sind oder zulässig waren.“ Insofern wird die Eingriffsbilanzierung zur Neu-aufstellung des Bebauungsplans auf die Eingriffe bezogen, welche durch die geänderten Planinhalte der Neuaufstellung bzw. der Erweiterung des Geltungsbereichs neu hervorgerufen werden.

Für den bereits im bisher rechtskräftigen Bebauungsplan enthaltenen Teil des Geltungsbe-reichs ist nachzuweisen, dass die im B-Plan Nr. 10.MK.63 ursprünglich festgesetzten Kom-pensationsmaßnahmen umgesetzt wurden bzw. sicherzustellen, dass diese zukünftig noch umgesetzt werden. Dagegen ist für den Teil des Geltungsbereichs, welcher über den Gel-tungsbereich des Ursprungsbebauungsplans (B-Plan Nr. 10.MK.63) hinausgeht, eine (Neu)Bilanzierung des voraussichtlichen Eingriffs in Natur und Landschaft anhand der Flä-chenbilanz des Bebauungsplans vorzunehmen. Die Methodik dieser Eingriffsbilanzierung basiert auf den aktualisierten „Hinweisen zur Eingriffsregelung“ (LUNG M-V 2016). Das Maß der Beeinträchtigungen wird anhand der Festsetzungen des B-Planes unter Annahme der maximal nach Baurecht möglichen Ausnutzung der Grundstücke ermittelt.

Die Bilanzierung wird im weiteren Verfahren, sobald der genaue Umfang des Eingriffs fest-steht und geeignete Ausgleichmaßnahmen mit den zuständigen Fachämtern abgestimmt sind, entsprechend ergänzt.

3.9.3 Begründung der Grünordnerischen Festsetzungen

Auf Grundlage des vorliegenden Baumkatasters und einer ergänzenden Bestandsaufnahme vor Ort wurden die zum Erhalt geeigneten und auch aus städtebaulicher Sicht erhaltenswer-ten Großbäume ermittelt. Danach erfolgte ein Abgleich mit den geplanten Gebäude- und Erschließungsstrukturen; so wurde der bereits im Siegerentwurf und im Funktionsplan ent-haltene Vorschlag aufgegriffen, die Bebauung nördlich der Lübecker Straße und östlich des Holbeinplatzes zurückzunehmen, um den hier existierenden größeren Baumbestand zu er-halten. Soweit auch ansonsten eine Integration des erhaltenswerten Bestands möglich ist, werden diese Bäume zum dauerhaften Erhalt entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB fest-gesetzt.

Die Begründung zu den grünordnerischen Festsetzungen wird im weiteren Verlauf der Planaufstellung jeweils entsprechend des erreichten ergänzt.

3.9.4 Artenschutz

Im Rahmen der Erstellung des Grünordnungsplans wird auch eine spezielle Artenschutz-rechtliche Prüfung erarbeitet, welche die Anforderungen von § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erfüllt.

Demnach ist durch die gegebene Vorbelastung aufgrund der innerstädtischen Lage, der in-dustriell-gewerblichen Vornutzung bzw. den anthropogenen Einwirkungen infolge der Be-räumung der Fläche mit dem Vorkommen besonders seltener bzw. störeffindlicher Tierar-ten nicht zu rechnen. Zu dieser Einschätzung kommt auch das zuständige Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege in seiner Stellungnahme vom Oktober 2016. Das Erfor-dernis der Kartierung spezieller Artengruppen wird entsprechend nicht gesehen.

Im Ergebnis der erstellten artenschutzrechtlichen Beurteilung steht zum Schutz der Brutvögel bei der Baufeldberäumung das Erfordernis einer Bauzeitenregelung. Aus artenschutzrechtli-chen Gesichtspunkten hat die Baufeldfreimachung bzw. der Beginn vorbereitender Maß-nahmen außerhalb der Brutzeit zu erfolgen, d.h. das Baufeld ist nicht in der Zeit von Mitte

März bis Ende August zu räumen. Abweichungen von diesem Zeitraum sind nur zulässig, wenn die Baufläche bzw. die angrenzenden Bereiche (Pufferstreifen von 50 m um das Bau- feld) direkt vor Beginn der Arbeiten durch einen anerkannten Fachgutachter abgesucht wer- den. Das Ergebnis ist zu dokumentieren und der zuständigen Fachbehörde vorzulegen. Wenn keine genutzten Nester vorhanden sind, kann die Baufeldfreimachung beginnen. Falls genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten vorhanden sind, und mit den Arbeiten vor dem Ende der Nutzung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten begonnen werden soll, ist ein Aus- nahmeantrag an die zuständige Fachbehörde zu stellen. Die Bescheidung ist für das weitere Vorgehen maßgeblich. Bei der Baumfällung ist neben den Anforderungen aus dem Schutz der Avifauna der zulässige Fällzeitraum gemäß § 39 (5) BNatSchG zu beachten. Danach sind Baumfällungen nur zwischen dem 01.10. und dem 29.02. zulässig.

Durch die Umsetzung der Bauzeitenregelung wird aus heutiger Sicht erreicht, dass es durch das geplante Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen faunistischer Funktionen kommt. Da es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan um eine Angebotsplanung handelt, deren Realisierung sich ggf. über Jahre erstrecken kann, ist eine Änderung der Nutzung von Bäumen durch Vögel und Fledermäuse nicht auszuschließen. Deshalb sollten vor Beginn der Fällarbeiten die Altbäume nochmals fachgutachterlich untersucht werden. Wenn dabei Fun- de oder konkrete Anhaltspunkte für Fledermausquartiere oder längerfristig genutzte Vogel- brutstätten (z.B. von Höhlenbrütern) bestehen, ist darüber die zuständige Naturschutzbehör- de zu informieren und deren Stellungnahme ist dann für das weitere Vorgehen maßgeblich. Zur Sicherung der Einhaltung der festgesetzten Rodungszeiträume sowie den fachgerechten Ablauf der Rodung ist eine ökologische Baubegleitung durch ein qualifiziertes Fachbüro bzw. einen anerkannten Fachgutachter erforderlich.

Weitere Details können dem zugehörigen GOP entnommen werden.

3.10 Immissionsschutz

3.10.1 Schallschutz

Während des Aufstellungsverfahrens zu vorliegendem Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 ist zu prüfen, welche immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen sich durch die mit diesem verfolg- te Planung ergeben und inwiefern Festsetzungen bzw. sonstige Maßnahmen im Sinne des Immissionsschutzes erforderlich werden. Entsprechend wurde bereits frühzeitig, auf Ebene des dem Bebauungsplan-Vorentwurfs zu Grunde liegenden Funktionsplans, eine Schalltech- nische Untersuchung erstellt, deren Aussagen nachfolgend zusammengefasst und auf die dem Vorentwurf zu Grunde liegende Zielstellung, die Baugebiete, abgesehen von dem der bestehenden Hochschule (MK) und der beiden Parkhäuser (Sonstige Sondergebiete), als Urbane Gebiete festzusetzen, bezogen werden.

Im Rahmen der Vorsorge bei der Bauleitplanung erfolgt üblicherweise eine Beurteilung an- hand der Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städ- tebau“, wobei zwischen gewerblichem Lärm und Verkehrslärm unterschieden wird. Anderer- seits kann sich die Beurteilung des Verkehrslärms auf öffentlichen Verkehrswegen an den Kriterien der 16. BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“) orientieren. Die DIN 18005, Teil 1 verweist für die Beurteilung von gewerblichen Anlagen auf die TA Lärm, so dass die Immissionen aus Gewerbelärm auf Grundlage der TA Lärm beurteilt werden. Die Beurteilung des Freizeitlärms erfolgt gemäß DIN 18005, Teil 1 auf Grundlage länderspezifischer Richtli- nien. Dementsprechend wird die Freizeitlärm-Richtlinie des Landes Mecklenburg- Vorpommern herangezogen.

Gewerbelärm

Zur Beurteilung der Geräuschbelastung aus Gewerbelärm innerhalb des Plangebietes wur- den die Beurteilungspegel an der vorgesehenen Bebauung innerhalb des Plangebietes er-

mittelt. Dabei wurden die an den Geltungsbereich des B-Plans angrenzenden gewerblich genutzten Flächen mit flächenbezogenen immissionswirksamen Ansätzen berücksichtigt. Für den Geltungsbereich des nordöstlich angrenzenden Bebauungsplans Nr. 10.MI.138 „Ehemalige Neptunwerft“ wurden die im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente berücksichtigt.

Bei einer Festsetzung als Urbanes Gebiet werden die jeweiligen Immissionsrichtwerte (63 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) eingehalten bzw. nicht mehr als das gemäß TA Lärm unter Berücksichtigung der Vorbelastungen zulässigem Maß von 1 dB(A) überschritten, so dass die Anforderungen der TA Lärm zum Schutz vor Gewerbelärm erfüllt werden können.

Verkehrslärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Belastungen aus Verkehrslärm berechnet. Dabei wurde der Straßenverkehrslärm auf den maßgeblichen Straßenabschnitten sowie die Bahnstrecke und die Straßenbahnstrecke berücksichtigt. Für den Ansatz der Straßenverkehrszahlen wurden aktuelle Prognose-Zahlen sowie Zahlen aus einer Verkehrsuntersuchung verwendet. Für die Straßenbahn wurden Angaben des Betreibers und für die Bahnstrecke Angaben der Deutschen Bahn AG verwendet. Für die Lübecker Straße wurde im Prognose-Planfall ein lärmarmen Belag (SMA 8) berücksichtigt. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgte auf Grundlage der Rechenregeln der RLS-90 für den Straßenverkehrslärm und der Anlage 2 der 16. BImSchV (2014) für den Schienenverkehrslärm.

Da für Urbane Gebiete derzeit noch keine Orientierungswerte in der DIN 18005 verankert sind und dies in absehbarer Zeit nach gutachterlicher Einschätzung auch nicht zu erwarten ist, wird zunächst ersatzweise vom Gutachter auf die tatsächlich geplante Nutzungsstruktur abgezielt. Da der Funktionsplan dem Gutachten zu Grunde liegt und dieser, zumindest was den Teilbereich westlich der Planstraße A betrifft, einen deutlich überwiegenden Wohnanteil aufweist, wird im Rahmen der vorliegenden Untersuchung hilfsweise auf die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete abgestellt. Da die Orientierungswerte für ein Allgemeines Wohngebiet deutlich niedriger sind als diejenigen für ein Urbanes Gebiet, bewegt sich das Ergebnis der Begutachtung in jedem Falle auf der sicheren Seite.

Für den Zusatzverkehr des Plangebiets sowie die Verlegung der Max-Eyth-Straße wird festgestellt, dass aufgrund der weiteren bzw. erstmaligen Überschreitungen der Anhaltswerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts entlang der Lübecker Straße und vereinzelt auch an der Werftstraße sowie der Zunahmen um mehr als 1 dB(A) durch die Verlegung der Max-Eyth-Straße, die damit verbundene Verlegung der Lichtsignalanlage und die zu erwartenden Mehrverkehre grundsätzlich der Tatbestand einer Erfordernis zur Lärmsanierung vorliegt. Zur Lösung dieses städtebaulichen Konfliktes wird empfohlen, ein Lärmsanierungsprogramm für die Bereiche, in denen Zunahmen von 1 dB(A) und mehr zu erwarten sind, durchzuführen. An der vorgesehenen Bebauung innerhalb des Plangebietes längs der Schienenstrecke, ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 74 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts. Südlich der Lübecker Straße werden Beurteilungspegel von bis 77 dB(A) tags und 69 dB(A) nachts erreicht. Insgesamt ist festzustellen, dass in weiten Bereichen der Straßenverkehrslärm maßgebend ist. Lediglich im Westen des Plangebietes bestimmt der Schienenverkehrslärm den Beurteilungspegel.

Der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags wird überwiegend und von 45 dB(A) nachts fast überall überschritten. Lediglich in den Innenhöfen und an einigen Fassaden am Park wird der Orientierungswert tags eingehalten. Die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden laut Gutachten im Gebiet östlich der Planstraße A an allen Fassaden überschritten. *Da im östlichen Bereich aber laut Funktionsplan eine gewerbliche Nutzung überwiegt und dies auch laut aktuellem Stand der Planung verfolgt wird, werden hier alternativ die Immissionsgrenzwerte für ein MI (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) zu Grunde gelegt. Nimmt man die ermittelten Werte für den Gesamtverkehrslärm im ungünstigsten Geschoss, so werden selbst diese Tags nur an den von der Lübecker Straße abgewandten Fassaden eingehalten bzw. bis max. 1dB(A)*

überschritten und nachts auch hier deutlich überschritten (Anmerkung des Verfassers). Im Gebiet westlich der Planstraße werden der Immissionsgrenzwert für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags an den meisten vorgesehenen Gebäuden an der jeweils lärmzugewandten Fassade und teilweise auch an Seitenfassaden überschritten.

Der Anhaltwert für Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird im Südosten entlang der Lübecker Straße sowie im Südwesten an der Bahnstrecke und der Anhaltwert für Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts entlang der angrenzenden Straßen überwiegend überschritten. Weiterhin werden in vielen Bereichen des Plangebiets die Richtwerte aus der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) überschritten.

Die Umsetzung von aktivem Lärmschutz entlang der Straßenzüge wird als nicht wirkungsvoll angesehen, da aktiver Lärmschutz zum Schutz der Obergeschosse aufgrund der Geschossigkeit der Wohngebäude eine erhebliche Höhe aufweisen müsste. Weiterhin soll die Erschließung des Plangebiets über mehrere neue Planstraßen und Fußwege erfolgen, so dass ein geschlossener Lärmschutz entlang der Straßen nicht möglich ist. Daher ist im Süden eine durchbrochene Blockrandbebauung zum Schutz des Plangebiets vorgesehen. Für diese Riegelbebauung entlang der Lübecker Straße, sollen die Wohnungen überwiegend zur lärmabgewandten Seite ausgerichtet bzw. durch verglaste Vorbauten (Laubengänge, Loggien) geschützt werden. Ein Abrücken der Bebauung entlang der Lübecker Straße in Richtung Norden führt lediglich zu einer geringen Verbesserung an der ersten Baureihe. Allerdings bewirkt das Abrücken der Gebäude von der Lübecker Straße eine Verschlechterung im rückwärtigen Bereich in den Innenhöfen und Parkbereichen, da durch das Abrücken die schallmindernde Wirkung der ersten Baureihe für die rückwärtigen Bereiche deutlich reduziert wird.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob mit anderen Maßnahmen eine Verbesserung der Situation innerhalb des Plangebietes realisierbar ist. Insgesamt wird festgestellt, dass mit einer gegliederten Hausfassade zwar die größten Verbesserungen erreicht werden, aber diese Verbesserungen lediglich im Bereich der Wahrnehmungsschwelle von 1 dB(A) liegen. Mit den übrigen Maßnahmen können zwar teilweise deutlichere Verbesserungen erreicht werden, aber diese beziehen sich dann lediglich auf einzelne Fassadenbereiche. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können aufgrund der Bauweise durch Grundrissgestaltung (Verlegung der schützenswerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite) oder passiven Schallschutz geschaffen werden. Aufgrund der Überschreitung des Orientierungswertes für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) nachts sind zum Schutz der Nachtruhe im gesamten Plangebiet für Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, falls der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere geeignete, dem Stand der Technik entsprechende Weise sichergestellt werden kann.

Bezüglich der Außenwohnbereiche wird festgestellt, dass der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags an allen straßenzugewandten Seiten und gebietsweise auch an den Seitenfronten überschritten wird. Dieser wird nur teilweise in den Innenhöfen und in Richtung der Parkanlage eingehalten. Geplante Außenwohnbereiche (Terrassen/Balkone/Loggien) sollten in den von Überschreitungen des Orientierungswerts für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags betroffenen Fassadenbereichen auf der lärmabgewandten Seite der Gebäude ausgeführt bzw. in geschlossener Bauweise realisiert werden. Diese Außenwohnbereiche können laut Gutachter auch offen zugelassen werden, wenn mit Hilfe einer Immissionsprognose nachgewiesen wird, dass in der Mitte des jeweiligen Außenwohnbereichs der Orientierungswert gemäß DIN 18005, Beiblatt 1 für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags eingehalten wird.

Im weiteren Planverfahren wird diese Untersuchung im Hinblick auf die Anforderungen des Bebauungsplans fortgeschrieben, insbesondere was die Empfehlung für die Formulierung der Festsetzungen angeht. Entsprechend werden dann auch vorstehende Ausführungen der Begründung aktualisiert.

3.10.2 Luftschadstoffe

Die Lübecker Straße gehört zu den am stärksten frequentierten Hauptverkehrsstraßen Rostocks. Entsprechend sind eine Prüfung der bestehenden Luftschadstoffbelastung und mögliche Auswirkungen der bei Umsetzung des Bebauungsplans hinzukommenden Nutzungen geboten.

In diesem Rahmen wurde nach Abstimmung mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock seitens des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) M-V eine Ersteinschätzung vorgenommen (siehe Schreiben LUNG vom 11.12.2017). Dazu wurde mittels des Programms IMMIS-Luft eine Berechnung der Jahreskenngößen zur Beurteilung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂), Schwebstaub (PM10) und Feinstaub PM2.5) mit den von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock prognostizierten Verkehrszahlen (DTV) durchgeführt. Betrachtet wurden Lübecker Straße, Werftstraße und Max-Eyth-Straße. Die genannten Straßen wurden für die Berechnungen in Abschnitte unterteilt. Neben den Verkehrszahlen sind in die Berechnungen auch die Höhen der bestehenden Gebäude und anhand des erreichten Planungsstands auch diejenigen der geplanten Bebauung eingeflossen.

Die Modellrechnung ergibt, dass eine Überschreitung der aktuell verbindlichen Grenzwerte bezogen auf den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid, Schwebstaub und Feinstaub mit den verwendeten Eingangsdaten nicht zu erwarten ist. Grundlage der Beurteilung ist die 39. Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (39. BImSchV). Betrachtet werden dabei nicht die Belastungen durch die Bautätigkeit selbst.

Das LUNG gibt zu dieser Ersteinschätzung den Hinweis, dass Modellrechnungen immer mit Unsicherheiten verbunden sind und dass mit dem verwendeten Programm IMMIS-Luft keine Detaillierte Abschätzung möglich ist. Um Bebauungseffekte genauer beurteilen zu können, wäre zur Prognose ein Programm zur mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsrechnung erforderlich, das dem LUNG nicht zur Verfügung steht. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die betrachteten Beurteilungswerte sich auf die aktuelle Gesetzeslage beziehen. Es wäre möglich, dass sich die Beurteilungsmaßstäbe bis zum Jahr 2030 verschärfen. In diesem Zusammenhang wird auf die aktuellen Publikationen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) hingewiesen (z. B. World Health Organisation 2016. Available evidence for the future update of the WHO Global Air Quality Guidelines).

3.11 Nachrichtliche Übernahmen

Das unter Denkmalschutz stehende ehemalige Handelsschule (heutige EUFH MED) wird auf Grundlage von § 2 Abs. 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG M-V) als Einzeldenkmal in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Die erfolgten Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung sowie zur überbaubaren Grundstücksflächen wurden zur Berücksichtigung der denkmalrechtlichen Belange mit der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

4 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

4.1 Umweltbericht

4.1.1 Darstellung der wesentlichen untersuchten anderwärtigen Lösungsalternativen sowie der Gründe für die letztendlich erfolgte Auswahl

Im Rahmen des durchgeführten städterbaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb wurden letztendlich 17 Wettbewerbsbeiträge mit teilweise recht unterschiedlichen Lösungsansätzen eingereicht, sodass davon auszugehen ist, dass die wesentlichen grundlegenden alternativen Ansätze hinsichtlich funktionaler und Bebauungsstruktur, Freiraumkonzept sowie der Verkehrserschließung untersucht wurden.

So schlägt der 2. Preisträger, wie auch der Siegerentwurf, eine blockweise Bebauung vor, schließt die einzelnen Baublocks aber auch nach innen. Weiterhin wird eine große öffentliche Grünfläche im südwestlichen Bereich mit Öffnung zum Hohlbeinplatz hin vorgeschlagen, was einen Erhalt eines (gegenüber dem Siegerentwurf) noch größeren Teils des Großbaumbestands ermöglicht, sowie eine stärkere interne Verkehrserschließung mittels eines Netzes von allgemein befahrbaren Straßen.

Eine der beiden Arbeiten mit Anerkennung setzt ebenfalls auf zur Mitte hin sich öffnende Baublocks, schlägt allerdings anstelle eines zentralen Freibereichs zwei öffentliche Räume, eine Grünfläche und eine Platzfläche vor und belässt es bei einer konventionellen Verkehrserschließung mit einem durchgängig befahrbarem internen Straßennetz.

Die andere Arbeit mit Anerkennung setzt auf eine Grundstruktur mit vollständig geschlossene Baublocks, öffnet einen zentralen öffentlichen Freiraum zur Lübecker Straße hin und schlägt im Rahmen der Wiederherstellung des Kayenmühlengrabens die Schaffung einer größeren Teichanlage vor. Die Verkehrserschließung bindet nicht alle Gebäude an, durchschneidet aber dennoch das Quartiersinnere in wesentlichen Achsen.

Im Gegensatz zum 1. Preisträger setzten die übrigen prämierten Arbeiten in Sachen ruhen-dem Verkehr auf Tiefgaragen. Die bauliche Silhouette ist zudem in sämtlichen übrigen Arbeiten weniger differenziert als im Siegerentwurf.

Bei den übrigen Wettbewerbsbeiträgen werden an zusätzlichen Planungsansätzen in der Quartiersstruktur ein Abrücken der Bebauung von der Lübecker Straße, eine durchgehende Freiraumschneise zwischen Werft- und Lübecker Straße, eine Ausbildung von Solitärbauten anstelle von Gebäudeblocks sowie eine höhenmäßige Akzentuierung der Quartiersmitte durch Hochhäuser vorgeschlagen.

Betrachtet man nun die Gründe, warum die erstplatzierte Arbeit der weiteren Planaufstellung zu Grunde gelegt wurde, so sind dies insbesondere der große zusammenhängende öffentliche Freiraum und der auf das Quartier wirkende integrative Ansatz sowie die sowohl räumlich als auch funktionale Anknüpfung der Teilquartiere an diese grüne Mitte. Wichtige, sich von den übrigen Arbeiten absetzende Qualitäten, sind aber auch die im Sinne des erforderlichen Immissionsschutzes geschlossene äußere Quartierskante, die gestaffelte, Identität schaffende Gebäudeentwicklung sowie das konsequent auf Verkehrsvermeidung und innovative Mobilitätsprinzipien setzende Verkehrskonzept.

Vorstehende Qualitäten lassen den auf Basis des Siegerentwurfs weiter verfolgten städtebaulichen Ansatz aber auch im Rahmen der Alternativbewertung der Umweltprüfung positiv abschneiden. So wirken das Verkehrskonzept und hier insbesondere die Reduzierung der internen Befahrbarkeit sowie der Verzicht auf Tiefgaragen sich positiv auf die Beschränkung der Bodenversiegelung aus. Der verfolgte verkehrsreduzierende Mobilitätsansatz bringt einen Beitrag zur Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen auch über das Quartier hinaus und die Verhinderung des Lärmeintrags durch die nach außen geschlossene

Randstruktur sowie die hohe Qualität des großen zentralen Grünzugs, auch zur Versorgung der benachbarten Quartiere, zeigen erhebliche positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch.

Der sonstige Umweltbericht ist noch in Erarbeitung. Sobald dieser vorliegt wird die Begründung entsprechend um diesen ergänzt.

5 FLÄCHENBILANZ

Auf der Grundlage vorliegender Planung ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Tabelle 3: Flächenbilanz

Gebiet	Flächengröße in m ²	Anteil an Gesamtfläche in %
Allgemeines Wohngebiet	6.319	4,78
Urbanes Gebiet (MU)	42.233	31,98
Kerngebiet (MK)	3.803	2,88
Sonstige Sondergebiete „Parkhaus West/Ost“	5.471	4,14
Abfallflächen	60	0,05
Baugebiete gesamt	57.885	43,83
Gemeinbedarfsfläche „Kita“	2.635	2,00
Straßenverkehrsfläche	34.459	26,09
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung:		
Ausfahrtstraße Anlieferfahrzeuge	1.344	1,01
Unterhaltungsweg Kayenmühlengraben	3.601	2,72
Fuß- und Radweg F+R	7.387	5,58
Fußgängerbereich	5.036	3,80
Radschnellweg	3.651	2,76
Bahnanlage (Straßenbahn)	4.197	3,17
Verkehrsflächen gesamt	59.674	45,19
Öffentliche Grünflächen	11.213	8,49
Kayenmühlengraben (Wasserfläche)	1.015	0,77
Gesamtfläche Bebauungsplan	132.422	100,00

6 SICHERUNG DER PLANDURCHFÜHRUNG

6.1 Bodenordnende Maßnahmen

Die Grundstücke im Plangebiet befinden sich, was den neu zu erschließenden Teil betrifft, weit überwiegend im Eigentum der WIRO, lediglich im östlichen Teilbereich besteht sonstiger Privatbesitz (Grundstück Hochschule, und diejenigen zum Platz des 17. Juni hin, Details siehe Punkt 2.4.4).

Für die Herstellung der Erschließungsanlagen, insbesondere für den Bau der öffentlichen Straßen sowie von Fuß- und Radwegen, ist die Einbeziehung privater Grundstücksflächen in geringem Umfang erforderlich. Dies betrifft Teile des Flurstücks 439/4 mit einer Fläche von 33 m² zur Herstellung der Planstraße A.

Ergänzend zur Aufstellung des Bebauungsplans wird zur ergänzenden Regelung von Planungsinhalten und Fragen der Planungsdurchführung mit den betroffenen privaten Eigentümern ggf. der Abschluss eines städtebaulichen Vertrags nach § 11 BauGB erforderlich.

7 DURCHFÜHRUNGSRELEVANTE HINWEISE

7.1 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans besteht ein Baudenkmal in Gestalt der ehemaligen Handelsschule, Werftstraße 5, die heutige EUFH MED. Das Baudenkmal "ehemalige Handelsschule" ist nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen worden. Die Beseitigung eines Denkmals und alle Veränderungen am Denkmal und in seiner Umgebung sind gemäß § 7 Abs. 1 DSchG M-V durch die Untere Denkmalschutzbehörde bzw. § 7 Abs. 7 DSchG M-V durch die zuständige Behörde zu genehmigen.

Die Heinkel-Wand an der Lübecker Straße, als Teil einer ehemaligen Industriehalle, wurde Anfang 2018 in Anbetracht akuter Baugefährlichkeit abgebrochen. Dazu lag eine Abbruchgenehmigung (Aktenzeichen 00272-15) vom 15.05.2017 vor. Eine nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan ist somit nicht (mehr) notwendig. Die historischen Spuren der Heinkel-Wand und deren Abmessung werden nach aktuellem Planungsstand an dem ehemaligen Standort, innerhalb der festgesetzten Baugrenzen, in Form von ca. 10 m hohen Stelen aus Cortenstahl nachempfunden. Die Stelen werden durch ein in den Boden eingelassenes Cortenstahlband verbunden, welches Informationen und Beschreibungen zum historischen Kontext beinhaltet.

7.2 Schutz von zu erhaltenden Einzelbäumen

Die nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zu erhaltenden Gehölze sind während der Durchführung von Bauarbeiten vor Beeinträchtigungen durch Maßnahmen gemäß DIN 18920 zu schützen. Abgrabungen und Aufschüttungen innerhalb einer um 1,50 m über den Traufbereich hinausgehenden Fläche sind unzulässig.

7.3 Baumschutz und Begrünung

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gilt die Baumschutzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 29. November 2001 (Städtischer Anzeiger Nr. 25 vom 12. Dezember 2001) und der gesetzliche Baumschutz gemäß § 18 NatSchAG M-V. Sollten Baumfällungen vorgenommen werden, so sind diese ordnungsgemäß bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu beantragen und gemäß § 5 der Baumschutzsatzung bzw. Baumschutzkompensationserlass auszugleichen.

Es gilt die Grünflächengestaltungssatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 09. Oktober 2001 (Städtischer Anzeiger Nr. 21 vom 17. Oktober 2001).

7.4 Altlasten

Im Bebauungsplan sind Flächen gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Altlastenstandorte). Bei Tiefbauarbeiten ist mit schadstoffbelasteten Bodenaushub zu rechnen. Tiefbaumaßnahmen haben aus diesem Grunde baubegleitend durch ein Ingenieurbüro mit Erfahrung bei der Altlastenbearbeitung zu erfolgen. Zu entsorgender Bodenaushub ist chemisch zu analysieren und entsprechend dem Abfallrecht zu verwerten.

7.5 Kampfmittelbelastung

Es wird darauf hingewiesen, dass in Mecklenburg-Vorpommern Munitionsfunde grundsätzlich nicht auszuschließen sind. Gemäß § 52 LBauO M-V ist der Bauherr für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften verantwortlich. Insbesondere wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen. Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen sind, soweit wie möglich, auszuschließen. Dazu gehört die Pflicht, vor Baubeginn Erkundungen über eine mögliche Kampfmittelbelastung des Baufeldes einzuholen. Konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung (Kampfmittelbelastungsauskunft) der in Rede stehenden Fläche sind gebührenpflichtig beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V erhältlich. Ein entsprechendes Auskunftersuchen wird rechtzeitig vor Bauausführung empfohlen.

7.6 Externer Ausgleichsbedarf

Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 wird ein Bedarf für externe Ausgleichsmaßnahmen ermittelt. Zum Ausgleich des Eingriffs wird gem. § 1a Abs. 3 BauGBvorgesehen.

Die Maßnahmen werden im Laufe des Verfahrens ergänzt

7.7 Artenschutz

Die Rodung von Gehölzen sowie die flächige Beseitigung von Vegetationsbeständen, sind auf den Zeitraum vom 01. Oktober bis 28. Februar, außerhalb der Brutzeit von Vögeln, zu beschränken. Sollten die Beräumungsmaßnahmen in die Brutzeit hineinreichen, ist durch Vergrämuungsmaßnahmen sicherzustellen, dass keine Brutplätze im Baubereich besetzt sind. Eine Ausnahme vorstehender Bauzeitenbeschränkung ist nur nach erfolgter Begutachtung der Gehölze durch einen anerkannten Fachgutachter und vorheriger Zustimmung der zuständigen Fach- und Aufsichtsbehörde statthaft.

Die Fällung von potentiellen Höhlenbäumen (Altbäumen mit einem Stammdurchmesser von ≥ 30 cm und geeigneter Höhlenbildung) ist außerhalb der Reproduktionszeit (Ende Mai bis Mitte August) und außerhalb der Winterschlafphase von Fledermäusen zu terminieren. Eine Ausnahme vorstehender Bauzeitenbeschränkung ist nur nach erfolgter Begutachtung der Gehölze durch einen anerkannten Fachgutachter und vorheriger Zustimmung der zuständigen Fach- und Aufsichtsbehörde statthaft.

Bei Abriss oder Umbau der Bestandsgebäude ist unmittelbar vor dem Beginn der Arbeiten, der Gebäudebestand durch einen anerkannten Fachgutachter auf Vorkommen geschützter Vogel- und Fledermausarten hin zu untersuchen.

Zur Straßen- und Gehwegbeleuchtung sind ausschließlich LED-Leuchten einzusetzen.

Die Maßnahmen werden im Laufe des Verfahrens ergänzt bzw. konkretisiert.

7.8 Befahrbarkeit der Verkehrsflächen durch Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge

Sämtliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind so anzulegen, dass Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge ungehindert fahren können. Die Brücke über den Kayenmühlengraben ist gemäß "Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr" Punkt 1 auszuführen.

8 ANLAGEN

8.1 Anlage 1 - Untersuchungsrahmen B-Plan 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“

Anlage 1 - Untersuchungsrahmen B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - ist der Begründung nachfolgend angefügt.

Anlage 1 - Untersuchungsrahmen B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“

Festlegung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens entsprechend der Anforderungen des § 2a BauGB (Scoping)

Stand 19.09.17

Tabelle 4: voraussichtlicher Untersuchungsrahmen

Umweltbericht nach § 2a BauGB	Vorhandene Unterlagen	Untersuchungsbedarf	Art der Ermittlung; Untersuchungsrahmen	Ansprechpartner/ Gutachter
A) Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des B-Plans, Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben	<ul style="list-style-type: none"> - Luftbilder aktuell vorliegender Stand - Realnutzungskartierung auf der Basis der vorliegenden Luftbilder - Strukturkonzept „Rostocker Oval“, Stand 2011 - Landschaftsplan HRO, 1. Aktualisierung 2013, beschlossen 2014 	<ul style="list-style-type: none"> - Alltagsituation - Immissionsschutz gegenüber Straßen-, Straßenbahn-, und Eisenbahnverkehr sowie Gewerbe - Berücksichtigung der kommunalen Klimaschutzbelange / beispielhaftes energetisches Bauen - Besonders geschützte Arten - Erholung (bestehende Grünflächen) 	<u>Untersuchungsraum:</u> - Innerhalb der B-Plangrenze, sowie ggf. gesonderte Festlegungen für die Schutzgüter <u>Untersuchungszeit:</u> - Parallel zum Aufstellungsverfahren <u>Bewertungsgrundlage</u> - der Ist-Situation: Entspr. UQZK und nach Abstimmung mit 67, - der Auswirkungen: UQZK u. GOP	61, 67, 73, 82, 83, StALU <u>beauftragtes GOP-Büro:</u> Wagner Planungsgesellschaft, Rostock <u>Artenschutz:</u> Wagner Planungsgesellschaft, Rostock <u>Schallgutachter:</u> LAIRM Consult GmbH, Bargteheide
B) Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgesetzten Ziele des Umweltschutzes, die für den B-Plan von Bedeutung sind; und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des B-Plans berücksichtigt wurden	<ul style="list-style-type: none"> - Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock, Amt für Raumordnung und Landesplanung, 2011 - Landschaftsplan HRO, Erste Aktualisierung, Beschluss 2014 - Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Hansestadt Rostock, LUNG, Neuauflage 2015 - Lärmaktionsplan (LAP), 2. Stufe für den Ballungsraum HRO, 2014 - UQZK, HRO, Beschluss 2005 		- Auswertung vorhandener Fachgesetzte/Fachpläne	Gutachterbüro, 67, 73
C) Auswirkungen auf:				

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

(a) Tiere und Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"> - geschützte Biotope; LUNG, 2004 - aktualisierte Biototypenkartierung; Amt 67, 2006 - Baumkataster HRO, fortlaufend aktualisiert - Baumschutzsatzung und Grünflächen-gestaltungssatzung; Hanse- und Uni-versitätsstadt Rostock, 2001 - Baumschutzkompensationserlass M-V, 2007 - Landschaftsplan HRO, erste Aktualisie-rung, Beschluss 2014 	<ul style="list-style-type: none"> - Biototypenkartierung, M 1:1.000 - Erfassung des vorhandenen Baumbestandes - spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und Abarbeitung der ar-tenschutzrechtlichen Belange 	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung eines GOP - Auswertung vorhandener Unterla-gen - Ortsbegehungen 	67, beauftragtes GOP-Büro
(b) Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Geotechnischer Bericht, 1998 (Bau-grund, orientierende Altlastenuntersu-chung für Fläche B-Plan 10.W.63) - Auskunft durch Amt für Umweltschutz, Abt. Wasser und Boden zum Altlasten-kataster vom 30.09.2014 - Digitales Bodenschutz- und Altlastenka-taster - Bodentypenkartierung - Versiegelungskartierung - Erstbewertung Altlastensituation; Bau-grund Stralsund, 09.2016 - Orientierende Altlastenerkundung; HSW GmbH, 11.2017 - 	<ul style="list-style-type: none"> - Art und Ausmaß bestehender Bodenbelastungen sowie Ab-schätzung von Handlungserfor-dernissen im Hinblick auf die ge-plante Nutzung (Detailerkundung für Teilbereiche) - Maß der Flächeninanspruchnah-me/-Versiegelung - Beurteilung betroffener Bodenty-pen - Schutz des Oberbodens 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung vorhandener und noch zu erstellender Unterlagen hinsichtlich Bodenbelastungen und hinsichtlich ggf. erforderlicher Sanierungsmaßnahmen, insbe-sondere Vorliegende und noch zu erstellende Baugrundgutachten 	73, Gutachterbüro
(c) Wasser				
Oberflächenwasser	<ul style="list-style-type: none"> - Gewässerkataster, Hanse- und Uni-versitätsstadt Rostock 2012 - Bewirtschaftungsplanung Unterwarnow; biota GmbH, 2008 - Integriertes Entwässerungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> - Einfluss auf WRRL-Gewässer Unterwarnow - Berücksichtigung 50 Meter Ge-wässerschutzstreifen nach LNatG M-V 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der Unterlagen 	73, StALU, ggf. Gutachter

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

	<ul style="list-style-type: none"> (ITEK) HRO; biota GmbH, 2013 - ILEP HRO, 2016 - Hydrologisches Konzept Wiederherstellung Kayenmühlengraben; WASTRA-Plan, 09.2016 	<ul style="list-style-type: none"> - Umgang mit anfallendem Regenwasser - Darlegung Funktionalität Kayenmühlengraben 		
Grundwasser	<ul style="list-style-type: none"> - Grundwasserkataster, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, 2012 - Hydrologisches Konzept Wiederherstellung Kayenmühlengraben; WASTRA-Gutachterbüro Plan, 09.2016 	<ul style="list-style-type: none"> - Aussagen zu Grundwasserangebot und - Grundwasserbildung und -Belastung 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der Unterlagen - 	<ul style="list-style-type: none"> 73, ggf. Gutachter -
Überflutungsgefährdung/ Sturmflut	<ul style="list-style-type: none"> - INTEK HRO, 2013 - ILEP HRO, 2016 	<ul style="list-style-type: none"> - Veränderung der Gefahrensituation im Plangebiet in Folge der beabsichtigten Bebauung 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung vorhandener Unterlagen 	<ul style="list-style-type: none"> - StALU MM/R
(d) Luft	<ul style="list-style-type: none"> - Messstation Holbeinplatz (ggf. als Referenz Stationen „Am Strande“, Stuthof), LUNG M-V - Verkehrsmengen IGVK - Luftreinhalte-Aktionsplan Rostock, LUNG 2008 - Ersteinschätzung zur Luftschadstoffbelastung im Plangebiet; LUNG M-V, 12.2017 	<ul style="list-style-type: none"> - Vertiefende Aussagen zur Luftqualität 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der Messwerte und der Verkehrszahlen 	<ul style="list-style-type: none"> 73, LUNG M-V
(e) Klima	<ul style="list-style-type: none"> - Klimafunktionskarte, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, 2004 	<ul style="list-style-type: none"> - Aussagen zum Lokalklima unter besonderer Berücksichtigung der Land-See-Windzirkulation - Aussagen zu Starkwind 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der Unterlagen 	<ul style="list-style-type: none"> 73
(f) Landschaft(sbild)	<ul style="list-style-type: none"> - Landschaftsplan HRO, 1. Aktualisierung 2013, beschlossen 2014 	<ul style="list-style-type: none"> - Erfassung der sinnlich wahrnehmbaren Erscheinungsform der Landschaft/wesensbestimmende Merkmale der Landschaft - Einfluss der Wassernutzung auf das Landschaftserleben - Gestaltungserfordernisse 	<ul style="list-style-type: none"> - GOP - Ermittlung auf Grundlage des Landschaftsplanes und örtlicher Begehungen; - Verbale Beschreibung - Fotodokumentation 	<ul style="list-style-type: none"> 67, beauftragtes GOP-Büro

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

(g) biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> - Biotoptypenkartierung - Informationen zu einzelnen Artenvorkommen Biotopverbundentwicklungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> - Angaben zu Biotoptypen und ihre Bedeutung für den Landschaftshaushalt und für Arten - Artenvorkommen, insbesondere besonders geschützte Arten 	<ul style="list-style-type: none"> - GOP - Auswertung vorhandener Unterlagen - Artenschutzrechtliche Prüfung 	67, beauftragtes GOP-Büro
(h) menschliche Gesundheit und Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> - Emissions- und Immissionskataster HRO - Lärmaktionsplan HRO, 1. Stufe; SUV, 08.2008 - Lärmkartierung 2. Stufe, 2012 - Lärmaktionsplan HRO, 2. Stufe; LK Argus GmbH, 08.2014 - Schalltechnische Untersuchung zum Funktionsplan „Wohnen am Werftdreieck“, LAIRM Consult GmbH, 09.2017 - Verkehrsangaben aus dem IGVK - Spielbereichsentwicklungskonzeption, Satzung der HRO über die Beschaffenheit und Größe von Spielflächen für Kleinkinder bis 6 Jahre, Stand 2016 	<ul style="list-style-type: none"> - Darstellung der Ist-Situation (u. a. Lärm und Luftqualität) - Ermittlung von Lärmauswirkung auf Nutzungen und Empfehlungen für Festsetzungen - Beeinflussung der Lufthygiene innerhalb des B-Plangebietes und daran angrenzend - Bedarf an naturgebundenen und siedlungsbezogenen Erholungs-, Freizeitnutzungen und Spielplätzen, Wegebeziehungen, Grünverbindungen, insbesondere Bedeutung der Warnownähe für die Erholung 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung schalltechnische Untersuchung - Auswertung sonstige vorhandene Unterlagen - GOP 	73, 67, beauftragtes Akustik- und beauftragtes GOP-Büro
(i) Kultur- und Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> - Denkmalliste, archäologische Fundkartierung, Krausesche Fundchronik, Bodendenkmalliste 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorkommen archäologischer Funde oder von Denkmälern 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung sonstige vorhandene Unterlagen 	41, Landesamt für Kultur und Denkmalpflege
(j) Wechselwirkungen		<ul style="list-style-type: none"> - Ermittlung der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern 	<ul style="list-style-type: none"> - verbal argumentativ 	73, 61, 66, 67, ggf. weitere Ämter
D) Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des BNatSchG	<i>bei Vorliegender Planung wahrscheinlich keine Relevanz!</i>			
E) Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit	<ul style="list-style-type: none"> - Abfallsatzung HRO, 2015 - WWAV-Fachsatzung (Abwasser) 	<ul style="list-style-type: none"> - Anforderungen Abfall-/ Abwasserentsorgung - Standort für Wertstoffsammelbe- 	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung 	73

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

Abfällen und Abwässern		<p>hälter</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindestfahrbreiten und Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge 		
<p>F) Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie/Anpassung an den Klimawandel</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wärmeschutzsatzung - Fernwärmesatzung HRO, 26.04.2017 - Karte der Fernwärmevorranggebiete - „Der Energetische Kompass“ (Energetisches Gesamtkonzept für das Vorhaben Werftdreieck); Timo Leukefeld, Freiberg, 08.2015 - Quartiersbezogenes Energiekonzept (in Arbeit) - Masterplan 100% Klimaschutz HRO, 2014 	<ul style="list-style-type: none"> - Einsatzmöglichkeit erneuerbarer Energienutzung - Wärmedämmung, Kühlung / Beschattung; Energiestandards - Starkwind 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung vorhandener Unterlagen - Abstimmung 	73
<p>G) Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklungskonzeption des Landschaftsplans HRO, 1. Aktualisierung 2013, beschlossen 2014 - Spielbereichsentwicklungskonzeption, Satzung der HRO über die Beschaffenheit und Größe von Spielflächen für Kleinkinder bis 6 Jahre, Stand 2016 - Lärmaktionsplan HRO, 1. Stufe; SUV, 08.2008 - Lärmaktionsplan HRO, 2. Stufe; LK Argus GmbH, 08.2014 - Luftreinhalte- und Aktionsplan HRO; LUNG M-V, 10.2008 - Integriertes Entwässerungskonzept (ITEK) HRO; biota GmbH, 2013 	<ul style="list-style-type: none"> - Präzisierung der Entwicklungskonzeption - Präzisierung der Grüngestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen des GOP 	67, beauftragtes GOP-Büro 73

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

H) Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften festgesetzten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden	<ul style="list-style-type: none"> - Messstation Holbeinplatz (ggf. als Referenz Stationen „Am Strande“, Stuthof), LUNG M-V - Verkehrsmengen IGVK - Ersteinschätzung zur Luftschadstoffbelastung im Plangebiet; LUNG M-V, 12.2017 	<ul style="list-style-type: none"> - Vertiefende Aussagen zur Luftqualität 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der Messwerte und der Verkehrszahlen 	73, LUNG M-V
I) Auswirkungen auf die Schutzgüter, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind	<ul style="list-style-type: none"> - Vorentwurf B-Plan Nr. 10.W. 63.1 	<ul style="list-style-type: none"> - Gegenwärtiges Vorhaben mit Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen im Geltungsbe- reich ist auszuschließen (da WA, MU, MK sowie SO Parkhaus) 	<ul style="list-style-type: none"> - verbal argumentativ 	73
J) Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden; Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung, Begrenzung der Bodenversiegelung auf das notwendige Maß	<ul style="list-style-type: none"> - Flächennutzungskartierung (Nutzungsart, Versiegelungsgrad), HRO, 2014 - Variantenvergleich des 1. 2. sowie der 2 Anerkennungen des Wettbewerbes zum Werftdreieck 	<ul style="list-style-type: none"> - Bewertung der geplanten Nutzung und Flächeninanspruchnahme - Möglichkeit der Versieglungsminimierung 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung vorhandener Unterlagen, verbal argumentativ 	73
K) Vermeidung und Ausgleich / Eingriffsregelung nach BNatSchG	<ul style="list-style-type: none"> - Ausgleichsflächenkataster, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - Eingriffsregelung entsprechend der Hinweise zur Eingriffsregelung M-V von 1999/Heft 3 - Eingriffsbilanzierung, getrennte Ermittlung für öffentliche Verkehrserschließung/Grünflächen und private Bauflächen 	<ul style="list-style-type: none"> - Festlegung von Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen (GOP) - Bewertung der Ausgleichbarkeit des Vorhabens (GOP) 	67, beauftragtes GOP-Büro
L) a) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung	<ul style="list-style-type: none"> - Flächennutzungsplan HRO, 2009 - Entwicklungskonzeption des Landschaftsplans; Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2013, Beschluss 2014 - Landschaftsplan HRO, erste Aktualisierung, Beschluss 2014 	<ul style="list-style-type: none"> - Bewertung der Umweltauswirkungen aus den vorangegangenen Beschreibungen 	<ul style="list-style-type: none"> - verbal argumentativ 	73

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, unter anderem infolge:				
aa) des Baus und des Vorhandenseins der geplanten Vorhaben (soweit relevante Abrissarbeiten)	- Aussagen aus den Fachgutachten und mittels UQZK	- Bewertung der Umweltauswirkungen infolge des Baus und des Betriebes der geplanten Vorhaben	- verbal argumentativ	73
bb) der Nutzung natürlicher Ressourcen, insb. Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	- Aussagen aus den Fachgutachten und mittels UQZK	- Bewertung der Umweltauswirkungen aus den vorgegangenen Beschreibungen, insb. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Flächen, Boden, Wasser, biologische Vielfalt (siehe Pkt. C (a) – (c), (g))	- verbal argumentativ	67, 73
cc) der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie Verursachung von Belästigungen	- Aussagen aus den Fachgutachten und mittels UQZK	- Bewertung der Umweltauswirkungen aus den vorangegangenen Beschreibungen, insb. Auswirkungen auf den Menschen (siehe Pkt. C (h))	- verbal argumentativ	73
dd) der Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung	- Aussagen aus dem Fachgutachten und mittels UQZK	- Bewertung der Umweltauswirkungen aus den vorangegangenen Beschreibungen (siehe Pkt. E)	- verbal argumentativ	73
ee) der Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (z. B. durch Unfälle und Katastrophen)	- Liste der Störanfallbetriebe in Rostock, StALU MM/HRO, 2016 - Vorentwurf B-Plan Nr. 10.W. 63.1	- Überprüfung Abstand zu vorhandenen Störanfallbetrieben in Rostock und Umgebung sowie Einschätzung des durch die Planung induzierten Störfallrisikos (Zulässigkeit von Störanfallbetrieben)	- verbal argumentativ	73, StALU
ff) der Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete	- Flächennutzungsplan HRO, 2009	- Überprüfung Vorhandensein benachbarter Plangebiete/ Planungen und ggf. Abschätzung kumulierender Wirkungen	- verbal argumentativ	61, 73

Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ - Begründung Vorentwurf

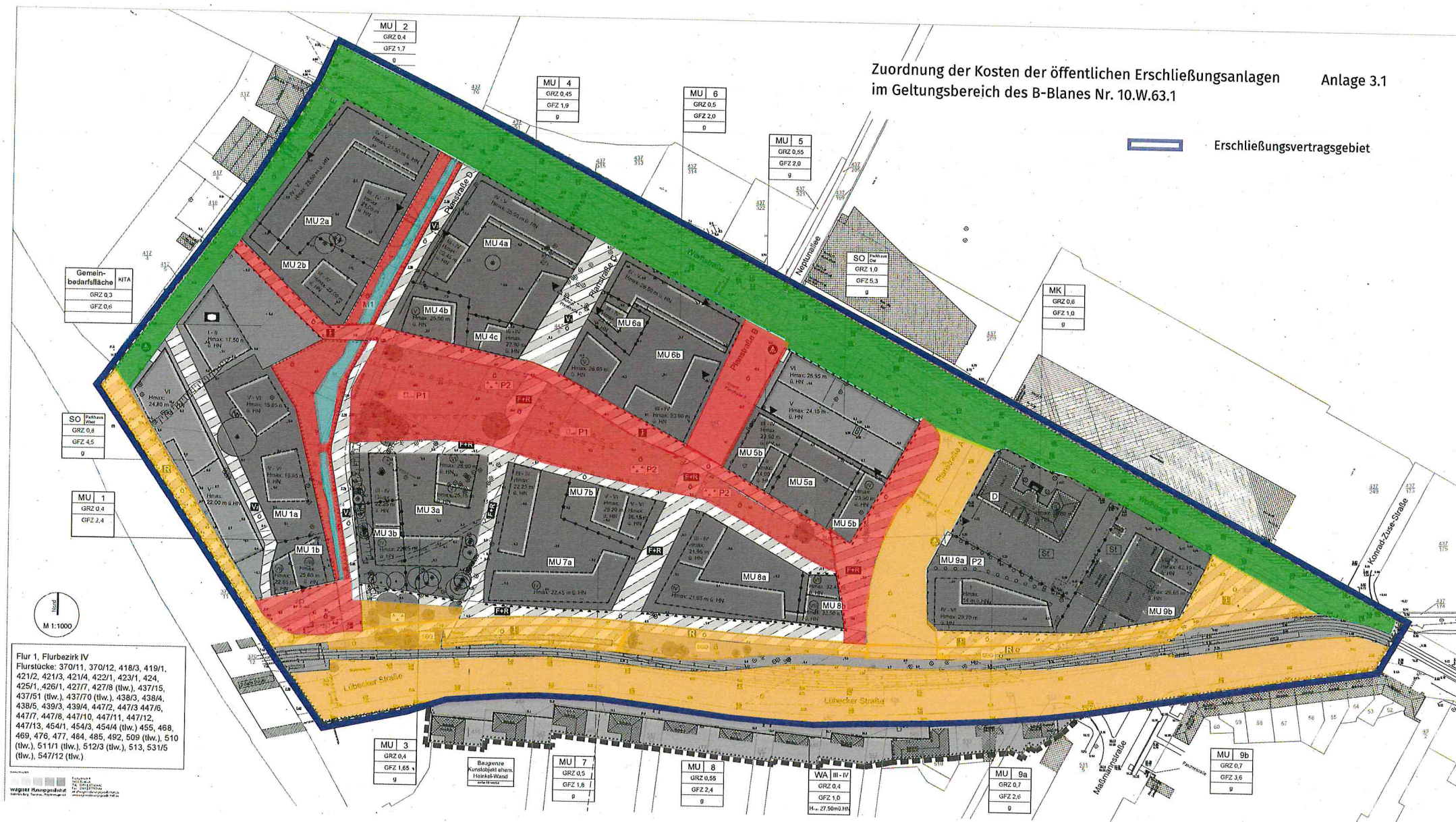
gg) der Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf das Klima (z.B. Art und Ausmaß CO ₂ -Emissionen); Anfälligkeit gegenüber Folgen des Klimawandels	- Aussagen aus den Fachgutachten und mittels UQZK	- Bewertung der Umweltauswirkungen aus den vorangegangenen Beschreibungen, insbesondere Beschreibungen zur Nutzung erneuerbarer Energien und Auswirkungen durch Klimawandel (siehe Pkt. F und C (c))	- verbal argumentativ	73
hh) der eingesetzten Techniken und Stoffe	- Aussagen aus den Fachgutachten und mittels UQZK	- Bewertung der Umweltauswirkungen aus den vorangegangenen Beschreibungen, insbesondere betriebsbedingte Auswirkungen (u. a. Lagerung/ Einsatz umweltgefährdender Stoffe)	- verbal argumentativ	73
M) Beschreibung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen sowie ggf. von Überwachungsmaßnahmen	- Aussagen aus den Fachgutachten (u. a. GOP, Schallgutachten) und mittels UQZK	- Bewertung der Umweltauswirkungen aus den vorangegangenen Beschreibungen und ggf. Ableitung von Vermeidungs-, Verhinderungs- und Verringerungsmaßnahmen sowie ggf. von Überwachungsmaßnahmen	- verbal argumentativ	67, 73, beauftragtes GOP-Büro sowie beauftragtes Büro für das Schallgutachten
N) wichtigste geprüfte anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umwelt	- Eingereichte Beiträge städtebaulich-landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb, 03.2017 - Funktionsplan zum B-Plan; Atelier Wimmer, 07.2017	- Mögliche Varianten zur Baustruktur im Hinblick auf die Immissionschutzanforderungen - großflächiger Einzelhandel (bishe- riges Planungsrecht)		73, 61, 66, 67, ggf. weitere Ämter
O) technische Verfahren bei der Umweltprüfung	<ul style="list-style-type: none"> - Kartierungen im Rahmen des GOP, Hinweise zur Eingriffsregelung M-V von 1999/Heft 3 - Berechnungen im Zuge der schalltechnischen Untersuchung - vereinfachte ökologische Risikoeinschätzung (dreistufig; GIS- Bewertung der Umweltauswirkungen überwiegend auf der Basis vorhandener Daten); - permanente direkte Abstimmung mit den jeweiligen städtischen Ämtern / sonstigen Behörden 			73 mit allen Partnern

Bezeichnungen: 73 - Amt für Umweltschutz, 67 - Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, 66 –Amt für Verkehrsanlagen, 61 - Amt für Stadtplanung, 82 - Amt für Kultur und Denkmalpflege

Abkürzungen: GOP - Grünordnungsplan; UQZK - Umweltqualitätszielkonzept; StALU - Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt; HRO - Hanse- und Universitätsstadt Rostock; KGA - Kleingartenanlage; LUNG - Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie; IGVK - Integriertes Gesamtverkehrskonzept5

Legende:

- öffentliche Einrichtungen
- Gastronomie/Beherbergung
- Wohnen
- Gesundheit
- WIRO
- Mobility Spot
- Einzelhandel
- Büro/ (Finanz)dienstleistung
- Fachmarkt
- Bildung
- soz. Dienstleistung
- Parkfläche
- Kleingewerbe

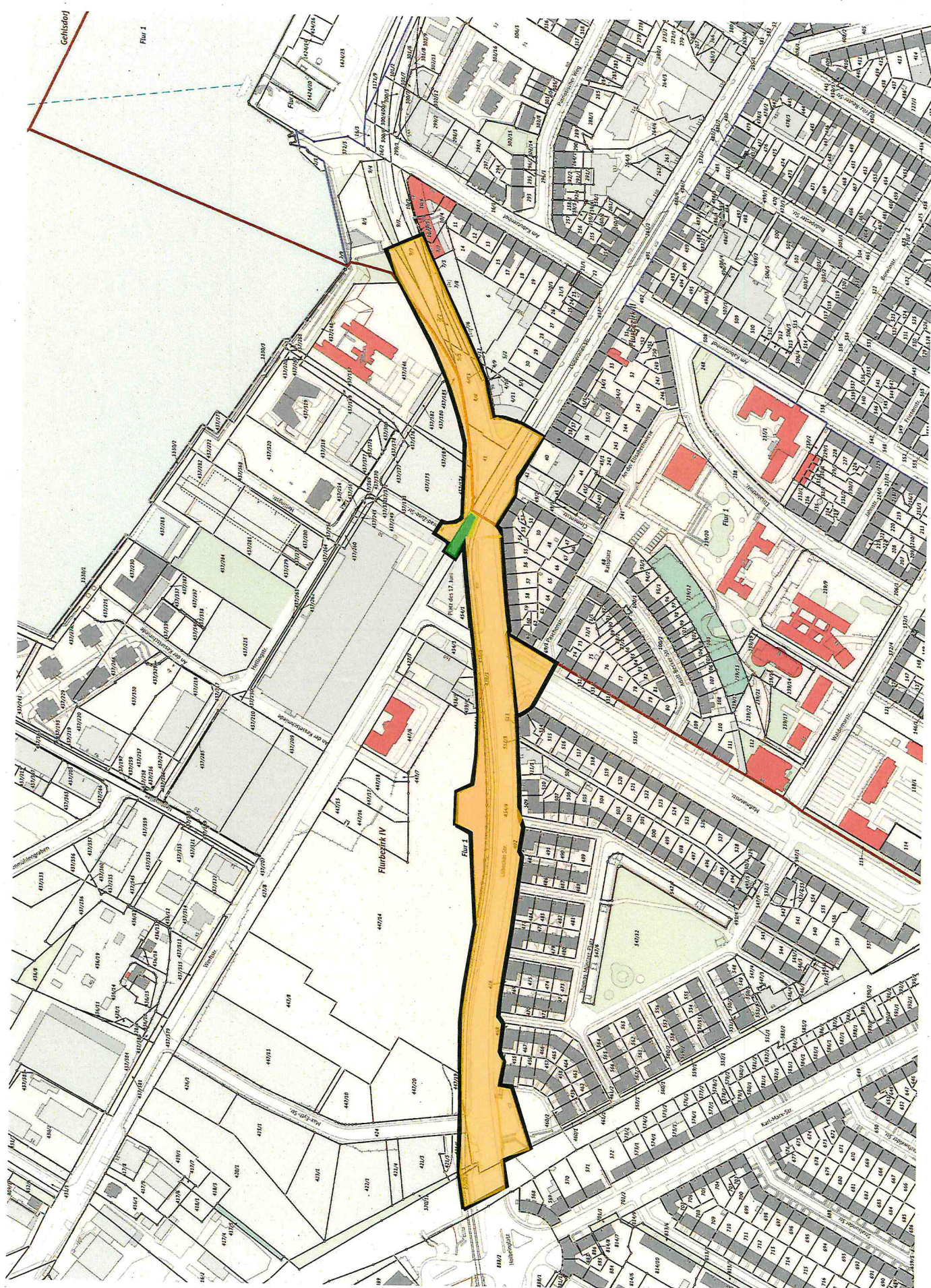


Zuordnung der Kosten der öffentlichen Erschließungsanlagen im Planungsbereich für die Planfeststellung

Anlage 3.2

Vorfinanzierung durch den Erschließungsträger

Vorfinanzierung durch den Erschließungsträger mit anschließender Beitragserhebung durch die Stadt



zum Erschließungsvertrag**B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“**

Verzeichnis der Flurstücke, die im Eigentum der Stadt stehen
(bezogen auf den sich aus der Anlage 1.1 ergebenden Teil
des Erschließungsvertragsgebietes)

Verzeichnis der Flurstücke, die als Bauflächen festgesetzt sind und vom Erschließungsträger erworben werden sollen

Gemarkung	Flur	Flurstück	zu erwerbende Teilfläche
-----------	------	-----------	--------------------------

Verzeichnis der Flurstücke, die bisher nicht öffentlich genutzt werden, aber als öffentliche Fläche festgesetzt sind und vom Erschließungsträger erworben werden sollen bzw. gegen Zahlung eines einmaligen Nutzungsentgeltes von der Stadt zur Verfügung gestellt werden
--

Gemarkung	Flur	Flurstück	zu erwerbende (Teil-) Fläche
Flurbezirk IV	1	370/11	1.172 m ²
Flurbezirk IV	1	438/3	18 m ²
Flurbezirk IV	1	438/4	14 m ²
Flurbezirk IV	1	439/3	104 m ²
Flurbezirk IV	1	447/7	563 m ²
Flurbezirk IV	1	447/15	11 m ²
Flurbezirk IV	1	447/18	1.137 m ²

Verzeichnis der Flurstücke, die bereits öffentlich genutzt werden und dem Erschließungsträger unentgeltlich für den Zeitraum der Durchführung übergeben werden

Gemarkung	Flur	Flurstück
Flurbezirk IV	1	370/12 (teilweise)
Flurbezirk IV	1	421/6 (teilweise)
Flurbezirk IV	1	424
Flurbezirk IV	1	427/8 (teilweise)
Flurbezirk IV	1	437/315

Anlage 4.1, Seite 2

Gemarkung	Flur	Flurstück
Flurbezirk IV	1	437/379
Flurbezirk IV	1	437/381
Flurbezirk IV	1	447/19 (teilweise)
Flurbezirk IV	1	454/1
Flurbezirk IV	1	454/4 (teilweise)

zum Erschließungsvertrag**B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“**

Verzeichnis der Flurstücke, die durch den Erschließungsträger erworben wurden bzw. sich bereits in seinem Eigentum befinden (bezogen auf den sich aus der Anlage 1.1 ergebenden Teil des Erschließungsvertragsgebietes)

Gemarkung	Flur	Flurstück
Flurbezirk IV	1	418/3
Flurbezirk IV	1	419/1
Flurbezirk IV	1	420/1
Flurbezirk IV	1	421/3
Flurbezirk IV	1	421/4
Flurbezirk IV	1	421/5
Flurbezirk IV	1	422/1
Flurbezirk IV	1	423/1
Flurbezirk IV	1	425/1
Flurbezirk IV	1	426/1
Flurbezirk IV	1	447/8
Flurbezirk IV	1	447/10
Flurbezirk IV	1	447/13
Flurbezirk IV	1	447/14
Flurbezirk IV	1	447/16
Flurbezirk IV	1	447/17
Flurbezirk IV	1	447/20
Flurbezirk IV	1	455
Flurbezirk IV	1	468
Flurbezirk IV	1	469
Flurbezirk IV	1	476
Flurbezirk IV	1	477

Anlage 4.2, Seite 2

Gemarkung	Flur	Flurstück
Flurbezirk IV	1	484
Flurbezirk IV	1	485
Flurbezirk IV	1	492
Flurbezirk IV	1	509
Flurbezirk IV	1	510

Anlage 4.3**zum Erschließungsvertrag****B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“****Verzeichnis der Flurstücke, die im Eigentum privater Dritter stehen****Verzeichnis der Flurstücke, die als Bauflächen festgesetzt sind (bezogen auf den sich aus der Anlage 1.1 ergebenden Teil des Erschließungsvertragsgebietes)**

Gemarkung	Flur	Flurstück
Flurbezirk IV	1	427/7
Flurbezirk IV	1	511/1
Flurbezirk IV	1	513
Flurbezirk IV	1	447/6

Verzeichnis der Flurstücke, die als öffentliche Flächen festgesetzt sind (bezogen auf den sich aus der Anlage 1.1 ergebenden Teil des Erschließungsvertragsgebietes)

Gemarkung	Flur	Flurstück	Fläche in m ²
Flurbezirk IV	1	438/5	104 m ²
Flurbezirk IV	1	439/4	162 m ²
Flurbezirk IV	1	454/3	123 m ²



Bezeichnung des Bauvorhabens
 Untertitel des Bauvorhabens wie z. B. (Bauabschnitt 1 von ... bis ...)

Inhaltsverzeichnis Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Unterlagen Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr.	Maßstäbe	Ordner	Erfordernis	Anmerkung
1	Erläuterungsbericht Anlage 1: Stellungnahmen der TöB Anlage 2: Ergebnisprotokolle	1 - x		1	erforderlich	Gliederung Erläuterungsbericht gemäß RE 2012 (Punkt 4.2.3 und 4.2.4)
2	Übersichtskarten	x x x	M 1 : 100.000 M 1 : 25.000 M 1 : 10.000		erforderlich	Zusammenfassung der Stellungnahmen in Listenform
3	Übersichtslagepläne	1 - x	M 1 : 5.000		erforderlich	wichtige Ergebnisprotokolle vorheriger Abstimmungen
4	Übersichtshöhenpläne	1 - x	M 1 : 5.000/500		bei Bedarf	oder 1 : 250.000
5	Lagepläne	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	oder 1 : 2.000
6	Höhenpläne	1 - x	M 1 : 250/25		erforderlich	oder 1 : 2.000/200
7 ¹⁾	Lageplan der Immissionschutzmaßnahmen	1 - x	M 1 : xxx		erforderlich	In Ausnahmen M 1 : 500
8 ¹⁾	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1 - x	M 1 : xxx		erforderlich	In Ausnahmen M 1 : 500/50
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen				bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
9.1	Maßnahmenübersichtsplan	1	M 1 : xxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
9.2	Maßnahmenplan / Pflanzplan	1 - x	M 1 : xxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
9.3	Maßnahmenblätter	1 - x			bei Bedarf	
9.4	tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	1 - x			bei Bedarf	
10	Grunderwerb					
10.1	Grunderwerbsplan	1 - x	M 1 : 250		bei Bedarf	In Ausnahmen M 1 : 500
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	1 - x			bei Bedarf	
11	Regelungsverzeichnis	1 - xx			bei Bedarf	nur im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens
12	Widmung/Umschulung/Einziehung	1 - x	M 1 : xxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
13	Kostenberechnung	1 - x			erforderlich	ggf. mit Kostenteilungsplan, dann U 13.1: Kostenberechnung und U 13.2: Kostenteilungsplan
14	Straßenquerschnitt					
14.1	Bauklassenmittlungen, Ermittlung des frostsicheren Oberbaus	1 - x			erforderlich	
14.2	Straßenquerschnitte	1 - x	M 1 : 50		erforderlich	In Ausnahmen 1: 100
14.3	Sonderquerschnitte	1 - x	M 1 : xx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
15	Bauwerkskizzen	1 - x	M 1 : 500 / 1 : 100		bei Bedarf	
16	Sonstige Pläne					
16.1 ²⁾	Koordinierter Leitungsplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	In Ausnahmen M 1 : 500, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
16.2	Abbruchplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	In Ausnahmen M 1 : 500
16.3	Markierungs- und Beschilderungsplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	In Ausnahmen M 1 : 500, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
16.4	Beleuchtungsplan inkl. lichttechnische Berechnungen	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	In Ausnahmen M 1 : 500
16.5	Knotenpunktplan	1 - x	M 1 : xxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
16.6	Detaillpläne zur Ufergestaltung Kayenmühlengraben	1 - x	M 1 : 100		erforderlich	mind. 1 Detailzeichnung pro Grabenabschnitt für beide Ufer
16.7	Querprofile des Kayenmühlengraben	1 - x	M 1 : 200		erforderlich	mind. je 2 Schnitte pro Grabenabschnitt
16.8.1	Gestaltungsplan "Ufergestaltung Kayenmühlengraben"	1 - x	M 1 : 500		erforderlich	
16.8.2	Gestaltungsplan "Wertpark"	1 - x	M 1 : 500		erforderlich	
16.9	Verwaltungsordnungsplan	1 - x	M 1 : xxx		erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes
16.10	Lageplan gemäß Doppik	1 - x	M 1 : xxx		erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes
16.11.1	Entwurfplan Spielplatz 7-13 Jahre	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	
16.11.2	Entwurfplan Spielstationen	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	
16.11.3	Entwurfplan Spielflächen 14-19 Jahre	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	
17	Immissionsrechtliche Untersuchung			2		
17.1	Erläuterungen	1 - x			bei Bedarf	
17.2	Berechnungsunterlagen	1 - x			bei Bedarf	
18	Wassertechnische Untersuchungen					
18.1	Erläuterungen	1 - x			bei Bedarf	
18.2	Berechnungsunterlagen	1 - x			bei Bedarf	
18.3	Übersichtskarte	1	M 1 : xxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
18.4	Übersichtslagepläne Bestandsgräber / Einzugsgebiete	1 - x	M 1 : xxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
19	Umweltfachliche Untersuchungen					
20	Geotechnische Untersuchungen	1 - x			erforderlich	
21	Sonstige Gutachten	1 - x			bei Bedarf	
22	Verkehrsqualität	1 - x			bei Bedarf	
23	Verkehrssicherheit	1 - x			bei Bedarf	Sicherheitsaudit
24	Wirtschaftlichkeit	1 - x			bei Bedarf	

¹⁾ wenn nicht in Unterlage 5 enthalten, um die Übersichtlichkeit des Lageplanes zu gewährleisten (in Abstimmung mit AG)

²⁾ fortlaufende Nummerierung für Sonstige Pläne

Anlage 6



Bezeichnung des Bauvorhabens
 Untertitel des Bauvorhabens wie z. B. (Bauabschnitt 1 von ... bis ...)

Inhaltsverzeichnis Ausführungsplanung

Unterlagen Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr.	Maßstäbe	Ordner	Erfordernis	Anmerkung
1	Baubeschreibung Anlage 1: Stellungnahmen der TöB Anlage 2: Ergebnisprotokolle Anlage 3: Zustimmung/ Bestätigung der Hansestadt Rostock	1 - x 1 - x 1 - x		1	erforderlich erforderlich erforderlich erforderlich	Gliederung gemäß HVA-B StB alle Schreiben in Kopie und Bestätigungsschreiben der Versorger bezogen auf Koordinierten Leitungsplan und Straßenquerschnitte für die Bauausführung relevante Ergebnisprotokolle (z. B. Abstimmungen mit Anliegern, "Versorgungsrunde", Verkehrsbehörde o. ä.)
2	Übersichtskarten	x x x	M 1 : 100.000 M 1 : 25.000 M 1 : 10.000		bei Bedarf erforderlich bei Bedarf	oder 1 : 250.000
3	Übersichtslagepläne	1 - x	M 1 : 5.000		bei Bedarf	oder 1 : 2.000
4	Übersichtshöhenpläne	1 - x	M 1 : 5.000/500		bei Bedarf	oder 1 : 2.000/200
5	Lagepläne	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500
6	Höhenpläne	1 - x	M 1 : 250/25		erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500/50
9	Maßnahmenplan / Pflanzplan	1 - x	M 1 : xxxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
14	Straßenquerschnitte	1 - x	M 1 : 50		erforderlich	
16	Sonstige Pläne					
16.1 ¹⁾	Koordinierter Leitungsplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
16.2	Abbruchplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500
16.3	Markierungs- und Beschilderungsplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
16.4	Beleuchtungsplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500
16.5	Knotenpunktplan	1 - x	M 1 : xxxx		bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
16.6	Detailpläne zur Ufergestaltung Kayenmühlengraben	1 - x	M 1 : 100		erforderlich	mind. 1 Detailzeichnung pro Grabenabschnitt für beide Ufer
16.7	Querprofile des Kayenmühlengraben	1 - x	M 1 : 200		erforderlich	mind. 2 Schnitte pro Grabenabschnitt
16.8	Absteckplan/Abstecklisten/Achsdruklisen/ggf. Deckenbuch	1 - x	M 1 : xxxx		erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
16.9	Deckenhöhenplan	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500
16.10	Verkehrssicherungskonzept / Bauphasenplan	1 - x	M 1 : xxxx		erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
16.11	Verwaltungszuordnungsplan	1 - x	M 1 : xxxx		erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes
16.12	Lageplan gemäß Doppik	1 - x	M 1 : xxxx		erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes
16.13	Bauzeitenplan	1 - x	M 1 : xxxx		bei Bedarf	nach Rücksprache mit AG
16.14.1	Ausführungslageplan Spielplatz 7-13 Jahre	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	
16.14.2	Ausführungslageplan Spielstationen 7-13 Jahre	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	
16.14.3	Ausführungslageplan Spielflächen 14-19 Jahre	1 - x	M 1 : 250		erforderlich	
16.14.4	Ausführungslageplan "Ufergestaltung Kayenmühlengraben"	1 - x	M 1 : 500		erforderlich	
16.14.5	Ausführungslageplan "Wertpark"	1 - x	M 1 : 500		erforderlich	
20	Geotechnische Untersuchungen	1 - x			erforderlich	

¹⁾ fortlaufende Nummerierung für Sonstige Pläne

Anlage 7, Seite 1

Hansestadt Rostock, 16.06.2017

Anforderungen an die Aufstellung von Leistungsverzeichnissen

Nachfolgendes ist bei der Aufstellung der Leistungsverzeichnisse entsprechend Aufführung § 3 zu beachten:

Inhaltsverzeichnis

Die grundsätzliche Aufteilung ist zu beachten.

Die Aufteilung in die einzelnen Abschnitte ist je Maßnahme mit dem Amt für Verkehrsanlagen bzw. dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege abzustimmen. Die Gliederung unter Punkt 2 ist analog bei allen weiteren Abschnitten zu verwenden. Abschnitte die nicht vorkommen entfallen. Die Nummerierung ist stets fortlaufend.

Veränderungen sind nur in Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsanlagen bzw. dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege zulässig.

1. Baustelleneinrichtung/Verkehrssicherung/Hilfsleistungen (hier alle Pos. welche für alle Gewerke gleich gelten)
 - 1.1. Baustelleneinrichtung für Arbeiten die nicht immer im Zusammenhang stattfinden ist eine extra Position für die Baustelleneinrichtung aufzunehmen wie z. B. Markierung, Schutzplanken ...
 - 1.2. Verkehrssicherung
2. Bezeichnung des Abschnittes (z. B. Fahrbahn ...)
 - 2.1. Aufbruch, Abbruch, Vorarbeiten
 - 2.2. Erdbau (ohne Oberboden da Landschaftsbau)
 - 2.3. Entwässerung für Straßen (Kanalarbeiten extra, hier Abläufe Anschlussleitungen, Gräben ...)
 - 2.4. Tragschichten
 - 2.5. Deckschichten
 - 2.6. Pflaster, Platten, Borde, Rinnen
 - 2.7. Markierung
 - 2.8. Beschilderung (ohne Wegweiser)
 - 2.9. Sonstiges
3. Gehweg
4. Radweg
5. gem. Geh- und Radweg
6. Parkplätze
7. Parkbuchten, Taxistände
8. Kreisverkehr/Knotenpunkte
9. Bushaltestelle
10. Landschaftsbau/Freianlagen im Einzelnen:
 - 10.1. öffentliche Grün- und Parkanlagen,
 - 10.2. Verkehrsbegleitgrün
 - 10.3. Spielplätze
 - 10.4. Sportplätze
 - 10.5. Leistungen wie z.B. Pflanzflächenvorbereitung, Entsiegelung, Fräsen, Mähen, Oberbodenandeckung, Rasen- bzw. Wiesenansaat, Pflanzung von Bäumen und Sträuchern einschließlich Fertigstellungs- und Entwicklungspflege,
 - 10.6. Ausstattungen im Grünbereich einschl. Spielgeräte,
 - 10.7. Wege und Plätze in Grünanlagen,

Anlage 7, Seite 2

Hansestadt Rostock, 16.06.2017

- 10.8. Zäune und Absperrungen
- 10.9. Brunnen und Beregnungsanlagen
- 10.10. Biotopsanierung und -pflege
- 10.11. Erstellen einer Leistungsbeschreibung zur Unterhaltung der funktionsfähigen Anlagen incl. Kostendarstellung
- 11. Straßenbeleuchtung - Leuchten, Kabel, Verrohrung
- 12. LSA
- 13. Leitungsumverlegung je Medium
- 14. Regenwasserkanal (in Baulast der HRO)...
- 15. Ausstattung (Poller, Bügel, Wegweiser, ...)
- 16. Lärmschutz (getrennt nach Erdwall und Bauwerken)

Anlage 8.1 Seite 1**Technische Dokumentation zur Bauabnahme von Erschließungsanlagen
Tief-, Erd- und Straßenbau**

	Dokumente	Übergeben am		Zu übergeben bis
		Papier	Digital	
	Tief-, Erd- und Straßen- und Ingenieurbau			
<input checked="" type="checkbox"/>	VOB-Abnahmeprotokoll			
<input checked="" type="checkbox"/>	Eignungsnachweise			
<input checked="" type="checkbox"/>	Zulassungsbescheide			
<input checked="" type="checkbox"/>	Güteüberwachungsnachweise			
<input checked="" type="checkbox"/>	Eigenüberwachungsprüfungen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Herstellerbescheinigung			
<input type="checkbox"/>	Kontrollprüfungen, Schiedsprüfungen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Protokolle und Niederschriften über weitere Kontrollen (z.B. Schalung, Bewehrung)			
<input checked="" type="checkbox"/>	Kopie Kamerabefahrung von Rohrleitungen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Dichtheitsprüfungen von Rohren und Schächten			
<input type="checkbox"/>	1. Hauptprüfung nach DIN 1076 bei Ingenieurbauwerken			
<input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsplan Schlussvermessung entsprechend Abs. 1 der Erläuterungen in 3-facher Ausfertigung			
<input checked="" type="checkbox"/>	Flächenplan mit Abgrenzung der einzelnen Vermögensgegenstände nach Vorgabe der Stadt mit Darstellung der Flächengrößen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Bescheinigung eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs über die Einhaltung der Grenzen in 3-facher Ausfertigung			
	Straßenbeleuchtung			
<input checked="" type="checkbox"/>	Kabelbestandsplan			
<input checked="" type="checkbox"/>	Messprotokolle			
<input checked="" type="checkbox"/>	Materialnachweise			
	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
<input checked="" type="checkbox"/>	Auftrags-LV Langtext blanko			
<input checked="" type="checkbox"/>	Kopien geprüfter Schlussrechnungen sämtlicher Bauleistungen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Kopien geprüfter Schlussrechnungen aller Baunebenkosten wie z.B. Baugrundgutachten, Vermessungsleistungen, Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator (SiGeKo) sowie Planungs- und Bauüberwachungsleistungen			
	Weitere Unterlagen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Erklärung des Erschließungsträgers, dass sich keine privaten Einbauten im öffentlichen Straßenraum befinden. Werden ausnahmsweise private Einbauten erforderlich, sind diese zuvor mit der Straßenplanung zu beantragen. Ein Gestattungsvertrag ist abzuschließen und zur Abnahme vorzulegen.			

Erläuterungen

- (1) Die Plots der Bestandspläne sind im Maßstab 1:500 anzufertigen. Bestehen diese aus mehreren Blättern, ist eine Blattübersicht zu liefern. Für eventuelle Nachdrucke und Kontrollzwecke sind PDF-Druckdateien im Originalmaßstab zu übergeben. Das zum Abgabezeitpunkt geltende amtliche Lage- und Höhenbezugssystem ist zu verwenden. Die Vektordaten sind im Format NAS, SHP, DXF oder DWG zu übergeben, Koordinatenverzeichnisse von Punkten im ASCII-Format/CSV. Wenn kein NAS verwendet wird, sind thematisch sinnvolle Layer zu bilden. Die Inhalte der Layer sind in einer Übersicht zu dokumentieren. Die Darstellung der Ver- und Entsorgungsanlagen hat nach den Forderungen der jeweiligen Betreiber zu erfolgen. Die Bestandspläne sind der Stadt zu übergeben und werden Eigentum der Stadt.
- (2) Die Liegenschaftsvermessung nach § 10 Abs. 4 ist von einem im Land Mecklenburg-Vorpommern zugelassenen Öffentlich bestellten Vermessungsingenieur nach den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen und Verwaltungsvorschriften ausführen zu lassen. Der Entwurf der Flurstücksbildung ist mit der Stadt (Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt) abzustimmen. Grenzen sind sichtbar abzumarken und der Stadt vor Ort anzuzeigen.
- (3) Zur Abnahme von Ingenieurbauwerken, wie z.B. Brücken, Lärmschutzwänden und Durchlässen ist eine Hauptprüfung entsprechend der DIN 1076 (H1 und 1-12) nachzuweisen.

Anlage 8.2, Seite 1**Technische Dokumentation zur Bauabnahme von grünordnerischen Maßnahmen**

- Herstellerbescheinigung
- Verdichtungsnachweis gem. ZTV bzw. DIN 4094
- Baugenehmigung (soweit erforderlich)
- Anschlussgenehmigungen
- Bei Baumpflanzungen:
 - Nachweis der Einhaltung der Mindestabstände zu Leitungen bzw. Zustimmung der Versorgungsunternehmen zur Unterschreitung der Mindestabstände.
- Hauptprüfung über die korrekte Errichtung von Sport- und Spielanlagen
- Bestandsplan als Ausdruck und in digitaler Form
- Datenformat:
 - NAS, SHP, DWG oder DXF, KVZ im Datenaustauschformat
- Folien/Ebenen
 - Belegung analog zum OBAK/OSAK
- :
 - Mit Baumstandorten, Angaben zur Bepflanzung, Vegetationsflächenart, befestigten Flächen, Leitungsbestand, Schutzmaßnahmen bei Bäumen in Leitungsnähe, Ausstattungsgegenständen
 - Bezugssystem UTM Zone 33 (EPSG 25833)
- Schlussvermessung mit Bescheinigung eines Öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs über die Einhaltung der Grenzen in 3facher Ausfertigung
- Entsorgungsnachweis bei Anfall von schadstoffbelastetem Bodenaushub
- Aktivierungsprotokoll (Kostenübersicht gem. Beiblatt, Flächenübersicht, gegliedert nach Flächenart gem. Bestandsplan, Aufbau, Befestigung)
- Eignungsprüfung für kulturfähigen Oberboden und Füllboden
- Erklärung des Erschließungsträgers, dass sich keine privaten Einbauten im öffentlichen Straßenraum befinden
Werden ausnahmsweise private Einbauten erforderlich, sind diese zuvor mit der Straßenplanung zu beantragen. Ein entsprechender Gestattungsvertrag ist abzuschließen.

Erläuterungen

Zur Abnahme von Spiel- und Sportplätzen ist eine Hauptprüfung entsprechend der jeweils gültigen DIN-Norm nachzuweisen.

Anlage 8.2 Seite 2**Technische Dokumentation zur Bauabnahme von grünordnerischen Maßnahmen**

Angabe von Mengen und Massen als Zuarbeit für das
Aktivierungsprotokoll für Anlagegüter
des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege

Vorhaben/Bezeichnung:

Anlagegut	Einheit	Menge/ Masse
1	2	3
Intensivrasen	m ²	
Wiese, Landschaftsrassen	m ²	
Sukzessionsflächen	m ²	
Rosen	m ²	
Stauden	m ²	
Saisonblumen	m ²	
Sträucher	m ²	
Bank Typ 1	Stk	
Bank Typ 2	Stk	
Mauersitz- und Bankauflagen	m	
Fahrradständer	Stk	
Poller (Metall)	Stk	
Poller (Stein)	Stk	
Poller (Recycling)	Stk	
Poller (Holz)	Stk	
Baumschutzbügel	Stk	
Baumschutzgitter	Stk	
Baumscheibenabdeckungen	m ²	
Palisaden	m	
Schilder	Stk	
Kunststoffbeläge	m ²	
Ballfangzäune	m	
Fallschutzplatten	m ²	
Straßenbäume	Stk	
Einzelbäume in Park und Grünanlagen	Stk	
Einzelbäume in Baum- Strauch-Flächen	Stk	

Anlage 8.2 Seite 3

Anlagegut	Einheit	Menge/ Masse
1	2	3
Einzelbäume in Sukzessions-Flächen	Stk	
Spielgerät (mit Bezeichnung und Angabe der Kosten)	Stk	
Spielkombination (mit Bezeichnung und Angabe der Kosten)	Stk	
Sportgerät (mit Bezeichnung und Angabe der Kosten)	Stk	
Wege und Plätze, Beton, Pflaster, Platten	m ²	
Wege und Plätze, Bitumen	m ²	
Wege und Plätze, wassergebunden, Schotterrasen, Sand	m ²	
Treppen (Breite der Stufe x Anzahl)	m	
Zaun	m	
Mauern	m ³	
Absperrungen/Barrieren/Handläufe	m	
Zierzaun	m	
Wassereinläufe	Stk	
gedeckte Rinnen	Stk	
offene Entwässerungsrinnen	m	
Brücke	Stk	
Brunnen	Stk	
Durchlass	Stk	
Stelen	Stk	
Kolonaden	Stk	
Beregnungsanlage	Stk	
Bastion	Stk	
Steg	Stk	
Ponton	Stk	
Pflanztreppe	Stk	
Stadtmauer	m	
Amphibienleiteinrichtung	m	
Ergänzung		
Ergänzung		
Ergänzung		

**Angabe von Mengen und Massen als Zuarbeit für das Aktivierungsprotokoll
für Anlagegüter des Amtes für Umweltschutz**

Vorhaben/Bezeichnung:

Anlagegut	Einheit	Menge/Masse
Papierkorb	Stück	
Hundetoiletten	Stück	
Flächen für Abfallbehälter	m ²	

Achtung!**Anlage 9**

Änderungen oder Ergänzungen im Bürgschaftstext dürfen nicht vorgenommen werden.

Gewährleistungsbürgschaft

Name und Adresse des Auftragnehmers:	
Name und Adresse des Bürgen:	
Sicherheitsleistung für vertragsgemäße Gewährleistung zum Höchstbetrag von EURO	
in Ziffern	in Worten
Auftraggeber: Hanse- und Universitätsstadt Rostock vertreten durch den Oberbürgermeister Herrn Roland Methling Neuer Markt 1 18055 Rostock	
Bauvorhaben/Maßnahme	
Auftragsgegenstand (Gewerk)	
Abnahmedatum	

Hiermit übernehmen wir für den Auftragnehmer gegenüber dem Auftraggeber die selbstschuldnerische Bürgschaft für die Erfüllung von Ansprüchen bei Mängeln und verpflichten uns, jeden Betrag bis zum angegebenen Höchstbetrag zu zahlen, sofern der Auftragnehmer seiner Verpflichtung zur Gewährleistung nicht, nicht vollständig oder nicht fristgerecht nachgekommen ist.

Auf die Einreden der Anfechtung und der Aufrechnung sowie der Vorausklage gem. §§ 768, 770, 771 BGB wird verzichtet.
Eine Hinterlegung ist ausgeschlossen.

Nach Rückgabe der Bürgschaftsurkunde an den Auftragnehmer können keine Ansprüche mehr gegen den Bürgen geltend gemacht werden.

Ort und Datum

Siegel und Unterschrift

Anlage 10 - Ermittlung der voraussichtlichen Kosten

	Kosten, brutto*	WIRO	Dritte	Stadt	davon Umlage	
Öffentliche Anlage	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	WIRO	Dritte
Verkehrliche Infrastruktur						
Straßenbau Lübecker Straße incl. Radschnellweg	1,30	0,00	0,00	1,30	0,00	0,00
Straßenbau Werftstraße incl. Knotenpunkte	1,22	0,00	0,00	1,22	0,09	0,28
Straßenbau Planstraße A incl. Knotenpunkte	0,35	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00
Straßenbau Planstraße B	0,16	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00
Straßenbau Planstraße E	0,25	0,00	0,00	0,25	0,18	0,05
Rückbau Max-Eyth-Str.	0,12	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtbaukosten	3,40	0,28	0,00	3,12	0,27	0,33
Baukosten Kayenmühlengraben						
Regenwassererschließung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Neubau Kayenmühlengraben	1,65	1,42	0,00	0,23	0,00	0,00
Neue Pumpstation Schweriner Straße	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ufergestaltung incl. Brücken und Uferbefestigung	0,46	0,46	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtbaukosten	2,11	1,88	0,00	0,23	0,00	0,00
Herstellung Werftpark						
Werftpark incl. Begleitwege, Promenade	2,20	2,20	0,00	0,00	0,00	0,00
Spielplätze						
Vorplätze	0,75	0,54	0,00	0,21		
• Platz des 17. Juni	0,21	0,00	0,00	0,21	0,00	0,00
• Quartierseingang Südwest	0,32	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00
• Quartierseingang Ost	0,22	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtbaukosten	2,95	2,74	0,00	0,21	0,00	0,00
Gesamtkosten öff. Erschließung	10,11	4,90	1,10	4,11	0,27	0,33
./. Gleisumverlegung	1,65	0,00	1,10	0,55	0,00	0,00
Gesamtkosten öff. Erschließung	8,46	4,90	0,00	3,56	0,27	0,33

Anmerkungen:

*zuzüglich ggf. zu berücksichtigender Grunderwerbskosten

Informationsvorlage	Datum: 26.10.2018
Federführendes Amt: Amt für Umweltschutz	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in:
	bet. Senator/-in:
Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Winterdienstes 2018/2019 auf dem Territorium der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
29.11.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Kenntnisnahme
05.12.2018	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Die Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des Winterdienstes in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018/2019 wurde durch das Amt für Umweltschutz in Zusammenarbeit mit der Stadtentsorgung Rostock GmbH erarbeitet.

Am 18.10.2018 haben die Mitglieder der Arbeitsgruppe Winterdienst auf ihrer Beratung die vorliegende Fassung der Winterdienstkonzeption bestätigt.

Roland Methling

Anlage/n:

Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Winterdienstes 2018/2019 auf dem Territorium der Hanse- und Universitätsstadt Rostock inkl. Anlagen 1-8

**Gemeinsame Konzeption
zur Vorbereitung und Durchführung
des kommunalen Winterdienstes 2018/2019
auf dem Territorium der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock**

- Winterdienstkonzeption -



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Der Senator für Bau und Umwelt
Amt für Umweltschutz
Holbeinplatz 14
18069 Rostock



Stadtentsorgung Rostock GmbH
Die Geschäftsführung
Petridamm 26
18146 Rostock

Inhaltsverzeichnis

Grundsatz

1. Organisation und Leitung des Winterdienstes

- 1.1 Zusammensetzung der WD Kommission
- 1.2 Organisation aller Räum- und Streuarbeiten
- 1.3 Einsatzzentrale
- 1.4 tauende und abstumpfende Streustoffe
- 1.5 Straßenzustands- und Wetterinformationen
- 1.6 Beschwerdemanagement
- 1.7 Pressemitteilung zur Räum- und Streupflicht

2. Flächen- und Objekteinstufungen

3. Winterdienst auf öffentlichen Gehwegen

- 3.1 Zeitlicher Umfang der Gehwegräumung
- 3.2 Räumlicher Umfang der Gehwegräumung
- 3.3 Streugutbeseitigung

4. Winterdienst auf kombinierten Geh- und Radwegen

- 4.1 Einsatzgebiet bzw. geplanten Touren
- 4.2 Einsatzplanung Vario-Schneepflug

5. Maßnahmen zur Sicherung des Winterdienstes auf den Fahrbahnen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

- 5.1 Kontrollfahrten der Einsatzleitung
- 5.2 Zeitlicher Umfang der Fahrbahnräumung
- 5.3 Schneezäune
- 5.4 Streugutbehälter

6. Personelle und materielle Absicherung

- 6.1 Rufbereitschaften
- 6.2 Personal
- 6.3 Technik
- 6.4 Sonderregelung

7. Maßnahmen bei extremer Witterung

- 7.1 Das Amt für Stadtgrün
- 7.2 Das Amt für Verkehrsanlagen
- 7.3 Handarbeitsgeräte
- 7.4 Schneeabfuhr

8. Streustoffe

9. Schneeabladeplätze im Stadtgebiet

10. Arbeitsgrundlagen

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Winterdienstes 2018/2019 auf dem Territorium der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Grundsatz

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock (im weiteren Stadt genannt) gewährleistet nach Maßgabe dieser Konzeption die Vorbereitung und Durchführung des Winterdienstes 2018/2019 auf der Grundlage von § 50 des Straßen- und Wegegesetzes Mecklenburg-Vorpommerns sowie der aktuellen Straßenreinigungssatzung (Beschlussfassung der Bürgerschaft am 09.11.2016) der HRO. Die Stadt bedient sich bei der Durchführung des Winterdienstes der Stadtentsorgung Rostock GmbH als Drittbeauftragte.

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

1. Organisation und Leitung des Winterdienstes

Die Umsetzung der Maßnahmen dieser Winterdienstkonzeption gilt für den Zeitraum vom 01.11.2018 bis zum 31.03.2019.

Für die Stadt ist ein differenzierter Winterdienst vorgesehen. Dabei wird versucht, den bestmöglichen Kompromiss zwischen Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu erreichen. Differenzierung bedeutet, dass nicht auf allen öffentlichen Verkehrsflächen und bei jeder Wetterlage die gleiche Strategie angewendet wird.

Auf Grundlage der gültigen Straßenreinigungssatzung der Stadt und des dazugehörigen Straßenverzeichnisses inklusive der dort festgeschriebenen Dringlichkeitsstufen stehen die Sicherung des Fußgängerverkehrs, die Einsatzfähigkeit der Rettungsdienste, die Befahrbarkeit der Haupt- u. Versorgungsstraßen sowie die Sicherung des Individualverkehrs im Vordergrund.

Für die steigenden Bedürfnisse des Radverkehrs werden bei normalen winterlichen Verhältnissen auf Rad- sowie kombinierten Geh- und Radwegen Schneeräumbürsten eingesetzt. Auf ausgewählten Radwegen sowie auf einigen kombinierten Geh- und Radwegen kommt die Soletechnologie (FS100) zum Einsatz.

In Vorbereitung der Winterdiensteinsätze führt die Stadtentsorgung Rostock GmbH auch in diesem Jahr für ihre Mitarbeiter einen Tag der Winterdienstbereitschaft durch. Die Schulung findet in diesem Jahr am 13.10.2018 statt.

1.1. Zusammensetzung der WD Kommission

Leiter WD Kommission	- Senator für Bau und Umwelt
Verantwortliche Mitglieder	- Amt für Umweltschutz
„	- Mobilitätskoordinator
„	- Stadtamt (SB Innendienst KOD und Vertreter der Ortsämter)
„	- Amt für Verkehrsanlagen
„	- Amt für Stadtgrün
„	- Brandschutz- und Rettungsamt
„	- Presse- und Informationsstelle
„	- Polizeipräsidium Rostock
„	- Rostocker Straßenbahn- AG
„	- VEOLIA Umweltservice Nord
„	- Geschäftsführer der SR GmbH
„	- Leiter Technik der SR GmbH
„	- Leiter Straßenreinigung/Winterdienst der SR GmbH

1.2. Organisation aller Räum- und Streuarbeiten

Die Organisation aller Räum- und Streuarbeiten erfolgt auf der Grundlage der „Anweisung für den Winterdienst 2018/2019 durch die Einsatzzentrale der Stadtentsorgung Rostock GmbH, Petridamm 26 und unter Beachtung der diesbezüglichen Hinweise des KSA ...

„Es kann nicht erwartet werden, dass der Straßenverkehrssicherungspflichtige im Rahmen der WD Beauftragung jeden Quadratmeter des Straßennetzes in regelmäßigen Abständen auf eine zu geringe Körnung und Griffigkeit in trockenem bzw. nassem Zustand unter winterlichen Verhältnisse (Schnee- und Eisglätte untersucht).

Die durchzuführenden Straßen- und Wegekontrollen nach dem vorgelegten Kontrollplan können grundsätzlich von einem Einsatzfahrzeug aus vorgenommen werden.

Dabei ist allerdings zu gewährleisten, dass verkehrsgefährdende Mängel wahrgenommen und gegebenenfalls näher untersucht werden können, um diese bei Bedarf zu dokumentieren und deren Beseitigung sodann umgehend zu veranlassen

Folgende weitere Einsatzdokumente sind zu beachten:

- Informationssystem für die Einsatzkräfte
- Räum- und Streupläne
- Wettervorhersagen des Vertragspartners
- Plan der Kontrollfahrten
- Protokoll Kontrollfahrten (Muster)
- Belehrungsnachweise der eingesetzten Mitarbeiter über die betrieblichen Regelungen zur Durchführung des WD

Bei besonderen Witterungssituationen, die über die Entscheidungsbefugnisse der Einsatzzentrale hinausgehen, wird die WD Kommission einberufen. Die Entscheidung zur Einberufung trifft der Leiter der WD Kommission. Durch die WD Kommission werden dann die Entscheidungen über den Einsatz der Räum- und Streutechnik, sowie über die Einbindung zusätzlicher Kräfte getroffen. Die Beratungen der WD Kommission bei besonderen Witterungslagen finden auf gesonderte Anforderung in den Geschäftsräumen der Stadtentsorgung Rostock GmbH, Petridamm 26 statt.

1.3. Einsatzzentrale

Die Einsatzzentrale der Stadtentsorgung Rostock GmbH für den Winterdienst ist ab dem 01.11.2018 bis zum 31.03.2019 bei Bedarf durchgehend besetzt.

1.4. Tauende und abstumpfende Streustoffe

Für Winterdienstarbeiten auf Fahrbahnen wird überwiegend die ressourcenschonende und umweltgerechte Feuchtsalztechnologie FS30 angewandt.

Auf Gehbahnen und auf Flächen in ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebieten kommen ausschließlich abstumpfende Streustoffe, z.B. Kies, zum Einsatz.



Auf Straßen und auf ausgewählten kombinierten Geh- und Radwegen kommt darüber hinaus die Soletechnologie (FS 100) zum Einsatz, sofern die Witterungslage dies zulässt.

In Anlehnung an die Hinweise und Vorgaben der FGSV (Forschungsanstalt für Straßen- und Verkehrswesen) gelten nachfolgende Richtwerte für die Dosierung der Streumengen an Feuchtsalz (FS 30):

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

Anhaltswerte für die Streudichten im Winterdienst in g/m² (generell Einsatz von Feuchtsalz)

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

 vorbeugender Streueinsatz
 Streuung bei vorhandener Glätte

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

1.5. Straßenzustands- und Wetterinformationen

Als Informationsquellen über den Straßenzustand und die Witterungsbedingungen im Stadtgebiet werden in der Winterperiode 2018 / 2019 folgende Systeme genutzt:

- Glatteiswarnanlage in der Doberaner Landstraße am Parkplatz Rohrmansche Koppel
- Wettervorhersagen des Vertragspartners
- Abstimmung mit dem Einsatzleiter der Rostocker Straßenbahn AG operativ nach Notwendigkeit.
- Abstimmung mit der Polizeiinspektion
- Eigenkontrollen
- bei besonderen Witterungslagen ist täglich bis 8:00 Uhr ein Lagebericht an das Umweltamt zu geben

1.6. Beschwerdemanagement

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

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

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

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

1.7. Pressemitteilung zur Räum- und Streupflicht

In Vorbereitung der Winterperiode 2018 / 2019 sind die Grundstückseigentümer, die Firmen und Institutionen sowie die grundstücksverwaltenden Organisationseinheiten der Stadt durch die Stadtverwaltung im Rahmen von Pressemitteilungen auf ihre Räum- und Streupflicht hinzuweisen.

2. Flächen- und Objekteinstufungen

Straßen im Winterdienst gesamt	418,431 km
- davon Dringlichkeitsstufe A	240,138 km
- davon Dringlichkeitsstufe B	83,958 km
- davon Dringlichkeitsstufe C	94,335 km

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

Geh- und Radwege insgesamt	234.539 m²
davon Kombinierte Geh- und Radwege	140.672 m²
davon mit FS 100 (Solestreueung)	18.983 m²
Fußgängerüberwege mit Ampelanlagen	
und wichtige Kreuzungsbereiche	177 Stück
Treppenanlagen	24 Stück
Fußgängerbrücken	4 Stück
Haltestellenbereiche für KOM	
- RSAG und alle Bustaschen	335 Stück
- zusätzliche Haltestellen der Nachtlinien	40 Stück
- RVK	27 Stück

Parkplätze	20 Stück
-------------------	----------

1	Hauptbahnhof Ausgang Südstadt 1
2	Hauptbahnhof Ausgang Südstadt 2
3	An der Jägerbäk
4	An der Fischerbastion
5	Gutenbergstraße/Dierkower Kreuz einschl. Fahrradabstellplatz
6	Dierkower Allee (Wendeschleife RSAG vor Autohaus Ford)
7	Wendeschleife Straßenbahn Südblick einschl. Fahrradabstellplatz +PP
8	Mühlendamm
9	Stadthafen (Silos)
10	Hinter dem Rathaus
11	Kirchenplatz Warnemünde
12	Parkplatz An der See Hohe Düne
13	Hafenmarkt
14	Schweriner Straße
15	Am Bürgermeistergarten
16	Beim Kuhtor

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

17	Trelleborger Straße
18	Parkplatz unterhalb der Stadtmauer im Petrivierteil
19	Platz der Freiheit
20	Alte Warnemünder Chaussee

Fußgängerzonen in der Innenstadt - Boulevardbereich

- Neuer Markt – Winterdienstarbeiten auf der **gesamten** Fläche zwischen Rathaus und Kröpeliner Straße. Die Schneeablageflächen sind definiert und in (Anlage 8) hinterlegt
- Kröpeliner Straße, einschl. Breite Straße in Abhängigkeit von der Witterungslage mit Soleeinsatz (FS 100) oder Räumen und Abstumpfen mit Streukies. Die evtl. Schneeabfuhr der Flächen wird gesondert beauftragt.

Behindertenparkplätze

130 Stück (Anlage 5)

Stellplätze für Bring System zur Glas- und Papiererfassung

35 Stück (Anlage 6)

Mit der Winterdienstdurchführung der weiteren Stellplätze

für das Bring System zur Glas- und Papiererfassung wurde die Firma Veolia Umweltservice Nord GmbH beauftragt.

Auf den Radwegen sowie den kombinierten Geh- und Radwegen

wird bei normalen winterlichen Verhältnissen mit geringer Schneehöhe die Schneeräumung mit einem Geräteträgerfahrzeug mit Vorbaubesen sowie auf den ausgewählten Radwegen mit FS100-Technologie durchgeführt.

In den Räum- und Streuplänen sind alle, für den Winterdienst beauftragten Einzelobjekte hinterlegt.

3. Winterdienst auf öffentlichen Gehwegen

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

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

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

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

Die vertraglich gebundenen Subunternehmer sind entsprechend zu unterweisen.

3.1. Zeitlicher Umfang der Gehwegräumung

Die öffentlichen Gehwege sind grundsätzlich in der Zeit von 07:00 – 20:00 Uhr durch die Grundstückseigentümer bei Übertragung der Anliegerpflicht und für die beauftragten Flächen durch die Stadtentsorgung Rostock GmbH winterdienstlich zu betreuen (räumen und abzustumpfen).

3.2. Räumlicher Umfang der Gehwegräumung

Schnee und Eis sind auf dem an die Fahrbahn grenzenden Drittel des Geh- oder Radweges bzw. auf dem Seitenstreifen zu lagern. Dort, wo dies nicht möglich ist, erfolgt die Ablagerung direkt am Fahrbahnrand.

Auf Gehwegen ohne Fahrbahn hat die Ablagerung auf dem an das Grundstück des Reinigungspflichtigen grenzenden Teil des Gehweges zu erfolgen. Von anliegenden Grundstücken dürfen Schnee und Eis nicht auf die Straße gebracht werden. Bei Straßenkreuzungen, Einmündungen und gekennzeichneten Fußgängerüberwegen hat die Beräumung so zu erfolgen, dass ein Überqueren der Straße möglich ist.

3.3. Streugutbeseitigung

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

4. Winterdienst auf kombinierten Geh- und Radwegen

Der Winterdienst auf kombinierten Geh- und Radwegen (Anlage 3) wird ähnlich wie bei reinen Gehwegen durchgeführt. In erster Linie wird abstumpfendes Material wie Kies zum Einsatz kommen. Auf einem ausgewählten Streckennetz wird die FS 100-Technologie eingesetzt. Weiterhin wird auf bestimmten Strecken mit Vario-Schneepflügen gearbeitet, die eine Räumbreite bis ca. 200 cm ermöglichen. Grund ist die gleichzeitige Nutzung der Verkehrsflächen durch Fußgänger und Radfahrer. Die bisherige beauftragte Räumbreite von 150 cm ist hier nicht ausreichend, um ein gefahrloses Benutzen beider Verkehrsteilnehmer zu garantieren.

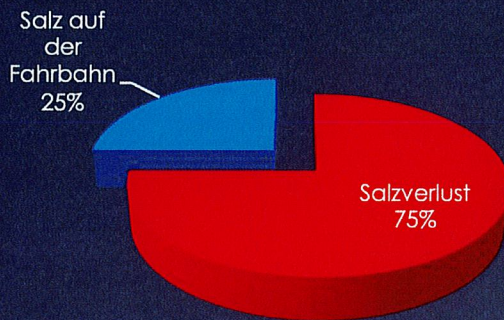
Der Radwegewart wird auch in diesem Jahr Aufgaben im Winterdienst übernehmen. Durch die maschinelle Beräumung der Fahrbahnen und der Gehwege entstehen häufig Schneeablagerungen auf den fahrbahnbegleitenden Radwegen und an den Übergängen von den fahrbahnbegleitenden Radwegen zu den kombinierten Geh- und Radwegen. Auch durch ein- und ausparkende Fahrzeuge kommt es auf den fahrbahnbegleitenden Radwegen immer wieder zu Behinderungen. Die Beseitigung dieser Behinderungen ist größtenteils nur manuell möglich. Es wird die Aufgabe des Radwegewartes sein, insbesondere in der Innenstadt, die beschriebenen Behinderungen zu beseitigen. (Anlage 4)

Für Bürgerhinweise zu Mängeln an Radverkehrsanlagen stehen Formulare unter www.radregion-rostock.de zur Verfügung.

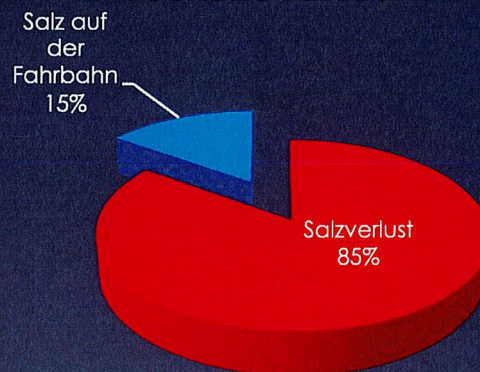
Salzverluste

60 Minuten nach präventiver Streuung mit FS30

feuchte Fahrbahn



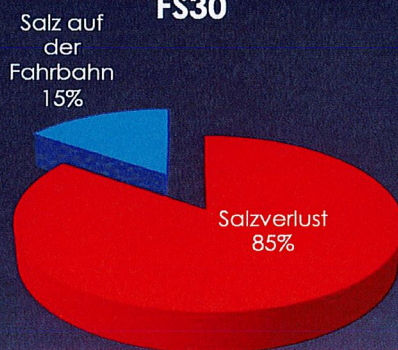
trockene Fahrbahn



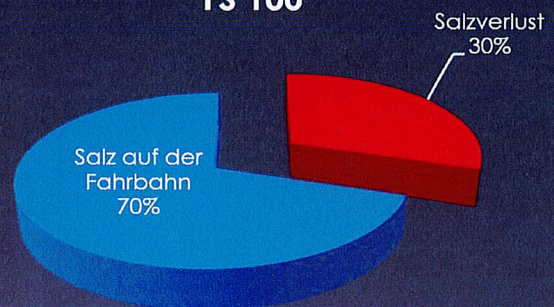
Salzverluste

60 Minuten nach präventiver Streuung auf trockene Fahrbahn

FS30



FS 100



4.1. Einsatzgebiet der FS100 Technologie auf ausgesuchten Radwegen

Die Strecke des kombinierten Geh- und Radweges beginnt im Stadtteil Gehlsdorf, führt über den Dierkower Damm in den Stadthafen, weiter über den Kabutzenhof bis Werftdreieck, wechselt in der Lübecker Straße auf die linke Seite in Richtung Westen, führt dann weiter über den Holbeinplatz zur Hamburger Straße und weiter bis zum Kreuzungsbauwerk Schutow und zurück.

4.2. Einsatz eines Vario-Schneepfluges

Ein Vario-Schneepflug ermöglicht durch seine Bauart die Schneeräumung in unterschiedlichen Breiten. Dem Wunsch nach größeren Räumbreiten auf ausgewählten Gehwegen folgend, wurde ein Vario-Schneepflug angeschafft, der Räumbreiten bis ca. 200 cm ermöglicht.



Durch Einklappen oder unterschiedliche Anstellungen der Pflugscharen bleibt ebenso die Möglichkeit erhalten, herkömmliche Gehwegbreiten zu beräumen.

Als ein Einsatzbeispiel sei hier der Südring erwähnt.

5. Maßnahmen zur Sicherung des Winterdienstes auf den Fahrbahnen in der – und Universitätsstadt Rostock

Auf Grund der übertragenen Verkehrssicherungspflicht werden derzeit in der Stadt 324,096 km (Stufe A u. B) mit besonderer Verkehrsbedeutung im Winter bevorzugt geräumt und abgestumpft. Bei den Straßen der Stufen A und B in den Wohngebieten werden nur die Hauptzüge bevorzugt geräumt und abgestumpft, die abzweigenden Wohnstraßen werden entsprechend Stufe C behandelt. Beispiele für solche Straßen sind die Helsinkier Straße und der Kurt-Schumacher-Ring. Bei der Beräumung der Straßen ist darauf zu achten, dass in Kreuzungsbereichen und an Einmündungen die entstehenden Schneewälle zu den Nebenstraßen beseitigt werden. Für verkehrswichtige Kreuzungen sind entsprechende Touren eingerichtet. Zur Verminderung des Salzeinsatzes werden die 94,335 km der Dringlichkeitsstufe C lediglich mechanisch beräumt. Auf den Einsatz von Taustoffen wird in dieser Stufe bewusst verzichtet.

Bei einer Schneehöhe ab fünf Zentimeter werden im C-Straßennetz zeitgleich zur Beräumung des A und B-Netzes zwei Räumfahrzeuge eingesetzt. Bei extremen Witterungsereignissen oder extremer Glätte auf Fahrbahnabschnitten wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber Kies, in ganz besonderen Ausnahmen Feuchtsalz gestreut.

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

Eine Räum- und Streupflicht auf Fahrbahnen im Winterdienst besteht innerhalb der geschlossenen Ortslage nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen. Bei vereinzelt auftretender Glättebildung besteht keine generelle Streupflicht. Es ist der Kommune nicht zuzumuten, alle Straßen daraufhin zu kontrollieren, ob nicht vereinzelt Glättebildung aufgetreten ist. Die Verkehrsteilnehmer können nicht erwarten, dass auch bei nur stellenweise auftretender Reif- und Eisglätte die Streufahrzeuge der Stadtentsorgung Rostock GmbH zur Sicherung des Verkehrs zum Einsatz kommen. Eine Streupflicht besteht daher grundsätzlich nur bei allgemeiner Straßenglätte. Verkehrswichtige Stellen sind die Durchgangsstraßen und sonstige Verkehrsmittelpunkte auf denen

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

erfahrungsgemäß mit stärkerem Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss, sowie die Strecken des öffentlichen Personennahverkehrs. Gefährliche Stellen sind vor allem scharfe Kurven, Gefällstrecken, Kreuzungen, Einmündungen und Brückenfahrbahnen.

5.1. Kontrollfahrten der Winterdienst Einsatzleitung

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

5.2. Zeitlicher Umfang der Fahrbahnräumung

Bei normalen winterlichen Bedingungen ist die Befahrbarkeit der in der Dringlichkeitsstufen A und B aufgeführten Straßen bis 07.00 Uhr zu sichern. Bei einsetzenden Winterbedingungen erfolgt der Einsatzbeginn innerhalb von 60 Min.

5.3. Schneezäune

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

Gesamt:	1100 m
Straße von Langenort bis Krummendorf, rechte Seite	400 m
Stadtteil Lichtenhagen in Richtung Elmenhorst (Elmenhorster Weg Nr. 25 bis letztes Haus rechte Seite)	200 m
Timmermannsstraat	200 m
Peezer Weg	100 m
Bäderstraße Kurve nach Jürgeshof	200m

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

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

Termin zur Aufstellung: bis zum 31.10.2018

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

5.4. Streugutbehälter

An folgenden Schwerpunktkreuzungen sind Streugutbehälter 0,4 m³ mit Streugutentnahmeöffnung bis zum 31.10.2018 aufzustellen:

1 Streugutbehälter	Holbeinplatz, Verkehrsinsel
1 Streugutbehälter	Slüterstraße auf der Grünfläche unterer Bereich
1 Streugutbehälter	Werftdreieck, Verkehrsinsel
1 Streugutbehälter	Krämerstraße / Vogelsang
1 Streugutbehälter	Steintorkreuzung / VK-Insel E.-Barlach-Straße
1 Streugutbehälter	Verbindungsweg / Tessiner Straße
2 Streugutbehälter	Am Kanonsberg, obere und untere Verkehrsinsel
1 Streugutbehälter	Riekdahler Weg, Wendeschleife RSAG
1 Streugutbehälter	ÖPNV Verknüpfungspunkt Warnemünde

10 Streugutbehälter Gesamt**6. Personelle und materielle Absicherung****6.1. Rufbereitschaften**

Zur Sicherung der

- Leitung des Winterdienstes,
- Besetzung der Winterdiensttechnik,
- Reparatur der Technik

sind entsprechende Rufbereitschaften abzuschließen.

6.2. Personal

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

- Kraftfahrer	44
- Handarbeitskräfte	5
- Einsatzleiter	4

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

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

6.3. Technik

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

Räum- und Streufahrzeuge Fahrbahn	20 Stück
- davon wahlweise ausrüstbar mit Schneefräsen	2 Stück
Räum- und Streufahrzeuge für Rad- und Gehwege	12 Stück
Kleintechnik für das C-Straßennetz	2 Stück
Radlader / Ladetechnik	2 Stück
Kontrollfahrzeuge	2 Stück

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

Die Winterdiensttechnik der SR GmbH ist mit einem Telematiksystem ausgestattet. Das Telematiksystem beinhaltet eine Betriebsdatenerfassung, eine Zielführung/Navigation sowie eine Routenaufzeichnung / Fahrzeug-Positionsübermittlung sämtlicher Fahrzeuge. Es werden Betriebszustände sowie -aktivitäten des Fahrzeugs und einzelner Anbaugeräte wie zum Beispiel Räumschild oder Streugerät aufgezeichnet. Die Positions- / Routenaufzeichnung wird per GPS mit Uhrzeitbezug erfasst. Die Mitarbeiter, die im Winterdienst tätig sind, erhalten eine jährliche Schulung zur Bedienung der im Fahrzeug eingebauten Bordcomputer. Somit ist eine eindeutige Nachweisführung der geleisteten Winterdiensttätigkeit sichergestellt.

6.4. Sonderregelung

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

7. Maßnahmen bei extremer Witterung

Auf der Grundlage einer besonderen Beauftragung (WD Kommission oder Verwaltungsstab der HRO) sind folgende Maßnahmen zur Sicherung des öffentlichen Lebens in der Hansestadt Rostock durchzusetzen:

Der Einsatz von zusätzlichen Ämtern und Unternehmen mit Räum-, Streu- und Ladetechnik sowie Handarbeitskräften erfolgt durch den Verwaltungsstab bzw. durch den Leiter der WD Kommission, wenn bei extremen Witterungsverhältnissen, Glatteis und bei stärkerem Schneefall mit Schneeverwehungen zu rechnen ist und mit der zur Verfügung stehenden Technik bzw. den Arbeitnehmern der SR GmbH die Winterdienstaufgaben nicht mehr bewältigt werden können.

7.1. Das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege stellt:

- 20 Arbeitskräfte (5 Kleintransporter mit jeweils 4 Arbeitskräften)
- 1 Multicar mit Streuautomat sowie Frontkehrbesen oder Schiebeschild
- 1 Kommunalschlepper mit Frontkehrbesen oder Schiebeschild
- 1 LKW Kipper mit Ladekran

zur Verfügung.

7.2. Das Amt für Verkehrsanlagen stellt:

- 18 Arbeitskräfte
- 1 LKW mit Ladekran
- 1 Multicar mit Schiebeschild
- 1 Radlader mit 1 m³ Schaufel oder wahlweise mit Schiebeschild
- 1 Radlader mit 1 m³ Schaufel
- 6 Transporter
- 3 Multicar

zur Verfügung

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

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

7.3. Handarbeitsgeräte

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

7.4. Schneeabfuhr

Die Schneeabfuhr erfolgt nach Abstimmung zwischen Umweltamt und SR GmbH aus den nachfolgend aufgelisteten Vorrangstraßen, Fußgängerzonen und Taxistandplätzen:

Vorrangstraßen:

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

Fußgängerzonen:

- Kröpeliner Straße mit Nebenstraßen
- Universitätsplatz und Breite Straße
- Neuer Markt

Taxistandplätze:

- die Liste umfasst 35 Taxistandplätze mit insgesamt 133 Einzelstellplätzen (Anlage 7)

Zur Beräumung der Vorrangstraße, Fußgängerzonen und Taxistandplätze können neben der Stadtentsorgung Rostock GmbH folgende Vertragspartner eingesetzt werden. Die angebotene Anzahl an Personal und Technik, ist die maximal mögliche Anzahl, die abhängig von der jeweiligen Auftragslage der Unternehmer angeboten werden kann.

Firma	Anschrift	Technik / Personal
Martin & Bärbel Käkenmeister GbR	Am Stadtholz 3a 18236 Kröpelin	2 Kipper Inkl.1 Kraftfahrer
Werges GmbH Erdbau- Abbruch- Transporte	Lagerstraße 5 18236 Kröpelin	6 Kipper 2 Radlader
Detlef Gatzke Bagger und Erdbewegungsarbeiten	Waldstraße 4 c 18233 Sandhagen	2 Kipper Inkl.2 Kraftfahrer
Alpina AG Garten,-Landschafts-und Sportplatzbau	Schutower Ringstraße 10 18069 Rostock	1 Kipper 2 Radlader 2 Kraftfahrer 5 Handarbeitskräfte

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

Datrans Transport GmbH	Dorfstraße 1 c 18334 Dettmendorf - Kölzow	3 Kipper 1 Radlader auf Anfrage Incl. 4 Kraftfahrer
Straßenbau Rainer Bauer	Wilsener Weg 11 18198 Kritzmow	2 Kipper 3 Radlader 5 Kraftfahrer 9 Handarbeitskräfte
Alba Baustoffrecycling Nord GmbH	Deponiestr. 1 18209 Parkentin	2 Transporter 4 Kraftfahrer 2 Radlader 7 Handarbeitskräfte
MUR Marieneher Umweltschutz & Recycling GmbH	Marieneher Straße 10 18069 Rostock	1 Kipper 1 Radlader 1 Kraftfahrer 1 Handarbeitskräfte
RM Vermietung	Hofstraße 4/ 18236 Jennewitz	1 Kraftfahrer
HKS Marten Zimmer	Reiferweg 6-8 18055 Rostock	2 Kraftfahrer
Robert Ziegler Transportunternehmen	Satower Straße 52 18198 Kritzmow	1 Kraftfahrer
max. mögliche Technik inkl. Personal		17 Kipper 2 Transporter 11 Radlader
max. mögliches zusätzliches Personal		25 Kraftfahrer und Handarbeitskräfte

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

8. Streustoffe

Für die Winterperiode 2018/2019 werden zur Betreuung der Straßen und Gehwege insgesamt

800 t Kies (Vorjahr 800 t)
1.800 t Streusalz (Vorjahr 1.800 t)

eingelagert.

davon:

- am Hauptsitz der Stadtentsorgung Rostock GmbH, Petridamm 26

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

- im Streugutlager der Stadtentsorgung Rostock GmbH, Koppelweg 1

0 t Kies (Vorjahr 0 t)
1.200 t Salz (Vorjahr 1.200 t)

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

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

Das eingelagerte Streusalz wird auch für die Produktion der Solelösung eingesetzt. Solelösungsanlagen befinden sich ebenfalls an den Salzlagerstätten. Das derzeitige Lösevermögen aller Anlagen zusammen beträgt ca. 60-80 m³ pro Tag

9. Schneeabladeplätze im Stadtgebiet

Für die Schneeabfuhr aus dem Stadtgebiet ist eine Fläche in der Hellingstraße, der Parkplatz Rohrmannsche Koppel (Doberaner Landstraße) sowie eine Fläche im Fritz Triddelfitz Weg / An der Jägebäk (Kurve im Bereich der Überführung zum Bhf. Bramow) vorgesehen.

Bei außergewöhnlich viel Schnee, können darüber hinaus die wenig genutzten Parkplätze im Katt un Mus Weg (hinter dem Hotel) und in der Erich- Schlesinger- Straße (gegenüber ehemals DMR) genutzt werden. Die Nutzung ist im Vorfeld mit Amt für Verkehrsanlagen abzustimmen oder erfolgt im Auftrag der WD Kommission.

10. Arbeitsgrundlagen

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

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

Verteiler:


- 1 x Senator für Bau und Umwelt
- 2 x Amt für Umweltschutz
- 1 x Mobilitätskoordinator
- 1 x Presse- und Informationsstelle
- 2 x Amt für Verkehrsanlagen
- 1 x Stadtamt (KOD)
- 1 x Brandschutz- und Rettungsamt
- 5 x Stadtamt (alle Ortsämter)
- 1 x Polizeidirektion
- 1 x Rostocker Straßenbahn -AG
- 1 x Amt für Stadtgrün
- 1 x Stadtentsorgung Rostock GmbH
- 1 x rebus Regionalbus Rostock GmbH
- 1 x VEOLIA Umweltservice
- 1 x IHK Regionaler Verkehrsausschuss „Region Rostock“

Winterdienstkonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018 / 2019

Die Gemeinsame Konzeption zur Vorbereitung und Durchführung des kommunalen Winterdienstes 2018/2019 auf dem Territorium der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

in der Fassung vom wird bestätigt und in Kraft gesetzt.

Rostock den,



Holger Matthäus
Senator
für Bau und Umwelt



Henning Möbius
Geschäftsführer
Stadtentsorgung Rostock GmbH



Birger Bludszweit
Geschäftsführer

- Anlage 1: aktuelle Telefonliste der WD Kommission
- Anlage 2: Vertragspartner der Stadtentsorgung
- Anlage 3: abgestimmtes Netz der Kombinierten Geh- und Radwege
- Anlage 4: Einsatzbereich Radwegewart
- Anlage 5: Übersicht Behindertenparkplätze
- Anlage 6: Übersicht Stellplätze für Bringsystem zur Glas- und Papiererfassung
- Anlage 7: Übersicht Taxistandplätze
- Anlage 8: Neuer Markt

Winterdienstkonzeption
Anlage 1

Amt / Behörde	Name	Telefon	Telefon mobil	E-Mail
Oberbürgermeister	Herr Methling	381 1248		
Senator für Bau und Umwelt	Herr Mattäus	381 6000	0151 40516724	Holger.Matthaeus@rostock.de
Mobilitätskoordinator	Herr Nozon	381 6002	0170 7846490	steffen.nozon@rostock.de
Amt für Umweltschutz	Herr Welk	381 7308		Matthias.Welk@rostock.de
	Herr Böttner	381 7305	0160 8803158	Ullrich.Boettner@rostock.de
Pressestelle	Herr Kunze	381 1418	0171 8604448	ulrich.kunze@rostock.de
	Frau Kanaa	381 1409		kerstin.kanaa@rostock.de
Stadtamt (Ortsämter)	Frau Teubel	381 2860		franka.teubel@rostock.de
Amt für Verkehrsanlagen (Verkehrsbehörde)	Herr Scholz	381 3131	0174 9663145	volker.scholz@rostock.de
Amt für Verkehrsanlagen Abt. Straßenverwaltung	Herr Tiburtius Herr Fischer	381 6677 68 12 23	0160 8801835	joerg-uwe.fischer@rostock.de heiko.tiburtius@rostock.de
Amt für Stadtgrün	Frau Dr. Fischer-Gäde	381 8500		ute.fischer-gaede@rostock.de
Brandschutz-und Rettungsamt	Herr Kilmer	381 3890		ronald.kilmer@rostock.de
Stadtentsorgung Rostock GmbH				
Geschäftsführer	Herr Möbius	45 93 110	0160 3635989	hmoebius@stadtentsorgung-rostock.de
Leiter Technik	Herr Kühn	45 93 281	0160 3635993	akuehn@stadtentsorgung-rostock.de
Leiter Straßenreinigung/ WD	Herr Weilandt	45 93 168	0171 1494096	weilandt@stadtentsorgung-rostock.de
Polizeiinspektion Rostock	Sachbearbeiter SB Verkehr	4916 3120		sb-verkehr-pi.rostock@polmv.de
Polizeiinspektion Rostock	Dienstgruppenleiter	4916 2224		phr.rostock@polmv.de
Einsatzleitstelle Polizeipräsidium	Einsatzstelle (Waldeck)	038208 8882224		elst-pp.rostock@polmv.de
Rostocker Straßenbahn AG	Herr Lüdtke	802 1500		a.luedtke@rsag-online.de
	Herr Neubert	802 1540	0160 7185668	b.neubert@rsag-online.de
	Betriebsleiter vom Dienst	802 1841		
Veolia Umweltservice Nord	Herr Kaltwasser	4051421		ronald.kaltwasser@veolia-umweltservice.de

Aufstellung der Subunternehmer für Winterdienstleistungen 2016 bis 2019 (SR-02-2016)

Exakt Service Rostock GmbH 18184 Neu Roggentin Rostocker Straße 18			WD-Einsatzgebiet
			Los 2 Los 5 Los 7
Ansprechpartner	Herr Ingo Schramm	038204/899210	
Reigenia Service GmbH & Co.KG 18069 Rostock Carl-Hopp Str. 17			WD-Einsatzgebiet
			Los 4 Los 6 Los 8
Ansprechpartner	Herr Frithjof Wirth	0163/8008736 0381/8008735	
Rostocker Gehweg Reinigung Dalwitzhofer Weg 5 18055 Rostock			WD-Einsatzgebiet
			Los 1 Los 12
Ansprechpartner	Herr Roslow	0381/ 444460 0172/9197301	
ESD Hanse-Clean Langenort 10 18147 Rostock			WD-Einsatzgebiet
Herr Münch 0160/ 7454071			Los 3 Los 9
Ansprechpartner	Frau Gronau	0381/ 2078860	
KGS Kommunal- und Grundstücksservice Klein Bartelsdorf 5a 18182 Bentwisch			WD-Einsatzgebiet
			Los 10 Los 11
Ansprechpartner	Herr Machotzek	0381/ 63729787 0173/ 6374915	
	Herr Mischke	0175/ 5656777	

Winterdienstkonzeption
Anlage 3

**In den Winterdienstplänen enthaltene kombinierte oder parallel verlaufende
Geh- und Radwege 2016-2017**

Nr.	Geh- und Radweg	Länge	Streu- material
1	Radweg/ Gehweg Doberaner Landstraße W'mde	2186	Kies
2	Parkstr. von Schillerstr. bis Kleingartenanlage rechte Seite	1640	Kies
3	Werftallee von Am Passagierkai bis Kleiner Warnowdamm	3430	Kies
4	Geh- und Radweg Stadtautobahn von Lütten-Klein bis Warnemünde beidseitig nur WD	8000	Kies
5	Hohe Düne von Fähre bis Ortsausgang	1000	Kies
6	Ortslage Markgrafenheide von Brücke bis Ortsausgang linke Seite	900	Kies
7	Geh- und Radweg von Alte Warnemünder Chaus. zum Bootsbauerweg 8 (Rückseite)	150	Kies
8	Alte W'mder Chaussee von S-Bahnhof bis Kleiner Warnowdamm linke Seite	655	Kies
9	Alte W'mder Chaussee von Kleiner Warnowdamm bis A.-Tischbein-Str. rechte Seite	220	Kies
10	Groß-Kleiner-Damm zw. Warnowallee und Kleiner Warnowdamm	780	Kies
11	Geh- und Radweg von Kleiner Warnowdamm zur Schule	170	Kies
12	Kl. Warnowdamm von Alte W'mder Chaussee bis Werftallee linke Seite	940	Kies
13	Geh- und Radweg von Werftallee über Blockmacherring 49 zum Schiffbauerring	500	Kies
14	Geh- und Radweg von Zum Laakkanal 3 bis Sprengmeisterweg, sowie drei Durchgänge zum Baggermeisterring	700	Kies
15	Groß-Kleiner-Weg	1941	Kies
16	Schleswiger Str. von Mecklenburger Allee bis Möllner Str. östl. Seite	1100	Kies
17	Schleswiger Straße westliche Seite	1100	Kies
18	Geh- und Radweg von B 103 zur Möllner Straße	250	Kies
19	Radweg/ Gehweg Mecklenburger Allee von Schleswiger Str. bis Kühlungsborner Str.	830	Kies
20	Geh- und Radweg durch den Erholungspark Fischerdorf nach Evershagen	620	Kies
21	Warnowallee von Osloer Str. bis St. Petersburger Str. rechte Seite	700	Kies
22	St.-Petersburger-Str. von Warnowallee bis Th.-Morus-Str. linke Seite	1550	Kies
23	St.-Petersburger-Str. zwischen Möllner Str. und Rigaer Str. beidseitig	1000	Kies
24	St.-Petersburger-Str. bis Schule Th.-Morus-Str. entlang Gleise	1400	Kies
25	Warnowallee von St.-Petersburger-Str. bis S-Bahn Tunnel südliche Seite	370	Kies
26	Hundsburgallee von S-Bahnhaltepunkt Evershagen bis Schmarler Damm linke Seite zum Wohngebiet	850	Kies

Winterdienstkonzeption
Anlage 3

Nr.	Geh- und Radweg	Länge	Streu- material
27	Geh- und Radweg von Hundsburgallee zum St.-Jantzen-Ring aus Richtung S-Bahnhaltepunkt	175	Kies
28	Hundsburgallee von S-Bahnhaltepunkt bis Nr.17 rechte Seite	300	Kies
29	Radweg/ Gehweg Schmarler Damm von Hundsburgallee bis Groß Kleiner Damm	900	Kies
30	Geh- und Radweg von Kreuzung Warnowallee/Groß-Kleiner Damm bis Schmarl Dorf	900	Kies
31	Marieneher Str. von Hundsburgallee bis Eingang Fischereihafen rechte Seite	700	Kies
32	Geh- und Radweg von S-Bahnhaltepunkt Lütten-Klein bis Wohngebiet Schmarl	595	Kies
33	Schmarler Damm von Industriestr. bis Hundsburgallee rechte Seite	400	Kies
34	Schmarler Damm von B 103 bis Handelsstraße linke Seite teilweise rechte Seite	1800	Kies
35	An der Jägerbäk von B 103 in Richtung Marienehe	900	Kies
36	Messestr. von B.-Brecht-Str. bis B 105	1400	Kies
37	Geh- und Radweg von der Messestraße zum Messegelände	450	Kies
38	B.-Brecht-Str. von B103 bis M.-A.-Nexö-Ring rechte Seite (Wendeschleife Straßenbahn)	1500	Kies
39	B.-Brecht-Str. von B103 bis Th.-Storm-Str. linke Seite	800	Kies
40	Geh- und Radweg Fritz-Triddelfitz-Weg von Elbotel bis An der Jägerbäk	650	Kies
41	Hamburger Str. von Holbeinplatz bis Schutower Kreuz linke Seite (nur WD)	2560	FS100
42	Hamburger Str. von Einmündung Grazer Str. bis Schutower Kreuz unter der Brücke NEU ab 2017	2650	Kies
43	Barnstorfer Ring von Schutower Kreuz bis Westfriedhof Seite Reutershagen	2180	Kies
44	Tiergartenallee	1100	Kies
45	Geh- und Radweg von Tiergartenallee zum Platz der Jugend	250	Kies
46	A.-Bernhard-Str. von Hundertmännerstr. bis Am Vögenteich	705	Kies
47	Geh- und Radweg Lübecker Straße von Warnowufer bis Holbeinplatz nur WD	1000	FS100
48	Geh- und Radweg von E.-Schlesinger-Str. zum Platz der Freundschaft entlang Stadthalle	400	Kies
49	E.-Schlesinger-Straße von Südring bis ehem. Dieselmotorenwerk	620	Kies
50	Platz der Freundschaft von Südring bis Höhe Telekom rechte Seite	600	Kies
51	Platz der Freundschaft zum Busbahnhof hinter den Gleisen	380	Kies
52	Satower Str. von Voßstr. bis Ecke Fichtenweg rechte Seite	680	Kies
53	Satower Str. zwischen Rennbahnallee und Am Richtfunkturm	420	Kies
54	Südring von Goetheplatz bis Satower Str. beidseitig	5200	Kies
55	Nobelstr. über den Kringelgraben beidseitig	350	Kies
56	Nobelstr. von Tychsenstr. bis Ch.-Darwin-Ring linke Seite	450	Kies

Winterdienstkonzeption
Anlage 3

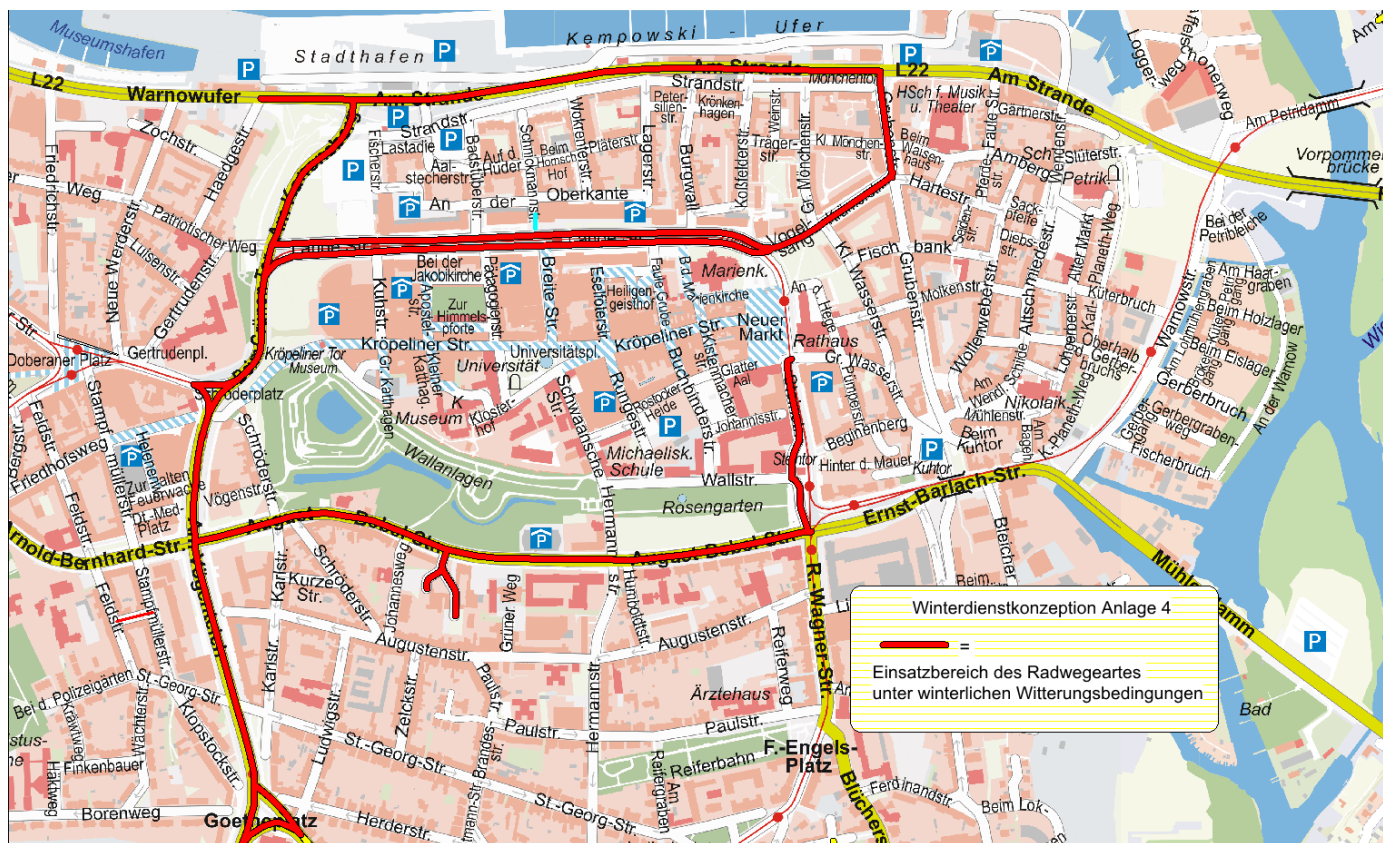
Nr.	Geh- und Radweg	Länge	Streu- material
57	Nobelstr.von E.-Haeckel-Str. bis Weidengrund rechte Seite	650	Kies
58	Beim Pulverturm nur Winterdienst	300	Kies
59	Am Petridamm (Alte Warnowbrücke) von Lichtsignalanlage bis Einmündung Dierkower Damm beidseitig	640	FS100
60	Am Strande von Grubenstr. bis Am Petridamm (nur WD)	810	FS100
61	Gerbergang von Fischerbruch bis Gerberbruch	125	FS100
62	Geh- und Radweg von Gerberbruch zur Vorpommernbrücke	350	FS100
63	Einfahrt Hafengelände gegenüber Hafenmarkt bis Kabutzenhof nur WD	1200	FS100
64	Stadthafen von Holzdrehkran bis Alter Fritz	280	FS100
65	Stadthafen von Speicher bis Wendeschleife	490	FS100
66	Warnowufer/Am Strande von Haedgestraße bis Lagerstraße nur WD	630	Kies
67	Geh-und Radweg Lübecker Straße von Warnowufer bis Holbeinplatz bis Maßmannstraße rechte Seite danach linke Seite	1000	FS100
68	Geh- und Radweg von A.-Bebel-Straße entlag Schröderplatz, Beim grünen Tor, Am Kanonsberg bis Am Strande rechte Seite	700	Kies
69	Am Kanonsberg von Beim grünen Tor bis Am Strande linke Seite	400	Kies
70	Modersohn-Becker-Weg von Tessiner Str. bis V.-Schorler-Ring	650	Kies
71	Mühlendamm von Fischerbruch bis Hausnummer 32	1000	Kies
72	Brinckmannsdorfer Weg von Höger Up bis A.-Schulz-Str.	700	Kies
73	Tessiner Str. von Höger Up bis Timmermannsstrat linke Seite	500	Kies
74	Tessiner Str. von Kassebohmer Weg bis Hüerbaasweg	1200	Kies
75	Dierkower Allee von Hinrichsdorfer Str. bis B105	1754	Kies
76	Dierkower Damm von An der Zingelwiese bis Hinrichsdorfer Str. rechte Seite	400	Kies
77	Dierkower Damm von Hinrichsdorfer Str. bis Schenkendorfweg beidseitig	1000	FS100
78	Dierkower Damm von Schenkendorfweg bis Hafenallee linke Seite	800	FS100
79	Gutenbergstr. von Hinrichsdorfer Str. bis Lorenzstr. beidseitig	550	
80	Dierkower Damm von Petridamm bis Hinrichsdorfer Str. westliche Seite	1300	FS100
81	Geh- und Radweg durch Hauptgrünraum K.-Schumacher-Ring sowie sieben Nebenwege	800	Kies
82	Durchgang von Gutenbergstraße zur Berringerstraße	160	Kies
83	Hinrichsdorfer Str. von Dierkower Damm bis Gutenbergstr. zum Teil beidseitig	800	Kies
84	Hinrichsdorfer Str. von K.-Schumacher-Ring bis Neu Hinrichsdorf rechte Seite	1500	Kies
85	Geh- und Radweg von Hinrichsdorfer Str. bis Lorenzstr. Entlang der Gleise	400	Kies

Winterdienstkonzeption
Anlage 3

Nr.	Geh- und Radweg	Länge	Streu- material
86	Lorenzstr. von K.-Schumacher-Ring bis Gutenbergstr. Linke Seite	725	Kies
87	K.-Schumacher-Ring von Hinrichsdorfer Str. bis Ph.- Brandin-Str. beidseitig	500	Kies
88	Hafenallee	1000	Kies
89	Durchgang von Hinrichsdorfer Str. zur M.-Niemöller-Str. 48	100	Kies
90	Durchgang P.-Neruda-Str. Ecke Hausnummer 12/13 bis Straßenbahnhaltestelle Hölderlinweg einschließlich Treppe	140	Kies
91	Fußweg P.-Neruda-Str. Ecke Hausnummer 12/13 bis O.- Palme-Str.18	100	Kies
92	Toitenwinkler Allee	1680	Kies
93	Weidendamm	850	Kies
94	Geh- und Radweg entlang Straßenbahntrasse Toitenwinkel	1400	Kies
95	Gehlsheimer Str. von Hafenallee bis Fährstr. linke Seite	1100	FS100
96	Uferpromenade	1100	Kies

Legende	FS100
----------------	--------------

Gesamtfläche bei 1,50 m - Räumung	140.672 m ²
davon in FS100 - Betreuung	18.983 m ²



Behinderten-Parkplätze in der Hansestadt Rostock

Stadtteil	Straße	Platz	Anzahl	Zeitzusatz
Stadtmitte				
	Aalstecherstr.	gegenüber Nr. 4	2	ohne
	Alter Markt	gegenüber Petrikirche	2	ohne
	Am Strande	Höhe Speicher (Stadthafen)	2	ohne
	Am Strande	Ecke Fischerstr.	2	ohne
	August-Bebel-Str.	Höhe Haus Nr. 12	2	ohne
	Augustenstr.	gegenüber Höhe Nr. 103	1	Mo-Fr 8-18
	Augustenstr.	Höhe Caritas	1	Mo-Fr 7-18
	An der Hege	hinter dem Rathaus	4	ohne
	Fischerstraße	Höhe Einfahrt Parkhaus	1	ohne
	Glatzer Aal	Vor dem ehemaligen Postgebäude	3	Davon 2 ohne
	Grubenstr.	Höhe Nr. 48 Sparkasse	1	ohne
	K.-Adenauer-Platz	Bahnhofsvorplatz	2	ohne
	Lange Str.	Höhe Haus Nr. 17/18 (Ecke Burgwall)	1	ohne
	Lange Str.	Sparkasse Nr. 7/8	1	ohne
	Lange Str.	Durchgang Eselföter Nr. 27	2	ohne
	Lange Str.	Durchgang Nr. 35/36	1	ohne
	Paulstr.	Ärztehaus	2	Mo-Fr 8-18
	Petrischanze		5	ohne
	Schillerplatz	vor Haus Nr. 8	1	ohne
	Schwaansche Str.	Rostocker Hof	2	ohne
	Universitätsplatz	Hauptgebäude Univers.	5	ohne
KTV				
	Am Brink	Höhe Haus 2	1	ohne
	Barnstorfer Weg	Höhe Apotheke	1	werkt.8-18
	Doberaner Str.	Höhe Theaterkasse Volkstheater	1	Mo-Fr 9-18
	Fritz-Reuter-Str.	Höhe Apotheke	1	werktags 8-18
	Margaretenplatz	Höhe Orthopädiewerkstatt	2	ohne
	Patriotischer Weg	gegenüber Theater	1	ohne
	Stampfmüllerstr.	Ecke Doberaner Hof	1	ohne
	Waldemarstr.	Höhe Waldemarhof	1	Mo-Fr 7-18
	Waldemarstr.	Höhe Blutspende	1	
	Warnowufer	gegenüber Bühne 602 (Stadthafen)	2	ohne
	Wismarsche Str.	Höhe Ärztehaus Atrium Am Saarplatz	2	Mo-Fr 8-18
	Ulmenmarkt	Parkplatz	2	Mo-Fr 8-18
	Gertrudenstr.	Höhe Haus 4/4a	1	ohne
Hansa-viertel				
	Neuer Friedhof		1	ohne
	Westfriedhof	Parkplatz	3	ohne

Reutershagen				
	E.-Thälmann-Str.	vor Ärztehaus/Apotheke	1	Mo-Fr. 8-18
	Goerdelerstr.	gegenüber Haus Nr. 20 - Kita Anne Frank	1	Mo-Fr 6-17
	W.-Stöcker-Str.	Parkplatz Markt	2	Mo-Fr 8-18
Evershagen				
	Ehm-Welk-Str.	Höhe Ospa (Kundenparkplatz Ostseesparkasse)	2	ohne
	Ehm-Welk-Str.	Höhe Ärztehaus/Apotheke	1	Mo-Fr 8-18
Groß Klein				
	Gerüstbauerring	gegenüber Haus Nr. 32	1	ohne
	Schiffbauerring	Höhe Klenowtor	2	ohne
	Schiffbauerring	Höhe Haus Nr. 14	1	Mo-Fr 7-19
	Schiffbauerring	Höhe Haus Nr. 15	1	Mo-Fr 7-19
Lütten Klein				
	Helsinkier Str.	Höhe Haus 21 (Behindertenschule) – in Planung:	1	Mo-Fr 6-18 ½ Stunde
Schmarl				
	Kolumbusring	Höhe Einkaufszentrum	3	werkt. 8-20
Südstadt				
	Brahestr.	gegenüber NETTO	1	Mo-Fr 8-18
	Platz der Freundschaft	Parkplatz Hauptbahnhof	4	ohne
Warnemünde				
	Am Strom	Höhe Haus Nr. 38	3	ohne
	Am Strom	Höhe Haus Nr. 39	1	ohne
	Friedhof	Parkplatz (nur für Friedhofsbesucher)	2	ohne
	H.-Heine-Str.	Ecke Schulstr.	2	ohne
	Kirchenplatz	Je 3 links und rechts der Kirche	6	ohne
	Kurhausstr.	vor Apotheke	1	
	Parkstr.	gegenüber Haus Nr. 10	2	ohne
	Parkstr.	gegenüber Haus Nr. 18	2	ohne
	Scandlines Parkplatz	vor beschränktem Parkplatz	2	ohne
	Seestr.	gegenüber Haus Nr. 10	3	ohne
	Seestr.	gegenüber Haus Nr. 13-14	5	ohne
	Strandweg	Höhe Haus „Stolteraa“	2	
	Strandweg	Höhe Haus Nr. 1	3	ohne
	Wachtlerstr.	gegenüber Haus Nr. 3	2	ohne
	Wachtlerstr.	gegenüber Haus Nr. 11	2	Mo-Fr 7.30 – 16.00
Hohe Düne				
	An der See	Großer Parkplatz 1. Parkreihe (Ende)	3	ohne
	An der See	Großer Parkplatz am Anfang der 1. Parkreihe	4	ohne
			130	

Winterdienst auf Stellflächen

	Ortsteil	ADRESSE	Stand.-lder Winterdienst	
1	Biestow	Am Kringelgraben 36	18-02	C
2	Biestow	Am Rodelberg 9	18-01	C
3	Brinckmansdorf	Albert-Schulz-Str. 31	20-01	B
4	Brinckmansdorf	Am Teich 20	20-13	B
5	Brinckmansdorf	Arno-Esch-Str. 1	20-02	B
6	Brinckmansdorf	Edith-Lindenberg-Str. 21	20-03	B
7	Brinckmansdorf	Flaßkoppweg 2	20-10	B
8	Brinckmansdorf	Kassebohrer Weg 11	20-06	SR
9	Brinckmansdorf	Kassebohrer Weg 1a	20-07	B
10	Brinckmansdorf	Knallerballerweg 11	20-08	B
11	Brinckmansdorf	Luten-Bohn-Weg 5	20-09	B
12	Brinckmansdorf	Roggentiner Weg 9b	20-05	B
13	Brinckmansdorf	Vagel-Grip-Weg 10a	20-04	B
14	Brinckmansdorf	Vicke-Schorler-Ring 110	20-12	B
15	Brinckmansdorf	Vicke-Schorler-Ring 67	20-11	B
16	Diedrichshagen	Hagebuttenweg 1	02-03	B
17	Diedrichshagen	Streuwiesenweg 58	02-02	B
18	Dierkow-Neu	Berringerstr. 16	21-01	B
19	Dierkow-Neu	Berringerstr. 27	21-02	B
20	Dierkow-Neu	Berringerstr. 6	21-03	B
21	Dierkow-Neu	Bruno-Taut-Str. 1	21-05	B
22	Dierkow-Neu	Bruno-Taut-Str. 17	21-04	B
23	Dierkow-Neu	Dierkower Höhe 16	21-06	B
24	Dierkow-Neu	Dierkower Höhe 29	21-07	B
25	Dierkow-Neu	Hartmut-Colden-Str. 21	21-10	B
26	Dierkow-Neu	Hartmut-Colden-Str. 4	21-11	B
27	Dierkow-Neu	Heinrich-Tessenow-Str. 34	21-08	B
28	Dierkow-Neu	Heinrich-Tessenow-Str. 35	21-09	B
29	Dierkow-Neu	Karl-Theodor-Severin-Str. 2	21-20	B
30	Dierkow-Neu	Kurt-Schumacher-Ring 141	21-12	B
31	Dierkow-Neu	Kurt-Schumacher-Ring 167	21-13	B
32	Dierkow-Neu	Kurt-Schumacher-Ring 27	21-15	B
33	Dierkow-Neu	Kurt-Schumacher-Ring 58	21-16	B
34	Dierkow-Neu	Lorenzstr. 2	21-17	B
35	Dierkow-Neu	Lorenzstr. 38	21-18	B
36	Dierkow-Neu	Philipp-Brandin-Str. 6	21-19	B
37	Dierkow-Neu	Theodor-Heuss-Str. 11	21-21	B
38	Dierkow-Neu	Theodor-Heuss-Str. 20	21-22	B
39	Dierkow-Neu	Theodor-Heuss-Str. 3	21-23	B
40	Dierkow-Neu	Walter-Butzek-Str. 21	21-24	B
41	Dierkow-Neu	Gutenbergstr. 40	22-01	B
42	Dierkow-Neu	Gutenbergstr. 79a	22-02	B
43	Dierkow-Neu	Lewarkweg 25	22-03	B
44	Dierkow-Neu	Heinrich-Heine-Platz 10	23-02	B
45	Dierkow-Neu	Ludwig-Feuerbach-Weg 15a	23-01	B
46	Dierkow-Neu	Petridamm 10a	23-03	B

47	Evershagen	Aleksis-Kivi-Str. 14	11-02	B
48	Evershagen	Aleksis-Kivi-Str. 2	11-01	B
49	Evershagen	An der Obstplantage 1	11-04	B
50	Evershagen	Anton-Makarenko-Str. 7	11-19	SR
51	Evershagen	Bertolt-Brecht-Str. 19	11-09	B
52	Evershagen	Dostojewskistr. 4	11-05	B
53	Evershagen	Ehm-Welk-Str. 1	11-06	B
54	Evershagen	Ehm-Welk-Str. 11	11-07	B
55	Evershagen	Erich-Kästner-Weg 8	11-21	B
56	Evershagen	Franz-Fühmann-Weg 8	11-10	B
57	Evershagen	Knud-Rasmussen-Str. 12	11-15	B
58	Evershagen	Martin-Andersen-Nexö-Ring 15	11-13	B
59	Evershagen	Maxim-Gorki-Str. 13	11-14	SR
60	Evershagen	Maxim-Gorki-Str. 3	11-18	B
61	Evershagen	Maxim-Gorki-Str. 46	11-16	B
62	Evershagen	Maxim-Gorki-Str. 63	11-17	B
63	Evershagen	Ricarda-Huch-Str. 1	11-20	B
64	Evershagen	Strindbergstr. 1	11-08	SR
65	Evershagen	Strindbergstr. 13	11-22	B
66	Evershagen	Theodor-Storm-Str. 3	11-23	B
67	Gartenstadt	Am Richtfunkturn 1	15-04	B
68	Gartenstadt	Am Waldessaum 1b	15-01	C
69	Gartenstadt	Damerower Weg 23	15-02	C
70	Gartenstadt	Kopernikusstr. 33	15-06	A
71	Gartenstadt	Satower Str. 65	15-05	C
72	Gartenstadt	Stadtweide Reihenhäuser 30	15-03	C
73	Gehlsdorf	Katamaranweg 1	25-03	B
74	Gehlsdorf	Landreiterstr. 7	25-02	SR
75	Gehlsdorf	Weizenweg 1	25-01	B
76	Gehlsdorf	Langenort		B
77	Groß Klein	A.-Tischbein-Str. 2	09-01	B
78	Groß Klein	A.-Tischbein-Str. 28	09-02	B
79	Groß Klein	Alte Warnemünder Chaussee 40	09-18	B
80	Groß Klein	Baggermeisterring 20	09-03	B
81	Groß Klein	Baggermeisterring 5b	09-04	B
82	Groß Klein	Blockmacherring 14	09-06	B
83	Groß Klein	Blockmacherring 2	09-05	B
84	Groß Klein	Blockmacherring 20	09-15	B
85	Groß Klein	Blockmacherring 27	09-07	B
86	Groß Klein	F.-M.-Scharffenberg-Weg 10	09-09	SR
87	Groß Klein	Gerüstbauerring 20	09-12	B
88	Groß Klein	Gerüstbauerring 38	09-10	B
89	Groß Klein	Gerüstbauerring 45	09-11	B
90	Groß Klein	Groß Kleiner Allee 1	09-08	B
91	Groß Klein	Herrmann-Flach-Str. 1	09-13	B
92	Groß Klein	Herrmann-Flach-Str. 9	09-14	B
93	Groß Klein	Kleiner Warnowdamm 20	09-16	B
94	Groß Klein	Klockenbrink 3	09-17	B
95	Groß Klein	Schiffbauerring 20	09-20	B
96	Groß Klein	Schiffbauerring 25	09-22	B
97	Groß Klein	Schiffbauerring 42	09-21	B
98	Groß Klein	Schiffbauerring 53	09-23	B
99	Groß Klein	Seelotsenring 21	09-24	B
100	Groß Klein	Seelotsenring 4	09-25	B
101	Groß Klein	Signalgastweg 22	09-26	B
102	Groß Klein	Sprengmeisterweg 1	09-27	B
103	Groß Klein	Taklerring 11	09-28	B
104	Groß Klein	Taklerring 23	09-29	B
105	Groß Klein	Willi-Döbler-Str. 12	09-30	SR
106	Groß Klein	Willi-Döbler-Str. 2	09-31	SR

107	Hansaviertel	Bei der Tweel 3	14-01	A
108	Hansaviertel	Dürerplatz 3	14-02	SR
109	Hansaviertel	Hans-Sachs-Allee 43	14-03	SR
110	Hansaviertel	Kopernikusstr. 17	14-08	A
111	Hansaviertel	Laurembergstr. 19	14-10	SR
112	Hansaviertel	Laurembergstr. 7	14-05	A
113	Hansaviertel	Platz der Freiheit 8	14-06	A
114	Hansaviertel	Schillingallee 51	14-09	A
115	Hansaviertel	Schliemannstr. 23	14-07	A
116	Hansaviertel	Voßstr. 21	14-04	SR
117	Hinrichsdorf	Hinrichsdorf 1a	26-01	C
118	Hinrichshagen	Erich-Weinert-Siedlung 6	05-01	C
119	Hinrichshagen	Markgrafenheider Str. 1	03-01	C
120	Hohe Düne	Hohe Düne 22	04-01	C
121	Hohe Düne	Kapitän-Hahn-Weg 1	04-02	C
122	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Am Kayenmühlengraben	16-19	C
123	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Bei den Polizeigärten 8	16-03	A
124	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Borwinstr. 8	16-04	A
125	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Fahnenstr. 6	16-02	A
126	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Friedhofsweg 2	16-17	A
127	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Gertrudenstr. 7	16-06	A
128	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Haedgestr. 17	16-07	A
129	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Maßmannstr. 23	16-09	A
130	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Neubramowstr. 9	16-10	SR
131	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Niklotstr. 3	16-18	A
132	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Patriotischer Weg 110	16-11	A
133	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Ratsplatz 1	16-12	A
134	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Stampfmüllerstr. 1	16-13	A
135	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Thomas-Müntzer-Platz 1	16-14	A
136	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Waldemarstr. 22	16-15	A
137	Kröpeliner-Tor-Vorsta	Waldemarstr. 60	16-16	A
138	Krummendorf	Kirchsteig 8	27-01	C
139	Lichtenhagen	Bützower Str. 7	08-01	B
140	Lichtenhagen	Eutiner Str. 12	08-02	B
141	Lichtenhagen	Flensburger Str. 1	08-04	B
142	Lichtenhagen	Husumer Str. 10	08-05	B
143	Lichtenhagen	Husumer Str. 2	08-06	B
144	Lichtenhagen	Malchiner Str. 3	08-07	B
145	Lichtenhagen	Mecklenburger Allee 13	08-08	B
146	Lichtenhagen	Mecklenburger Allee 4	08-09	B
147	Lichtenhagen	Möllner Str. 2	08-10	B
148	Lichtenhagen	Neustrelitzer Str. 2	08-11	B
149	Lichtenhagen	Neustrelitzer Str. 22	08-12	B
150	Lichtenhagen	Neustrelitzer Str. 6	08-13	B
151	Lichtenhagen	Parchimer Str. 4	08-14	B
152	Lichtenhagen	Ratzeburger Str. 1	08-15	B
153	Lichtenhagen	Richtenberger Str. 31	08-16	B
154	Lichtenhagen	Schleswiger Str. 10	08-17	B
155	Lichtenhagen	Sternberger Str. 5	08-18	SR
156	Lichtenhagen	Teterower Str. 2	08-19	B

157	Lütten Klein	Ahlbecker Str. 8	10-01	A
158	Lütten Klein	Binzer Str. 14	10-02	A
159	Lütten Klein	Danziger Str. 41	10-03	A
160	Lütten Klein	Gedser Str. 3	10-04	A
161	Lütten Klein	Gedser Str. 8	10-05	A
162	Lütten Klein	Helsinkier Str. 47	10-10	A
163	Lütten Klein	Helsinkier Str. 68	10-07	A
164	Lütten Klein	Helsinkier Str. 74	10-08	A
165	Lütten Klein	Helsinkier Str. 85	10-09	A
166	Lütten Klein	Helsinkier Str. 9	10-06	A
167	Lütten Klein	Kopenhagener Str. 13	10-12	A
168	Lütten Klein	Möhlenkamp 1	10-13	A
169	Lütten Klein	Osloer Str. 28	10-14	A
170	Lütten Klein	Ostseeallee 15	10-15	A
171	Lütten Klein	Sassnitzer Str. 15	10-16	SR
172	Lütten Klein	St.-Petersburger Str. 43	10-17	A
173	Lütten Klein	Stockholmer Str. 18	10-18	A
174	Lütten Klein	Turkuer Str. 1	10-19	A
175	Lütten Klein	Turkuer Str. 57	10-20	A
176	Lütten Klein	Usedomer Str. 14	10-21	SR
177	Lütten Klein	Usedomer Str. 46	10-22	A
178	Markgrafenheide	Albin-Köbis-Str. 4b	03-02	C
179	Markgrafenheide	Albin-Köbis-Str. 8c	03-04	C
180	Markgrafenheide	Max-Reichpietsch-Str. 9	03-03	C
181	Nienhagen	Joe-Duty-Weg 1	28-02	C
182	Nienhagen	Max-Garthe-Str. 30	28-01	C
183	Reutershagen	Alfred-Schulze-Str. 21	13-01	A
184	Reutershagen	Anton-Saefkow-Str. 1	13-30	A
185	Reutershagen	Bonhoefferstr. 6	13-03	A
186	Reutershagen	Clara-Zetkin-Str. 15	13-14	A
187	Reutershagen	Eikbomweg 32c	13-08	SR
188	Reutershagen	Erich-Mühsam-Str. 8	13-07	A
189	Reutershagen	Etkar-Andre-Str. 3	13-04	A
190	Reutershagen	Etkar-Andre-Str. 39	13-05	A
191	Reutershagen	Etkar-Andre-Str. 50	13-06	A
192	Reutershagen	Fritz-Triddelfitz-Weg 1a	13-02	A
193	Reutershagen	Goerdelerstr. 20	13-28	A
194	Reutershagen	Heinrich-Schütz-Str. 16	13-09	A
195	Reutershagen	Heinrich-Schütz-Str. 7	13-10	A
196	Reutershagen	Jung-Jochen-Weg 9	13-13	A
197	Reutershagen	Kärntner Str. 38	13-15	A
198	Reutershagen	Krischanweg 11	13-31	A
199	Reutershagen	Kufsteiner Str. 6	13-16	A
200	Reutershagen	Kuphalstr. 14	13-19	A
201	Reutershagen	Kuphalstr. 19a	13-17	A
202	Reutershagen	Kuphalstr. 36	13-18	SR
203	Reutershagen	Mathias-Thesen-Str. 18	13-29	A
204	Reutershagen	Mathias-Thesen-Str. 2	13-20	SR
205	Reutershagen	Schulenburgstr. 8	13-22	SR
206	Reutershagen	Schweriner Str. 21a	13-23	SR
207	Reutershagen	Tschaikowskistr. 45	13-12	A
208	Reutershagen	Tschaikowskistr. 58	13-25	A
209	Reutershagen	Tschaikowskistr. 8	13-26	A
210	Reutershagen	Walter-Husemann-Str. 12	13-11	A
211	Reutershagen	Werner-Seelenbinder-Str. 16	13-24	A
212	Reutershagen	Wiener Platz 9	13-27	A
213	Reutershagen	Willi-Schröder-Str. 7	13-21	A

214	Schmarl	Adam-J.-Krusenstern-Str. 14	12-01	C
215	Schmarl	Adam-J.-Krusenstern-Str. 2	12-02	C
216	Schmarl	Adam-J.-Krusenstern-Str. 20	12-03	C
217	Schmarl	Adam-J.-Krusenstern-Str. 30	12-04	C
218	Schmarl	Hundsburgallee 2	12-05	C
219	Schmarl	Kolumbusring 16	12-06	C
220	Schmarl	Kolumbusring 2	12-07	C
221	Schmarl	Kolumbusring 35	12-08	A
222	Schmarl	Kolumbusring 57	12-09	A
223	Schmarl	Roald-Amundsen-Str. 24	12-10	SR
224	Schmarl	Roald-Amundsen-Str. 27	12-11	C
225	Schmarl	Stephan-Jantzen-Ring 16	12-12	C
226	Schmarl	Stephan-Jantzen-Ring 36	12-13	C
227	Schmarl	Stephan-Jantzen-Ring 45	12-14	C
228	Schmarl	Vitus-Bering-Str. 24	12-15	C
229	Schmarl	Vitus-Bering-Str. 32	12-16	C
230	Schmarl	Willem-Barents-Str. 28	12-17	C
231	Stadtmitte	Alter Markt 1	19-11	A
232	Stadtmitte	Am Strande 2a	19-17	A
233	Stadtmitte	Am Strande 50	19-15	SR
234	Stadtmitte	Am Wendländer Schilde 7	19-14	A
235	Stadtmitte	August-Bebel-Str. 36	19-02	A
236	Stadtmitte	Bahnhofstr. 11a	19-09	A
237	Stadtmitte	Bahnhofstr. 3	19-03	A
238	Stadtmitte	Blücherstr. 54a	19-08	A
239	Stadtmitte	Küterbruch	19-10	A
240	Stadtmitte	Apostelstraße	19-04	A
241	Stadtmitte	Johannisstr. 8	19-16	A
242	Stadtmitte	Kleine Wasserstr. 10	19-18	A
243	Stadtmitte	Paulstr. 41	19-05	A
244	Stadtmitte	Schillerplatz 11	19-06	SR
245	Stuthof	Stuthof 10	30-01	C
246	Südstadt	Albert-Einstein-Str. 19	17-16	A
247	Südstadt	Brahestr. 36	17-01	SR
248	Südstadt	Brahestr. 6a	17-02	A
249	Südstadt	Erich-Schlesinger-Str. 50	17-03	A
250	Südstadt	Erich-Weinert-Str. 18	17-04	A
251	Südstadt	Ernst-Haeckel-Str. 1	17-05	A
252	Südstadt	Galileistr. 8	17-06	A
253	Südstadt	Lomonossowstr. 13	17-07	A
254	Südstadt	Majakowskistr. 26	17-08	SR
255	Südstadt	Max-Planck-Str. 5a	17-15	SR
256	Südstadt	Platz der Freundschaft 7	17-09	A
257	Südstadt	Robert-Koch-Str. 8	17-14	A
258	Südstadt	Rudolf-Diesel-Str. 3	17-10	A
259	Südstadt	Tychsenstr. 11	17-12	SR
260	Südstadt	Weidengrund 75	17-13	A
261	Südstadt	Ziolkowskistr. 10	24-19	A
262	Südstadt	Zur Mooskuhle 26c	17-11	C

263	Toitenwinkel	Albert-Schweitzer-Str. 8	24-01	C
264	Toitenwinkel	Baumschulenweg 1	24-24	C
265	Toitenwinkel	Baumschulenweg 6	24-03	C
266	Toitenwinkel	Bertha-von-Suttner-Ring 24	24-02	C
267	Toitenwinkel	Hafenbahnweg 7	24-04	SR
268	Toitenwinkel	Ilja-Ehrenburg-Str. 6	24-05	C
269	Toitenwinkel	Jawaharlal-Nehru-Str. 12	24-06	SR
270	Toitenwinkel	Joliot-Curie-Allee 62	24-07	C
271	Toitenwinkel	Krummendorfer Str. 11d	24-08	C
272	Toitenwinkel	Martin-Luther-King-Allee 23	24-22	C
273	Toitenwinkel	Martin-Luther-King-Allee 35	24-10	C
274	Toitenwinkel	Martin-Luther-King-Allee 8	24-09	C
275	Toitenwinkel	Martin-Niemöller-Str. 20	24-11	C
276	Toitenwinkel	Pablo-Neruda-Str. 12	24-12	SR
277	Toitenwinkel	Pablo-Picasso-Str. 1	24-13	C
278	Toitenwinkel	Pablo-Picasso-Str. 20	24-14	C
279	Toitenwinkel	Salvador-Allende-Str. 46	24-15	C
280	Toitenwinkel	Schlehenweg 2	24-17	C
281	Toitenwinkel	Schlehenweg 6	24-18	C
282	Toitenwinkel	Urho-Kekkonen-Str. 16	24-20	C
283	Toitenwinkel	Zum Lebensbaum 22	24-21	C
284	Toitenwinkel	Zum Schäferteich 20	24-16	C
285	Toitenwinkel	Zum Vogelnest 6	24-23	C
286	Torfbrücke	Torfbrücke 7	07-01	C
287	Warnemünde	Wiesenweg 10	01-03	A
288	Warnemünde	Am Strom 3	01-01	SR
289	Warnemünde	Heinrich-Heine-Str. 4	01-02	SR
290	Warnemünde	Parkstr. 12	01-05	A
291	Warnemünde	Parkstr. 32	01-06	SR
292	Warnemünde	Schillerstr. 10e	01-07	SR
293	Wiethagen	Wiethagen 3a	06-01	C

Legende:

SR	Stadtentsorgung im Rahmen Auftrag Straßenreinigung /Winterdienst
A	erste Priorität Beauftragung Veolia
B	zweite Priorität Beauftragung Veolia
C	dritte Priorität Beauftragung Veolia

Nr.	Stadtteil	Lage	Plätze	Bemerkung
1	KTV	Kabutzenhof	1	am Parkplatz Liegeplatz der Georg-Büchner
2	Brinkmannsdorf	Höger Up	3	Tessiner Str. Höhe Hotel Brinkmannsdorf
3	KTV	Brink	8	in Richtung Wismarsche Straße / Ecke Feldstr.
4	Innenstadt	Glatter Aal	5	Sackgasse gegenüber der Gaststätte "Vabiano"
5	Innenstadt	Kaufhof	3	Lange Straße, Eingang zum Kaufhof vor der Ecke Breite Straße
6	Hansaviertel	Schillingallee	8	Ecke Dethardingstr./ Anklamer Str.
7	Südstadt	Max-Planck-Str	7	gegenüber dem Eingang zur Südstadtklinik, nach der Kreuzung Südring/M.-Pl.-Str.
8	Reutershagen	Graf-Schwerin-Str	6	Ecke Hamburger Str., Abfahrt Bus Linien
9	Dierkow	Brandinstr.	4	Brandin-Str. / Ecke Kurt-Schumacher-Ring
10	Toitenwinkel	M.-L.-King Allee	4	Ecke M.-L.-King-Allee / Nehru-Str.
11	Dierkow	Dierkower Allee	3	Kurt-Schumacher-Ring Ecke Dierkower Alle, Höhe Autohaus Krüll
12	Überseehafen	Fährterminal	4	Ost-West-Str., direkt am Fährterminal
13	Evershagen	E.-Welk-Str.	4	Ehm-Welk-Str. an der Kreuzung Ehm-Welk-Str./B.-Brecht-Str./Nexö-Ring
14	Schmarl	Kolumbusring	4	Kolumbusring, Am Einkaufscenter
15	Lütten Klein	Rigaer Str.	5	auf dem Netto-Parkplatz zur Rigaer Str. Ecke Warnowallee
16	Lütten Klein	Warnowallee	5	neben Einfahrt Tiefgarage beim Warnowpark, gegenüber Haltestelle Lüttenklein-Zentrum
17	Lichtenhagen	Güstrower Str.	3	gegenüber Einkaufszentrum Hammer, Güstrower Ecke Flensburger Str.
18	Groß Klein	Schiffbauerring	4	Parkplätze Schiffbauerring Ecke A.-Tischbein-Str., gegenüber Seiteneingang Klenowtor, in der Nähe S-Bahn-Halte Lichtenhagen
19	Warnemünde	Kirchplatz	3	Kirchenplatz, Ecke Kirchstr.
20	Warnemünde	Kurhausstr.	4	Kurhausstr. Ecke Seestr.
21	Warnemünde	Bhf	2	vom Bahnhof kommend Richtung Strom linksseitig vor der Brücke
22	Südstadt	Südstadtcenter	3	Nobelstraße Ecke Majakowskie Str.
23	Toitenwinkel	J.-Curie-Allee	3	J.-Curie-Allee Ecke Picassostr.
24	Sievershagen	Ostseepark	2	Parkplatz, Nähe Eingang zum Real
25	Groß Klein	S-Bahnhof, L.-Kl.	4	S-Bahnhof Lütten-Klein, Abfahrt der Buslinien, direkt neben der Alten Warnemünder Chaussee
26	Dierkow	Dierkower Kreuz	2	Parkplatz, Abfahrt der Buslinien
27	Bentwisch	Hanse-Center	2	Hansestraße, Mittig Einkaufszentrum Hanse Center
28	Innenstadt	Lange Str.	3	Lange Straße Richtung Doberaner Platz vor der Fußgängerampel Höhe ehemals Gastst. Storch
29	Lütten Klein	Warnowpark	3	rechts direkt vor dem Warnowpark nach der Kreuzung Warnowallee/Petersburger Str. Richtung Lichtenhagen
30	Warnemünde	Passargierkai	6	Parkplatz am Fährterminal
31	Bhf	Nordseite	5	Bahnhof Ausgang Richtung Rostock Zentrum
32	Bhf	Südseite	4	Bahnhof Ausgang Richtung Südstadt, ZOB
33	Lütten Klein	Kino Cine Star	4	Petersburger Str., direkt vor dem Cinestar gegenüber dem Warnowpark
34	Innenstadt	Universitätsplatz	4	Nähe Barocksaal
35	Hohe Düne	An der See	2	auf dem Parkplatz vor dem Fähranleger /von/nach Warnemünde