

Einladung / Tagesordnung

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

Sitzungstermin: Donnerstag, 15.10.2020, Uhr

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

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 24.09.2020

4 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 29.09.2020

5 Anträge

5.1 Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) 2020/AN/1241
Einführung sog. Elternhaltestellen an allen Rostocker Grundschulen

5.2 Vorsitzende der Fraktionen DIE LINKE.PARTEI, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 2020/AN/1438
Bekenntnis der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu ethischem und umweltfreundlichem Handeln bei Finanzangelegenheiten (Divestment)

5.3 Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) 2020/AN/1459
Ausgleich für die Fahrpreiserhöhung

6 Beschlussvorlagen

6.1 Leitentscheidung Projektbausteine 2020/BV/1359

6.1.1 Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) 2020/BV/1359-01 (ÄA)
Leitentscheidung Projektbausteine

- 6.2 Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt) 2020/BV/1392

7 Informationsvorlagen

- 7.1 Bericht über den Erfüllungsstand der Schutzziele "Kritischer Wohnungsbrand" und "Technische Hilfeleistung" und der Qualitätsstandards sowie über die Personalentwicklung für das Kalenderjahr 2019 2020/IV/0931

8 Verschiedenes

- 8.1 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o. Ä.
- 8.2 Weitere Informationen

9 Schließen der Sitzung

gez. Andrea Krönert
Ausschussvorsitzende

Wichtige Hinweise für alle, an der Sitzung teilnehmende Personen:

Plätze für Besucherinnen und Besucher sind beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Telefon 0381 381-6179 oder per E-Mail nadine.gentz@rostock.de bis zum 15. Oktober 2020, 12.00 Uhr, zu reservieren. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass aufgrund der aktuellen Umstände für Gäste und VertreterInnen der Medien insgesamt nur eine begrenzte Anzahl Plätze zur Verfügung steht. Die Vergabe der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Eingänge der Anmeldungen.

Gemäß § 7 mit Anlage 36 der Verordnung der Landesregierung zur weiteren schrittweisen Lockerung der coronabedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens in Mecklenburg-Vorpommern (Corona-Lockerungs-LVO M V) werden die anwesenden Personen in einer Anwesenheitsliste mit Vor- und Familienname sowie vollständiger Anschrift und Telefonnummer erfasst.

Die Anwesenheitsliste wird gemäß vorgenannter Verordnung vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft für die Dauer von vier Wochen nach Ende der Sitzung aufbewahrt und ist der zuständigen Gesundheitsbehörde im Sinne des § 2 Absatz 1 Infektionsschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern auf Verlangen vollständig herauszugeben.

Weiterhin wird für die Durchführung der Sitzung dringend auf die Einhaltung der Regelungen des § 7 mit Anlage 36 der Corona-Lockerungs-LVO M V hinsichtlich der gestiegenen hygienischen Anforderungen sowie des Einhaltens des Mindestabstands von 1,5 Metern zwischen Personen verwiesen.

Tagesordnung - Nachtrag

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

Sitzungstermin: Donnerstag, 15.10.2020, 17:00 Uhr

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

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 24.09.2020**
- 4 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 29.09.2020**
- 5 Anträge**
 - 5.1 Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) 2020/AN/1241
Einführung sog. Elternhaltestellen an allen Rostocker Grundschulen
 - 5.1.1 Einführung sog. Elternhaltestellen an allen Rostocker Grund- 2020/AN/1241-01 (SN)
(NT) schulen
 - 5.1.2 Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) 2020/AN/1241-02 (ÄA)
(NT) Einführung sog. Elternhaltestellen an allen Rostocker Grundschulen
 - 5.2 Vorsitzende der Fraktionen DIE LINKE.PARTEI, BÜNDNIS 2020/AN/1438
90/DIE GRÜNEN
Bekenntnis der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu ethischem und umweltfreundlichem Handeln bei Finanzangelegenheiten (Divestment)
 - 5.3 Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) 2020/AN/1459
Ausgleich für die Fahrpreiserhöhung
 - 5.3.1 Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) 2020/AN/1459-02 (ÄA)
(NT) Ausgleich für die Fahrpreiserhöhung

5.4 (NT)	Vorsitzende der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE.PARTEI und der SPD Reduzierung der Lebensmittelverschwendung in Rostock	2020/AN/1465
-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

6 **Beschlussvorlagen**

6.1	Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359
-----	-----------------------------------	--------------

6.1.1	Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-01 (ÄA)
-------	---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.2 (NT)	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-02 (ÄA)
---------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.3 (NT)	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-03 (ÄA)
---------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.4 (NT)	Dr.Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-04 (ÄA)
---------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.5 (NT)	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-05 (ÄA)
---------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.6 (NT)	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-06 (ÄA)
---------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.7 (NT)	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-07 (ÄA)
---------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.8 (NT)	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-08 (ÄA)
---------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.9 (NT)	Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-09 (ÄA)
---------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.10 (NT)	Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-10 (ÄA)
----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.1.11 (NT)	Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) Leitentscheidung Projektbausteine	2020/BV/1359-11 (ÄA)
----------------	-------------------------------------------------------------------------------	----------------------

6.2	Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)	2020/BV/1392
-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

7 **Informationsvorlagen**

7.1	Bericht über den Erfüllungsstand der Schutzziele "Kritischer Wohnungsbrand" und "Technische Hilfeleistung" und der Qualitätsstandards sowie über die Personalentwicklung für das Kalenderjahr 2019	2020/IV/0931
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

8 Verschiedenes

8.1 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o. Ä.

8.2 Weitere Informationen

9 Schließen der Sitzung

gez. Andrea Krönert
Ausschussvorsitzende

Wichtige Hinweise für alle, an der Sitzung teilnehmende Personen:

Plätze für Besucherinnen und Besucher sind beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Telefon 0381 381-6179 oder per E-Mail nadine.gentz@rostock.de bis zum 15. Oktober 2020, 12.00 Uhr, zu reservieren. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass aufgrund der aktuellen Umstände für Gäste und VertreterInnen der Medien insgesamt nur eine begrenzte Anzahl Plätze zur Verfügung steht. Die Vergabe der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Eingänge der Anmeldungen.

Gemäß § 7 mit Anlage 36 der Verordnung der Landesregierung zur weiteren schrittweisen Lockerung der coronabedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens in Mecklenburg-Vorpommern (Corona-Lockerungs-LVO M V) werden die anwesenden Personen in einer Anwesenheitsliste mit Vor- und Familienname sowie vollständiger Anschrift und Telefonnummer erfasst.

Die Anwesenheitsliste wird gemäß vorgenannter Verordnung vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft für die Dauer von vier Wochen nach Ende der Sitzung aufbewahrt und ist der zuständigen Gesundheitsbehörde im Sinne des § 2 Absatz 1 Infektionsschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern auf Verlangen vollständig herauszugeben.

Weiterhin wird für die Durchführung der Sitzung dringend auf die Einhaltung der Regelungen des § 7 mit Anlage 36 der Corona-Lockerungs-LVO M V hinsichtlich der gestiegenen hygienischen Anforderungen sowie des Einhaltens des Mindestabstands von 1,5 Metern zwischen Personen verwiesen.

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) Einführung sog. Elternhaltestellen an allen Rostocker Grundschulen		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
30.09.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
06.10.2020	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Einführung sogenannter „Elternhaltestellen“ im Umkreis von 250 Metern aller Rostocker Grundschulen zu prüfen. Ziel soll die Entlastung des Verkehrs direkt vor den Schulen sein.

Als weiteres Instrument der Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist das Schulwegtraining für Schulen, Eltern und Kindern ebenso zu prüfen. Hierfür sind geeignete Partner zu suchen und in einem offenen Netzwerk zu bündeln.

Das Prüfergebnis ist der Bürgerschaft in ihrer Sitzung im Dezember 2020 vorzulegen.

Sachverhalt:

Leider hat die Mobilität von Schulkindern in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen. Dies liegt nicht nur an weiten oder unsicheren Schulwegen, sondern auch an Eltern, die ihre Kinder – aus Angst vor Unfällen, Übergriffen oder aus Zeitmangel – bis vor das Schultor fahren. Durch verbotswidriges Halten oder riskante Wendemanöver werden viele Schulkinder gefährdet und angrenzende Wohngebiete unnötig belastet. Durch das Schaffen von naheliegenden Ein- und Ausstiegspunkten für Eltern und Kinder soll der Verkehr direkt vor Schulen entlastet werden. Im Jahr 2018 hat der ADAC bereits einen ausführlichen Vorschlagskatalog erarbeitet. Dieser sollte als Leitlinie für die Prüfung und spätere Umsetzung dienen.

Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung verbessert die Verkehrskompetenz der Schülerinnen und Schüler. Die aktive Teilnahme am Straßenverkehr (selbständige Bewältigung des Schulweges zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln) ermöglicht es Kindern, sichere und kompetente Verkehrsteilnehmer zu werden und somit das Risiko von Unfällen zu minimieren. Neben der Verminderung von Verkehrsunfällen zeigen sich bei Kindern, die den Schulweg – zumindest teilweise – aktiv bestreiten, im Vergleich zu Kindern, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, noch zahlreiche weitere positive Effekte.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Daniel Peters
Fraktionsvorsitzender

Anlagen

1	ADAC Leitfaden für die Praxis 2018 Elterntaxi an Grundschulen	öffentlich
---	---------------------------------------------------------------	------------

Das Elterntaxi an Grundschulen

Ein Leitfaden für die Praxis

- Hol- und Bringverkehr aus Schul- und Elternsicht
- Checklisten für Elternhaltestellen
- Beispiele aus der Praxis



ADAC – Wir machen **Mobilität** sicher.

Impressum

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
Internet: adac.de

Redaktion

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler, ADAC e.V.
Dipl.-Ing. Tanja Leven und Jens Leven, bueffee GbR, Wuppertal

Vertrieb

Diese Fachbroschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2830103 direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München, E-Mail: verkehr.team@adac.de, bezogen werden.
Die Schutzgebühr beträgt 5,00 Euro.
Kostenloser Download möglich: adac.de/elterntaxi

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2018 ADAC e.V. München

Bildnachweise

Titel: ADAC
S. 6 bueffee GbR (oben), Behörde für Schule und Berufsbildung, Stadt Hamburg (Mitte)
S. 12 bueffee GbR
S. 13 AOK Northwest Dortmund (oben rechts), bueffee GbR (unten rechts)
S. 14 ADAC
S. 16 ADAC

Inhalt

Vorwort	05
Grundlagen	06
Hol- und Bringverkehr aus Schulsicht	07
Hol- und Bringverkehr aus Elternsicht	08
Bestandsaufnahme vor der Schule	09
Standortbewertung für Elternhaltestellen	10
Beispiele aus der Praxis	12
Empfohlene Projektschritte	13
Wirksamkeit von Elternhaltestellen	14
Empfehlungen	16
Literaturverzeichnis und Links	17

Vorwort



Ulrich Klaus Becker
ADAC Vizepräsident
für Verkehr

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Im Jahr 2016 verunglückten in Deutschland 7.805 Kinder von sechs bis neun Jahren, davon 14 tödlich. Auch wenn nur etwa jeder fünfte Unfall auf dem Schulweg passiert und die langfristige Entwicklung der Kinderunfälle rückläufig ist, müssen weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um die nach wie vor hohe Zahl von Schulwegunfällen weiter zu senken.

Durch schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung wird die Verkehrskompetenz der Kinder verbessert und damit ein wesentlicher Beitrag zur Vermeidung von Schulwegunfällen geleistet. Aber auch die Teilnahme an außerschulischen Trainingsprogrammen und die selbstständige Bewältigung des Schulwegs zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr spielen eine wichtige Rolle. Der ADAC bietet hierzu zahlreiche Programme und Aktionen an. Leider hat die selbstständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen. Dies liegt nicht nur an weiten oder unsicheren Schulwegen, sondern auch an Eltern, die ihre Kinder aus Angst vor Unfällen und Übergriffen, aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit mit dem Auto direkt bis vor das Schultor fahren. Durch verbotswidriges Halten oder riskante Wendemanöver behindern manche nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern gefährden auch die Kinder – ihre eigenen eingeschlossen.

Für Kinder ist es besser, den kompletten Weg zur Grundschule zu Fuß zurückzulegen, sofern die Schulwege sicher und nicht zu lang sind und anhand von Schulwegplänen eingeübt wurden. Im Einzelfall kann aber auch das Elterntaxi eine vertretbare Alternative zum Zu-Fuß-Gehen sein. Dafür wären sogenannte Elternhaltestellen im näheren Umfeld der Schule förderlich, von denen aus die Schule sicher zu erreichen ist. Diese Broschüre soll aufzeigen, wie Schulen und Eltern das Thema „Hol- und Bringverkehr an Grundschulen“ beurteilen. Insbesondere sollen Schulleiter und Lehrer anhand von Checklisten in die Lage versetzt werden, Probleme durch Hol- und Bringverkehre vor ihrer Schule richtig einzuschätzen und bei Bedarf einen geeigneten Standort für Elternhaltestellen ausfindig zu machen.

Ulrich Klaus Becker



Grundlagen

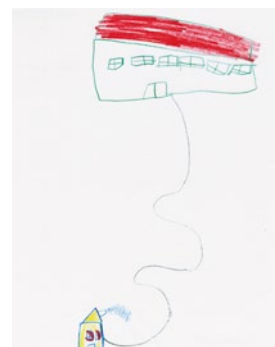
Kinder unterliegen im Straßenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis. Aus Sicht der Unfallstatistik stellt die Mitfahrt im Pkw ein größeres Risiko für Kinder von sechs bis neun Jahren dar als die Fortbewegung mit jedem anderen Verkehrsmittel. So kommen jährlich mehr Kinder im Pkw der Eltern zu Schaden als durch die selbstständige Mobilität zu Fuß.

Daher werden seit geraumer Zeit zunehmend Konzepte entwickelt, die auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens von Kindern hin zu einer selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr abzielen. Leider fallen diese Konzepte noch nicht überall auf fruchtbaren Boden, da immer noch zu wenige Eltern bereit sind, Hol- und Bringfahrten zu reduzieren.

Mittlerweile ist durch zahlreiche Studien nachgewiesen, dass die tägliche Bewältigung des Schulwegs zu Fuß eine Reihe von positiven Effekten auf die kindliche Entwicklung hat. Dazu zählen eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, eine gesteigerte körperliche Fitness, der Abbau von Übergewicht sowie – bei gemeinsamer Bewältigung des Schulwegs mit anderen Kindern – die Verbesserung des Sozialverhaltens.



Zeichnung: Julia F.



Zeichnung: Anastasia G.

Hinzu kommt, dass Kinder dadurch frühzeitiger ein Bewusstsein für Gefahrensituationen im Straßenverkehr entwickeln und in die Lage versetzt werden, ein räumliches Bild („geistige Landkarte“) der eigenen Stadt bzw. des eigenen Schulwegs zu entwerfen.

Diese Broschüre soll dazu anregen, Hol- und Bringverkehre der Eltern zu reduzieren oder zumindest verträglicher zu gestalten. Sie soll dabei unterstützen, das Problemfeld „Hol- und Bringverkehr an Grundschulen“ einzuschätzen und sinnvolle Handlungsansätze zu liefern.

Verunglückte Kinder von sechs bis neun Jahren im Jahr 2016

	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Pkw-Mitfahrer	3.247	2.894	346	7
Fußgänger	2.328	1.711	612	5
Radfahrer	1.860	1.639	219	2
Sonstige	370	341	29	0
Summe	7.805	6.585	1.206	14

(Quelle: Statistisches Bundesamt)

Hol- und Bringverkehr aus Schulsicht

Bei Vor-Ort-Analysen an Grundschulen wurde festgestellt, dass der Hol- und Bringverkehr der Eltern die Sicherheit der Schulkinder gefährdet. Verkehrsverstöße unmittelbar vor den Grundschulen waren eher die Regel als die Ausnahme.

Gefährdungen und Behinderungen resultierten überwiegend aus dem Fehlverhalten von Eltern beim Bringen oder Abholen ihrer Kinder. Dazu zählen die Behinderung von Schulbussen, gefährliche Fahr- und Wendemanöver sowie unerlaubtes Halten im Haltverbot (z. B. in Feuerwehruzufahrten). Auch die Kinder können Gefahren nicht immer richtig einschätzen. So konnte wiederholt beobachtet werden, dass sie direkt vom Fahrzeug zur Straße hin aussteigen oder zwischen parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren.

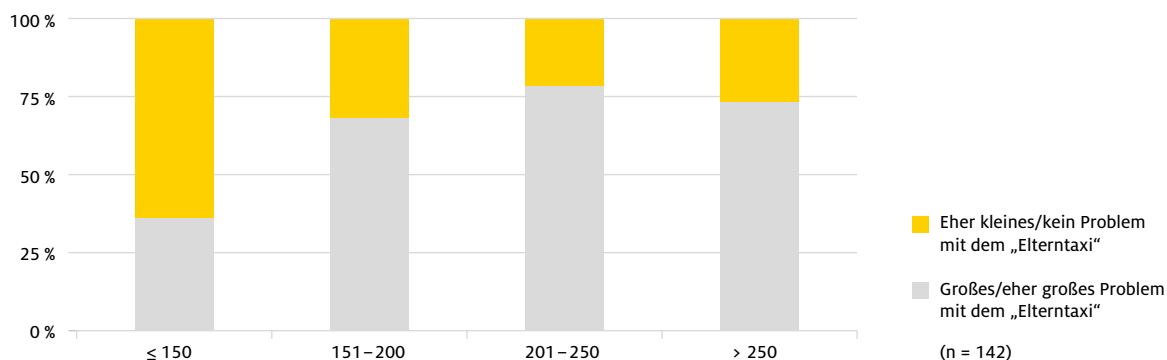
Um herauszufinden, wie stark das Problem „Elterntaxi“ von den Schulen wahrgenommen wird, wurde im Juli 2013 im Auftrag des ADAC e.V. eine Befragung von 750 Grundschulen in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Des Weiteren diente diese Befragung dazu, Schulen mit „Problemdruck“ zu ermitteln, um dort weitere Analysen sowie eine Elternbefragung vornehmen zu können.

Bei der Befragung (Rücklauf: 162 von 750 Schulen) hat sich gezeigt, dass fast zwei Drittel der Grundschulen (63,6 Prozent) ein deutliches Problem mit dem „Elterntaxi“ haben. Es zeigte sich, dass Schulen mit einem hohen Anteil an Hol- und Bringverkehr deutlich häufiger größere Verkehrssicherheitsprobleme haben als Schulen mit geringem Elterntaxi-Verkehr.

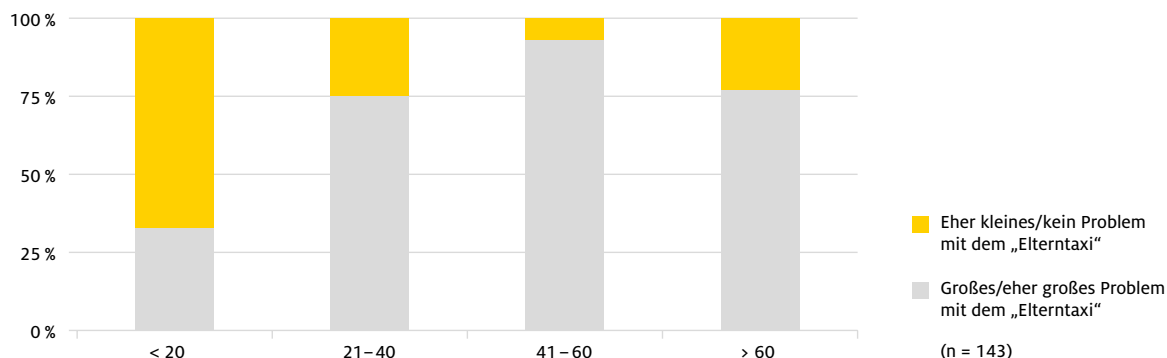
Anteile der „Autokinder“ über 20 Prozent werden von den meisten befragten Grundschulen als belastend empfunden, sodass hier die einfache Faustformel gilt: weniger „Elterntaxis“ = weniger Probleme und weniger Gefährdung der Kinder.

Ferner wurde untersucht, ob die Schulgröße einen Einfluss auf das Problem „Elterntaxi“ hat. Dabei hat sich gezeigt, dass Grundschulen mit bis zu 150 Schülern nur relativ selten Probleme mit dem „Elterntaxi“ bekla-gen. Anders sieht es bei den größeren Schulen aus, wo es viel häufiger zu der Situation kommt, dass mehrere Eltern ihre Kinder gleichzeitig vor der Schule absetzen bzw. abholen. Ziel muss daher sein, den Anteil der „Autokinder“ insbesondere an den größeren Schulen zu reduzieren und die verbleibenden Hol- und Bring-verkehre auf verträgliche und sichere Orte zu verlagern.

Probleme mit dem „Elterntaxi“ nach Anzahl der Schüler



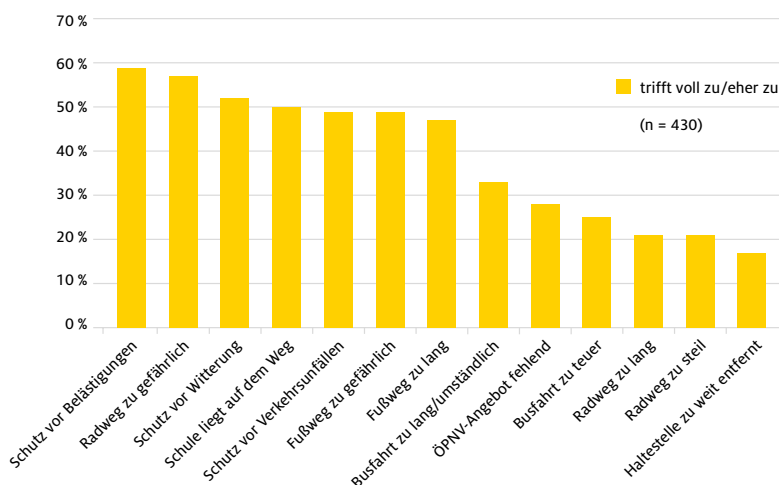
Probleme mit dem „Elterntaxi“ nach Anteil der „Autokinder“



Hol- und Bringverkehr aus Elternsicht

Im Juli 2013 wurde eine Elternbefragung an 14 Grundschulen in 13 Städten in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Es wurden nur solche Schulen in die Untersuchung einbezogen, die nach eigener Einschätzung ein Problem mit dem Hol- und Bringverkehr haben. Die Elternbefragung zielte insbesondere darauf ab, mehr über die Motive der Eltern zu erfahren, die ihre Kinder mehrmals pro Woche mit dem Auto zur Schule bringen oder von dort abholen. Die Befragung erfolgte mit schriftlichem Fragebogen, wobei die Ergebnisse (430 Rückantworten) statistisch zwar nicht als repräsentativ betrachtet werden können, aber dennoch wichtige Hinweise zur Problematik liefern.

Motive der Eltern für Hol- und Bringverkehr



Kinder werden häufiger und regelmäßiger zur Schule gebracht als von dort abgeholt. Da sie zum Teil unterschiedliche Schulschlusszeiten haben, wird das Problem der Bringverkehre bei Schulbeginn in der Regel stärker wahrgenommen als das Problem der Holverkehre zu Schulschluss.

Bequemlichkeit oder ganz praktische Überlegungen, wie „da mein Nachbar sein Kind eh mit dem Auto zur Schule bringt, fährt mein Sohn morgens gern mit, da er noch müde ist“, sind nicht selten und stellen ein wesentliches Motiv für häufiges Bringen und Holen der Kinder dar. Etwa jedes zweite zur Schule gefahrene Kind bewältigt aufgrund der Entfernung zwischen Wohnort und Schule den Schulweg nicht auf der gesamten Strecke zu Fuß. Während sich das Hol- und Bringverhalten bei Mädchen und Jungen nicht wesentlich unterscheidet, werden Kinder der ersten beiden Grundschulklassen im Vergleich zu den älteren Grundschulern deutlich häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht und abgeholt.

Hauptursache für Hol- und Bringverkehre sind aus Sicht der Eltern als unsicher empfundene Schulwege: „Es ist nicht möglich, meine Kinder allein zur Schule zu schicken, da der Fußweg für die Kinder nicht sicher ist.“ Gemeint sind damit mangelnde Verkehrssicherheit und befürchtete Belästigungen oder Bedrohungen. Der mit Abstand wichtigste Verbesserungsvorschlag im Bereich der Fußwege betrifft die Einrichtung von sicheren Querungsstellen in Form von Ampeln, Zebra-Streifen oder Schülerlotsendiensten.

Bei der Einrichtung von Elternhaltestellen für Kinder ist die Sicherheit des Schulwegs zwischen der Ausstiegsstelle und der Schule für Eltern ebenfalls ein zentrales Kriterium.

„Wichtig ist, dass die Gesundheit der Kinder auf dem Schulweg nicht gefährdet wird; aus diesem Grund ist eine Zone für das Wegbringen und Abholen der Kids sinnvoll“, resümiert ein Vater eines Erstklässlers aus Marl. Hinzu kommt die Entfernung von der Ausstiegsstelle zur Schule, die laut den befragten Eltern ca. 200 Meter betragen kann. Eine Kombination aus Autofahrt und Fußweg wird von den Eltern dabei durchaus akzeptiert. „Wir lassen unseren Sohn dreimal die Woche den halben Weg zu Fuß zur Schule gehen.“

Andere Eltern würden ihre Kinder sogar den gesamten Schulweg selbstständig zurücklegen lassen, wenn dieser – z. B. durch die Bildung von Gehgemeinschaften – sicherer wäre. Manche Eltern sind sich durchaus bewusst, dass man mit gutem Beispiel vorangehen muss, wenn man das Mobilitätsverhalten der Kinder zugunsten des Zu-Fuß-Gehens beeinflussen will. Appelliert wird auch an die Vorbildfunktion der Lehrer, die öfter mal zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule kommen sollen.

Die Eltern konnten im Rahmen der Elternbefragung über die Namensgebung des Haltebereiches für Hol- und Bringverkehr abstimmen. Der Vorschlag „Hol- und Bringzone“ wurde am besten bewertet. Über 80 Prozent der Eltern finden diesen Begriff „Sehr gut“ oder „eher gut“, der Begriff „Elternhaltestelle“ folgte mit 72 Prozent. Mit ca. 40 Prozent war die Zustimmung für „Elterntaxi-Haltestelle“ oder „Elternhalt“ deutlich geringer.

Der ADAC hat sich für die Verwendung des Begriffs „Elternhaltestelle“ entschieden, weil Autofahrer ohne Vorkenntnisse – anders als Eltern – diesen Terminus besser verstehen. Damit ist zu erwarten, dass die Akzeptanz höher ausfällt.

Bestandsaufnahme vor der Schule

Lehrer und Schulleiter sind häufig nur intuitiv in der Lage, die Verkehrssituation vor ihrer Schule und insbesondere den Hol- und Bringverkehr der Eltern einzuschätzen. Die folgende Checkliste soll Schulleiter und Lehrer dabei unterstützen, Probleme des Hol- und Bringverkehrs zu benennen und daraus Handlungsbedarf zur Einrichtung von Elternhaltestellen abzuleiten.

Da nicht alle zugrunde liegenden Kriterien die gleiche Relevanz für die Verkehrssicherheit haben, wird die Häufigkeit ihres Auftretens unterschiedlich gewichtet.

So löst bereits das einmalige Halten pro Woche im absoluten Haltverbot „Warnstufe Rot“ aus, während das Halten in Busbuchten erst bei täglichen Wiederholungen zum ernststen Problem wird.

Unabhängig von der Bewertung der Checklisten sollte das Ziel verfolgt werden, den Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, auf unter 10 Prozent zu reduzieren. Bereits bei einem Elterntaxi-Anteil zwischen 10 und 15 Prozent sollte über die Einleitung von Maßnahmen zur Förderung des Zufußgehens nachgedacht werden, bei noch höherem Elterntaxi-Anteil besteht Handlungsbedarf.

➔ Checkliste „Handlungsbedarf für Elternhaltestellen“

Thema	Kriterium	Häufigkeit		
		wöchent- lich	täglich	mehrfach täglich
Behinderungen im Verkehrsablauf durch Hol- und Bringverkehre	keine	↑	↑	↑
	des fließenden Verkehrs	↘	↘	↓
	von Fußgängern auf Gehwegen	↘	↓	↓
	von Fußgängern an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln	↘	↓	↓
	von Schul-/Linienbussen	↘	↓	↓
Halten und Parken der Eltern	auf Parkplätzen/Parkbuchten	↑	↑	↑
	in Busbuchten	↑	↘	↓
	auf dem Lehrerparkplatz	↑	↘	↓
	im eingeschränkten Haltverbot (bis 3 Min.)	↑	↘	↓
	vor privaten Einfahrten	↘	↘	↓
	im eingeschränkten Haltverbot (über 3 Min.)	↘	↓	↓
	bei zu schmaler Fahrbahn	↘	↓	↓
	auf Geh-/Radwegen	↘	↓	↓
	auf Zebrastreifen, Mittelinseln	↓	↓	↓
	auf Feuerwehrezufahrten	↓	↓	↓
	im absoluten Haltverbot	↓	↓	↓
Wenden der Eltern	in Wendehämmern und -schleifen	↑	↑	↑
	über Geh-/Radwege	↘	↓	↓
	auf Zebrastreifen, Mittelinseln	↘	↓	↓
	an Stellen ohne ausreichende Sicht	↓	↓	↓
Straßenüberquerung von Fußgängern	an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln	↑	↑	↑
	zwischen Sichthindernissen (z. B. Autos)	↘	↓	↓
	ohne Überquerungshilfe	↘	↓	↓

↑ unproblematisch ↘ teilweise problematisch ↓ problematisch

Auswertung: Ab einer Bewertung „weißer Pfeil“ sollte der Handlungsbedarf anhand des Gefährdungspotenzials geprüft werden. Ab 2–3 Bewertungen „weißer Pfeil“ bzw. ab 5 Bewertungen „grauer Pfeil“ besteht Handlungsbedarf. Hol- und Bringverkehr soll in der Schule mit Unterstützung der Kommune und der Polizei aktiv thematisiert werden. Treten überwiegend „graue Pfeile“ auf, kann der Hol- und Bringverkehr thematisiert werden. Bei „gelben Pfeilen“ besteht kein Bedarf zur Einrichtung von Elternhaltestellen.

Standortbewertung für Elternhaltestellen

Bei der Einrichtung von Elternhaltestellen muss sichergestellt sein, dass dadurch keine neuen Verkehrsprobleme erzeugt werden. Bei der Suche nach geeigneten Standorten sollten deshalb folgende Empfehlungen beachtet werden:

- » Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Standorte
- » Einhaltung einer Mindestentfernung von 250 m zur Schule
- » Vermeidung zusätzlicher Fahrwege (in Wohngebieten)
- » Prüfung auf potenzielle Probleme bzw. auf gefährliche Fahrmanöver
- » Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte (StVO-Konformität)

Elternhaltestellen werden besser angenommen, wenn gleichzeitig Projekte zur Bewegungsförderung durchgeführt werden. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit fördert dabei die Akzeptanz bei Eltern und Anwohnern.

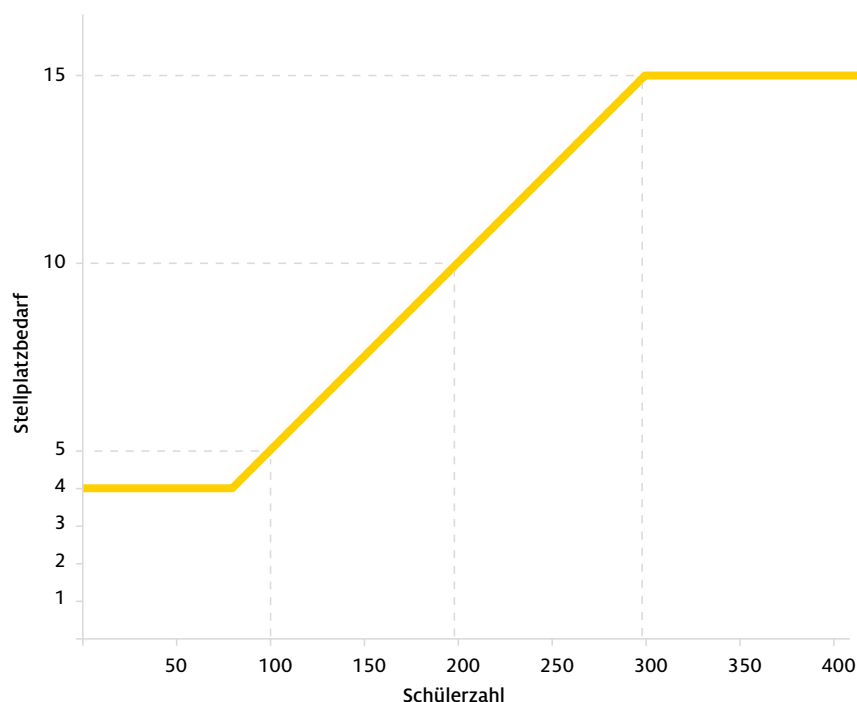
Hauptkriterium für die Ermittlung des notwendigen Stellplatzangebots für die Hol- und Bringdienste der Eltern stellt die Schulgröße dar. Je mehr Schüler die Schule hat, desto eher ist davon auszugehen, dass mehrere Eltern gleichzeitig an der Elternhaltestelle halten.

Bei der Bemessung der Stellplatzzahl sollte aber auch berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Stellplatzangebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal“ sind und damit das Zu-Fuß-Gehen an Relevanz verliert.

Daneben hängt die Anzahl der erforderlichen Stellplätze auch von der Aufenthaltsdauer der Eltern beim Absetzen ihrer Kinder ab. Bei der Bemessung des Stellplatzangebots kann – analog der zulässigen Haltedauer im eingeschränkten Haltverbot – von einer dreiminütigen Zeitspanne pro „Elterntaxi-Halt“ ausgegangen werden.

Die Standorte der Elternhaltestellen sollten den Hauptrichtungen angepasst werden, aus denen die Eltern zur Schule fahren. Pro Standort sollte Platz für drei bis fünf Fahrzeuge vorhanden sein. Das minimale Angebot sollte bei vier Stellplätzen pro Schule liegen, das maximale Angebot bei 15 Stellplätzen.

Ist die Frage der Stellplatzkapazität geklärt, geht es um die Suche nach einem günstigen Standort für die Elternhaltestelle. Bei der Standortwahl sind die Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken genauso zu berücksichtigen wie die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußgängeranlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Frequenz im Busverkehr. Anhand der nachfolgenden Checkliste lässt sich feststellen, ob der neue Standort für eine Elternhaltestelle geeignet ist.



Empfehlung für die Dimensionierung von Elternhaltestellen. Beispiel: Bei einer Anzahl von 200 Schülern wird ein Angebot von 10 Stellplätzen empfohlen.

➔ Checkliste „Standortbeurteilung für potenzielle Elternhaltestellen“

K.-o.-Kriterien			
im Bereich von Behindertenstellplätzen/Feuerwehrezufahrten/Grundstückszufahrten			↓
im Bereich von Ampeln, Zebrastreifen oder Mittelinseln			↓
im Bereich mit hohem Parkdruck durch Anwohner, Einzelhandel etc.			↓
in Bereichen mit vielen Einmündungen oder Grundstückszufahrten mit schlechter Einsehbarkeit			↓
Entfernung zur Schule			
> 250 m	↑		
150–250 m		↔	
< 150 m			↓
zulässige Geschwindigkeit (bei Lage der Elternhaltestelle am Fahrbahnrand)			
Tempo-30-Zone, Tempo-30-Straße, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h)	↑		
verkehrsberuhigter Bereich		↔	
≥ 50 km/h			↓
Querungsanlagen an Kreuzungen auf dem Weg zur Schule (entlang einer 50-km/h-Straße)			
Ampel oder Zebrastreifen	↑		
Mittelinsel		↔	
Querungsanlage nicht vorhanden			↓
Gehwegbreiten (auf dem verbleibenden Weg zur Schule)			
> 2,50 m	↑		
1,00–2,50 m		↔	
< 1,00 m oder kein Gehweg			↓
Gehwegbeleuchtung			
Beleuchtung entlang des gesamten verbleibenden Weges zur Schule	↑		
Beleuchtung nur an Querungsstellen		↔	
ohne Beleuchtung			↓
Kfz-Stärke zwischen 7:45 und 8:00 Uhr (wenn die Fahrbahn ohne Ampel oder Zebrastreifen gequert werden soll)			
≤ 40	↑		
41–80		↔	
> 80			↓
aktuelle Regelungen zum Parken und Halten (an der geplanten Elternhaltestelle)			
eingeschränktes Haltverbot, öffentlicher Parkplatz, Straßenparken (verbleibende Fahrbahnbreite > 3 m)	↑		
privater Parkplatz (z. B. Firmenparkplatz, Sportverein)		↔	
absolutes Haltverbot			↓
Verkehrsführung			
sichere Wendemöglichkeiten in Sichtweite	↑		
nur kurze Umwege durch abseitige Lage der Elternhaltestelle		↔	
Wenden nur mit Behinderung des fließenden Verkehrs			↓
Ein- und Ausparken			
Vorwärtsausparken möglich	↑		
Rückwärtsausparken erforderlich		↔	
Rückwärtsausparken über Geh- und/oder Radwege erforderlich			↓
zeitlicher Fahrzeugabstand von Linien- und Schulbussen (bei Lage der Elternhaltestelle in Busbucht)			
ca. 60 Min.	↑		
ca. 20–30 Min.		↔	
ca. 10 Min.			↓

↑ geeignet

↔ ungünstig

↓ kritisch



Beispiele aus der Praxis

Deutschlandweit wurden in den letzten Jahren zahlreiche Elternhaltestellen auf Basis dieses Leitfadens umgesetzt. Dabei haben sich die beschriebenen Projektschritte mittlerweile bewährt und als guter Ansatz herausgestellt, um die selbstständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg zu verbessern.

In Marl hat die Stadtverwaltung das Konzept mittlerweile an gut der Hälfte ihrer Grundschulen umgesetzt. Dabei geht die Initiative immer von den Schulen aus. Die Verwaltung sucht dann mögliche Standorte aus, prüft diese und analysiert die Wege von dort zur Schule. Sind Schulwegsicherungsmaßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit der Kinder auf diesen Wegen zu verbessern, werden diese möglichst zeitnah umgesetzt. Nur so finden diese Wege auch Akzeptanz bei den Eltern. „Das Konzept der Elternhaltestellen ist so einfach, schnell, preisgünstig und problemlos umzusetzen. In Marl ist es mittlerweile zum Selbstläufer geworden“, so Udo Lutz vom Planungs- und Umweltamt.

Er ist von dem Konzept überzeugt. „Inhaltlich halte ich das Konzept für sehr gut und ausgereift. Es löst nicht alle Probleme, aber durch Abwarten kommen wir ja auch nicht weiter. Nur die Ignoranz einiger weniger Eltern, die trotz der Anstrengungen vieler gemeinsamer Partner bei der Umsetzung der Maßnahmen ihre Kinder immer noch mit dem Auto „bis ins Klassenzimmer“ bringen wollen – insbesondere bei Regen und Schnee – ist negativ zu bewerten“, so Lutz weiter.

Auch in Gummersbach werden gerade an drei Grundschulen Elternhaltestellen eingeführt. Uwe Winheller, Leiter des Ressorts Straßen und Verkehr, bekräftigt, dass Eltern unbedingt an der Findung und Entwicklung der Zielsetzungen beteiligt werden sollten. „Vorteilhaft ist der nicht-restriktive Ansatz. Mit Kommunikation, Aufklärung und Bewusstseinsbildung bei sämtlichen Beteiligten können viel besser positive Entwicklungen und Verhaltensänderungen erreicht werden“, so Winheller weiter. Begleitend werden Verbesserungen an Überquerungsstellen und weitere bauliche Verkehrssicherungsmaßnahmen umgesetzt. Alle wichtigen Informationen zu den Schulwegen und Elternhaltestellen werden in einem Schulwegplan für die Eltern aufbereitet.

Als besonders zielführend hat sich die Etablierung begleitender Maßnahmen herausgestellt. „Das Verkehrszähler-Programm ist ein guter Weg, damit die Schüler im Straßenverkehr sicherer werden. Es lässt sich problemlos in den Unterrichtsalltag einbinden. So gelingt es auch, die Eltern zu sensibilisieren und zu aktivieren“, sagt Holger Schwaner, Schulleiter der Grundschule Kruppstraße in Wuppertal. An seiner Schule wurde parallel zur Einrichtung von drei Elternhaltestellen das Verkehrszähler-Programm eingeführt. Dabei sammeln die Schüler im Klassenverband Zaubensterne, wenn sie z. B. zu Fuß zur Schule gehen, zur Elternhaltestelle gebracht werden oder ihre Sicherheitsweste tragen. Ist eine gewisse Anzahl an Sternen erreicht, bekommt die Klasse eine Belohnung.

Empfohlene Projektschritte



Seit Jahren steigt der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule kommen. Appelle an die Eltern, ihre Kinder besser zu Fuß zur Schule laufen zu lassen, reichen bislang nicht aus, so dass auch neue Wege der Fußverkehrsförderung beschritten werden müssen. Mittlerweile hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass neben einer sicheren Infrastruktur auch eine moderne Schulwegplanung und eine hohe Motivation aller Beteiligten vorhanden sein müssen, um die selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern. Die Kombination folgender zehn Projektschritte kann dazu beitragen, den Elterntaxi-Verkehr vor den Schultoren zu reduzieren und die selbstständige Mobilität der Kinder auf dem Schulweg zu fördern:

» 1. Projektmotivation

Projektmotivation lässt sich vor allem über die Arbeit im interdisziplinären Team erzielen. Dazu ist es notwendig, dass möglichst alle relevanten Akteure (Schule, Elternvertretung, Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde, politische Fachausschüsse) eine Arbeitsgruppe bilden und auf das gemeinsame Ziel hinarbeiten.

» 2. Unfallanalyse

Eine Unfallanalyse ist erforderlich zur Identifikation etwaiger Gefahrenpunkte auf dem Schulweg, um daraus später geeignete Abhilfemaßnahmen entwickeln zu können. Weil Schulwegunfälle seltene Ereignisse sind, sollten die Unfalldaten im fußläufigen Umfeld der Schule für die zurückliegenden fünf Jahre gesichtet werden.

» 3. Elternbefragung

Die schriftliche Elternbefragung hat den Zweck, die Eltern frühzeitig in das Projekt einzubinden, Informationen zur Verkehrsmittel- und Wegewahl der Kinder zu generieren und Hinweise auf potenzielle Gefahrenstellen zu erhalten.

» 4. Schulwegcheck

Beim Schulwegcheck werden die von den Eltern als gefährlich eingestuften Problemstellen und die auffälligen Orte aus der Unfallanalyse durch möglichst fachkundige Personen vor Ort geprüft und Lösungsmöglichkeiten angedacht. Ein gutes Hilfsmittel stellt hierbei der BAST-Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ dar.

» 5. Elternhaltestellen

Elternhaltestellen sollten mind. 250 m von der Schule entfernt eingerichtet werden, um den notwendigen Bring- und Holverkehr der Eltern vor dem Schultor zu entzerren und Kinder zumindest eine Teilstrecke zu Fuß gehen zu lassen. Die Einweihung kann mit „Malaktionen“ und Medienarbeit begleitet werden, um das Konzept in der Bevölkerung bekannt zu machen.

» 6. Schulumfelderkundung

Die Schulumfelderkundung dient dazu, Kinder gezielt zu Gefahrenstellen und potenziellen Elternhaltestellen zu führen, um konkrete Verhaltenstipps zu geben und mögliche Abhilfemaßnahmen zu diskutieren. Es ist zweckmäßig, dass Polizei, Schule und Fachbehörde hierbei unterstützen.

» 7. Projekte zur Bewegungsförderung

Projekte zur Bewegungsförderung können dazu beitragen, Kinder und Eltern für die Bewältigung des Schulweges oder zumindest des Weges zwischen Elternhaltestelle und Schule zu Fuß zu motivieren (z. B. über das Sammeln von „Zaubersternen“). Voraussetzung dafür ist, dass entsprechende pädagogische Konzepte fest in den Unterricht der jeweiligen Schule implementiert werden.

» 8. Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Hierbei geht es darum, die beim Schulwegcheck angedachten Lösungen in konkrete Maßnahmen zu überführen, die den Anforderungen bzw. Kompetenzen der Kinder gerecht werden. Kleinere Maßnahmen sollten unmittelbar umgesetzt werden, größere Maßnahmen möglichst zeitnah. Sollte dies nicht möglich sein, sollte eine für die Eltern nachvollziehbare zeitliche Perspektive kommuniziert werden.

» 9. Schulwegtraining

Schulwegtraining ist sinnvoll, weil Eltern und Kinder den Schulweg gemeinsam einstudieren können. Idealerweise sollte dies sowohl vor dem ersten Schultag als auch zu den üblichen Schulzeiten erfolgen. Die Eltern sollten dabei – sofern verfügbar – aktuelle Schulwegpläne verwenden, weil darin die sicheren Wegeverbindungen zur Schule und Verhaltenstipps für die Bewältigung von Gefahrenstellen enthalten sind. Daneben kann das Schulwegtraining auch von Polizeibeamten im Rahmen der üblichen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulunterricht durchgeführt werden.

» 10. Evaluation von Elternhaltestellen

Eine Evaluation von Elternhaltestellen einige Wochen nach Einweihung ist empfehlenswert, um herauszufinden, ob die Standorte von den Eltern akzeptiert werden und ausreichend dimensioniert sind. Ferner gilt es zu prüfen, ob die Verkehrsprobleme vor dem Schultor zurückgegangen und keine neuen Probleme andernorts (z. B. Beschwerden von Anliegern, Gefährdungen von Kindern) entstanden sind.



Wirksamkeit von Elternhaltestellen

Im Zeitraum 2016–2017 wurde an der Andreasschule in Essen das 3-Säulen-Modell „Mehr Freude am Gehen“ umgesetzt. Zu diesem Modell des schulischen Mobilitätsmanagements an Grundschulen gehören ein Schulwegplanprozess, die Umsetzung des Verkehrszähler-Programms und die Einrichtung von Elternhaltestellen. Zwei davon wurden im Juni 2017 mit 3 bzw. 5 Stellplätzen im Umfeld der Andreasschule eingerichtet.

Im Zuge dessen malten Schüler der dritten Klasse „Gelbe Füße“ im direkten Umfeld der beiden Standorte auf die Gehwege. Die Stadt Essen setzte außerdem verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit um. Dazu zählten auch bauliche Maßnahmen wie die Errichtung von „Gehwegnasen“ zur Verbesserung der Sichtbeziehungen.

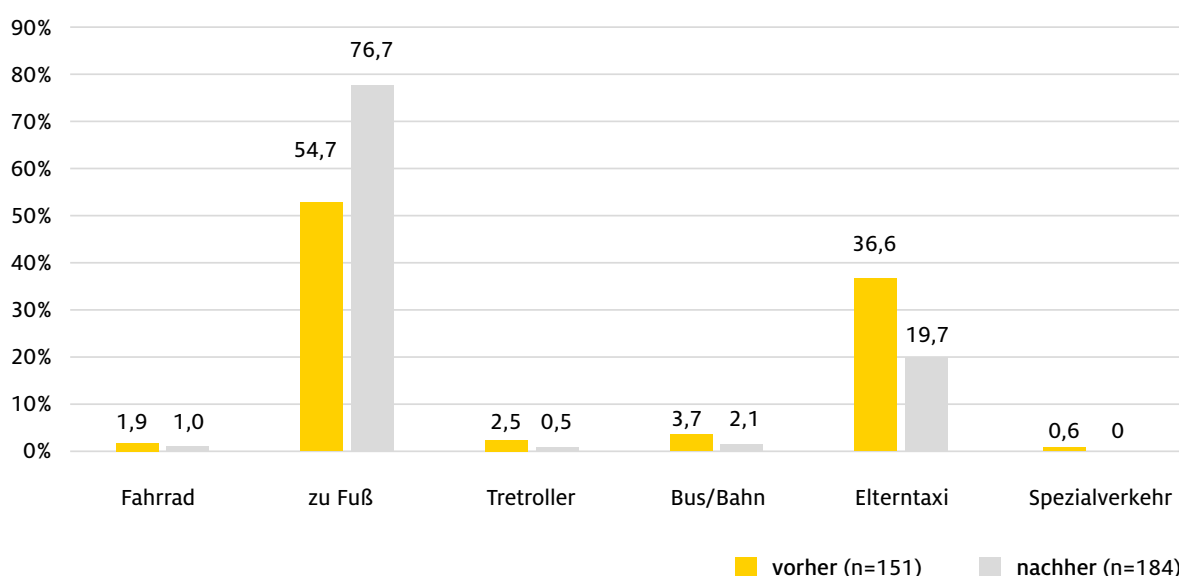
Die Evaluation des Projektes erfolgte über schriftliche Elternbefragungen, die Anfang 2016 und Ende 2017 durchgeführt wurden. Die erste Frage zielte auf die Bewertung der Projektidee von Elternhaltestellen im Allgemeinen.

Knapp zwei Drittel der Eltern bewerteten die Projektidee als „sehr gut“, weitere 29 Prozent als „eher gut“.

Die zentrale Frage war die nach einer Änderung der Verkehrsmittelwahl nach Einrichtung der Elternhaltestellen. Es zeigte sich, dass sowohl im Sommer (ohne Abbildung) als auch im Winter bzw. bei schlechtem Wetter einerseits der Anteil an Fußwegen um etwa 20 Prozent gesteigert werden kann und andererseits eine Halbierung des Elterntaxi-Anteils möglich ist. Damit verursachen erheblich weniger elterliche Bringverkehre die typischen Konflikte im unmittelbaren Schulumfeld.



**Verkehrsmittelwahl im Winter/bei schlechtem Wetter
Andreasschule (Essen)**



Die letzte Frage zielte auf die Zufriedenheit der Eltern mit der Verkehrssituation vor der Schule zu Schulbeginn nach Umsetzung der Maßnahmen ab. Fast 85 Prozent der Eltern zeigte sich mit dieser „zufrieden“ oder „eher zufrieden“, und dies, obwohl es gerade am Morgen aufgrund des engen Zeitfensters von 20 Minuten vor Unterrichtsbeginn zu gebündelten Elterntaxi-Verkehren und Überlagerungen mit dem Berufsverkehr kommt. Im Winter kommt zudem noch die Dämmerung oder Dunkelheit hinzu, was die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit weiter verschlechtert.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass es mit der Einrichtung von Elternhaltestellen nicht getan ist. Elterntaxi-Verkehr zu managen und die eigenständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg zu fördern, ist eine komplexe Aufgabe. Zu einem erfolgreichen schulischen Mobilitätsmanagement für Grundschulen gehören altersangemessene Schulwege, fachgerecht geplante Elternhaltestellen und durch ein gutes pädagogisches Gesamtkonzept motivierte Kinder.

Ungünstige Rahmenbedingungen können das Konzept schnell an die Grenzen seiner Wirksamkeit bringen. Für diese Fälle ist es empfehlenswert, das 3-Säulen-Modell um eine kinderfreundliche Gesamtverkehrsplanung im Quartier als vierte Säule zu erweitern. Es wäre wünschenswert, dass in diesem Kontext Kommunen ein eigenes Leitbild für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung entwickeln, das sich intensiv an den Kompetenzen der Kinder orientiert.

Ein subjektiv (aus Sicht der Eltern) wie objektiv sicherer Schulweg ist die entscheidende Ausgangsgröße für den Projekterfolg. Er ist dadurch definiert, dass die Kinder die Schulwege trotz ihrer eingeschränkten Verkehrskompetenz selbstständig bewältigen können.

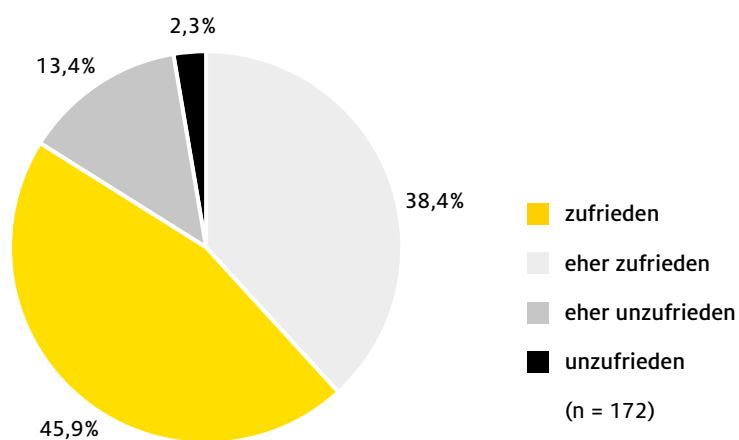
Hilfreich ist es, politische Beschlüsse für die Durchführung des Projektes zu erwirken. Dies erleichtert hinterher die Umsetzung erforderlicher Maßnahmen für die Schulwegsicherung. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Programms sollten mindestens sechs Monate eingeplant werden.

Wichtig ist die Bereitschaft zur Zusammenarbeit zwischen Kommune und Schule sowie die Mitwirkung des Baulastträgers, sofern Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur vorgesehen sind. Bei der Umsetzung der Projekte an Schulen sollten mögliche Einflüsse durch Kitas oder weiterführende Schulen frühzeitig konzeptionell berücksichtigt werden. Insbesondere an weiterführenden Schulen ist zusätzlich mit großen Mengen an Elterntaxis zu rechnen.

Die Empfehlung einer durchschnittlichen Entfernung der Elternhaltestelle von 250 bis 300 Metern zur Schule sollte eingehalten werden, da sowohl deutliche Unterschreitungen wie Überschreitungen negativ bewertet werden.

In der Regel sind keine relevanten baulichen Maßnahmen erforderlich, um Elternhaltestellen umzusetzen. Neubauten von Parkplätzen sind in der Regel entbehrlich. Unverzichtbar ist die intensive und kontinuierliche pädagogische Arbeit in der Schule. Die motivierende Arbeit in den Schulen sollte die Dauer von einem Schulhalbjahr nicht unterschreiten.

Zufriedenheit der Eltern mit der Verkehrssituation vor der Schule bei Schulbeginn nach Maßnahmenumsetzung Andreasschule (Essen)



Empfehlungen

» Für den Weg zwischen Elternhaltestelle und Schule

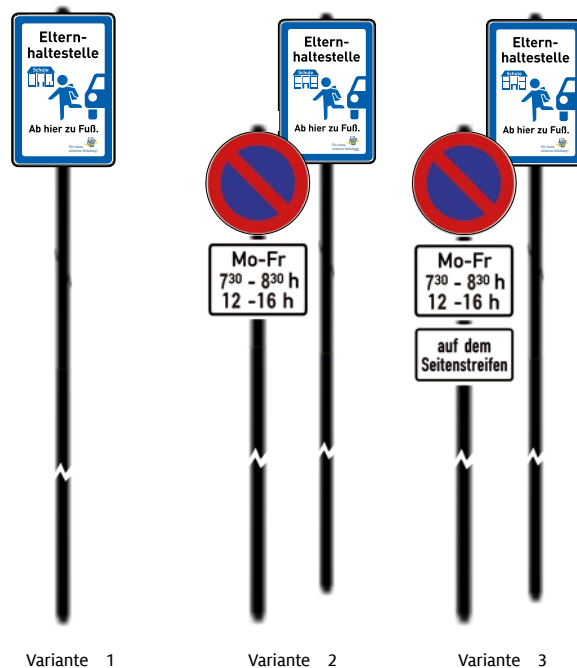
- Die Länge des Wegs sollte mindestens 250 Meter betragen, damit es zu einer Entzerrung des Verkehrs im unmittelbaren Schulumfeld kommen kann und an Eltern die Botschaft vermittelt wird: „Gehen ist gut, auch wenn es nur ein paar hundert Meter sind.“
- Der Weg sollte sicher und komfortabel sein, um bei Eltern und Schülern eine hohe Akzeptanz zu erzielen.
- Der Weg sollte durch die Einrichtung der Elternhaltestelle auf der richtigen Straßenseite möglichst keine Straßenüberquerungen erforderlich machen. Schwierige Querungsstellen sollten durch Ampeln, Zebrastreifen oder Schülerlotsen abgesichert werden.
- Der Weg sollte möglichst in Bereiche gelegt werden, in denen die Autos langsam fahren.
- Der Weg sollte ausreichend beleuchtet und im Winter geräumt sein.
- Der Weg sollte gute Sichtbeziehungen aufweisen, wobei besonderes Augenmerk auf die Grundstückseinfahrten zu legen ist.

» Für Elternhaltestellen

- Die Umsetzung ist mit den örtlichen Behörden (Verkehrsbehörde, Baustraßenträger) abzustimmen.
- Kindergärten oder weitere Schulen im näheren Umfeld der Elternhaltestellen sollten bei der Bemessung des Stellplatzbedarfs berücksichtigt werden.
- Zur Steigerung der Akzeptanz bei Eltern und Bewohnern sollten die Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.
- Die Elternhaltestellen sollten mit Projekten wie Verkehrszähler, „Walking Bus“ oder Aktionstagen kombiniert werden.

» Für Eltern

- Kinder sollten stets auf der Gehwegseite aus dem Auto aussteigen.
- Kinder sollten zur Vermeidung von Straßenquerungen immer auf der Straßenseite aus dem Auto aussteigen, an der die Schule liegt.
- Kinder bis zu 12 Jahren, die kleiner als 1,50 Meter sind, müssen mit geeigneten Rückhaltesystemen gesichert werden. Der Sicherheitsgurt für Erwachsene zählt nicht dazu.
- Kindern sollte eingeprägt werden, dass sie auch dann vorschriftsmäßig gesichert sein müssen, wenn sie bei anderen mitfahren.
- Eltern sollten sich ihrer Vorbildwirkung bewusst sein – egal, ob sie als Fußgänger, Rad- oder Autofahrer unterwegs sind.



ADAC Vorschlag zur Einrichtung von Elternhaltestellen

Beschilderungsvarianten

- Variante 1: bei geringem Parkdruck
- Variante 2: beimäßigem Parkdruck und Parken auf der Fahrbahn
- Variante 3: beimäßigem Parkdruck und Parken auf dem Seitenstreifen

Tipps zur Umsetzung

- Das Halten an der Elternhaltestelle sollte zur Akzeptanzsteigerung auf bestimmte Wochentage und Tageszeiten (Schulanfang und -ende) begrenzt werden.
- Anfang und Ende der Elternhaltestelle sollten bei unklarer räumlicher Begrenzung durch einen waagerechten weißen Pfeil im Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ gekennzeichnet sein.
- Die „politische“ Durchsetzung der Elternhaltestelle kann dadurch erleichtert werden, dass diese – selbst beimäßigem Parkdruck – zunächst ohne das Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ eingerichtet wird.

Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC):
ADAC Broschüre „Sichere Schulwege“, München, 2013
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC):
Schulweg-Ratgeber. München, 2015
- Behörde für Schule und Berufsbildung der Stadt Hamburg (Hrsg.):
Mein Schulweg Trainer, Hamburg, 2011
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.):
Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden, Bergisch Gladbach, 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05). Köln, FGSV-Verlag, 2005
- Leven, J., Leven, T. (bueffee GbR):
Evaluationsbericht Programm „Mehr Freude am Gehen“ mit Hol- und Bringzonen, Wuppertal, März 2018
- Ministerium für Bauen und Verkehr NRW (Hrsg.):
„Walking Bus“ – Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg, Düsseldorf, 2006
- Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland (Hrsg.):
Verkehrszähler – Leitfaden, Köln, 2013
- Sozial- und Jugendbehörde der Stadt Karlsruhe (Hrsg.):
Modellprojekt Elternhaltestelle (Infolyer), Karlsruhe, 2011
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367),
die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist
- Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):
„Eltern-Taxi“ schränkt kindliche Bewegung ein (Pressemitteilung), Düsseldorf, 2010
- Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):
Kinder unterwegs im Straßenverkehr, Düsseldorf, 2008
- Unfallkasse Rheinland-Pfalz (Hrsg.):
„Gelbe Füße“... für mehr Sicherheit! So geht's! (Infolyer), o. J.
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) (Hrsg.):
Praxisbuch Mobilitätserziehung – Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule, Berlin, 2005
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BANz AT 29.05.2017 B8)

» Links

- Eltis – The urban mobility observatory:
www.eltis.org/discover/case-studies/traffic-snake-game-travel-awareness-campaign-austria
- Fußgängerprofi:
www.niedersachsen.de/download/108961
- Statistisches Bundesamt:
www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle.html
- Verkehrszähler:
www.verkehrszaeher.de
- Zu Fuß zur Schule:
www.zu-fuss-zur-schule.de

Notizen

ADAC e.V.
Hansastraße 19
80686 München



2830103/07.18/3

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt:	
Einführung sog. Elternhaltestellen an allen Rostocker Grundschulen		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
29.09.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Kenntnisnahme
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Der Antrag wird inhaltlich befürwortet. Sichere und klimafreundlich absolvierte Schulwege sind unabdingbar sowohl für die Entwicklung der Kinder als auch für die Stadtgesellschaft insgesamt. Zukünftig sollte der Verkehrssicherheit an Kitas und Schulen als auch dem schulischen Mobilitätsmanagement noch mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit wird bereits seit vielen Jahren durch die Stadtverwaltung anlassbezogen die Verkehrssicherheit im Schulumfeld analysiert und durch entsprechende Maßnahmen erhöht. Ein systematisches Herangehen im Sinne der Umsetzung eines Verkehrssicherheitskonzeptes kann in Rostock aus Kapazitätsgründen nicht abgesichert werden.

Schulwegepläne, welche die Schulträger selbst unter Mitwirkung der Schulleiter und Lehrer unter Einbeziehung der Eltern aufstellen sollen, sind eher die Ausnahme als die Regel.

Mit dem schulischen Mobilitätsmanagement soll die Verkehrsmittelwahl der Eltern und Kinder beeinflusst werden, durch Kampagnen, Aktionstage, Schulprojekte u.a.m. Ziel ist es dabei, mehr Kinder zu einem (gfls. gemeinsamen) Schulweg per Fuß, Rad, Skateboard, Roller oder ÖPNV zu bewegen und so die kognitiven und körperlichen Fähigkeiten zu stärken. Kinder welche frühzeitig durch ein multimodales klimafreundliches Mobilitätsverhalten geprägt wurden, werden sich auch in späteren Lebensphasen an diesen Mustern orientieren.

Kinder sind dabei die besten Multiplikatoren und „agitieren“ ihre Eltern.

Die Einrichtung von sogenannten „Elternhaltestellen“ oder „Hol- und Bringzonen“ in weiterer Entfernung zum Schuleingang (der ADAC-Leitfaden spricht von > 250 m) soll das häufige Verkehrschaos (und damit die Gefährdung der Schulkinder) direkt an der Schule verringern. Die Umsetzung erfordert sowohl Verkehrssicherheitsarbeit (Analyse der Gefahrensituationen, Verkehrsbeobachtungen, Standortfindung, Beschilderung, Bepollung gfls. bauliche Anpassungen etc.) als Mobilitätsmanagementmaßnahmen (Einbetten in eine Kampagne zur Bekanntmachung und Akzeptanzförderung). Es bedarf dabei der Abstimmung mit der Schulleitung, Elternvertretern, der Polizei und mehreren Ämtern der Stadtverwaltung. Dies verdeutlicht, welcher Zeitaufwand je Grundschule anzusetzen ist.

Der Antrag zielt darauf ab, für die 28 Rostocker Grundschulen (20 in kommunaler und 8 in freier Trägerschaft) bis Dezember 2020 sowohl „Elternhaltestellen“ als auch im Rahmen der Mobilitätserziehung das Schulwegtraining prüfen zu lassen.

Die Verkehrssicherheit an Kitas, Schulen und Altersheimen war bereits Gegenstand des Antrages 2019/AN/4639 von Herrn Flachsmeyer, welcher per 15.5.2019 beschlossen wurde und die Vorlage eines Verkehrssicherheitskonzeptes für den 31.12.2020 beinhaltete.

In der Stadtverwaltung gibt es keine ausreichenden personellen Ressourcen für die Umsetzung einer adäquaten Verkehrssicherheitsarbeit als auch des schulischen Mobilitätsmanagements. Es gibt zwar Vereine wie den ADAC, den ADFC und die Verkehrswacht - diese arbeiten aber ehrenamtlich und sind aufgrund ihrer geringen personellen Ressourcen nicht in der Lage, umfassend und schnell solche Projekte bzw. Aufgaben zu bewältigen.

Im Rahmen des EU-Projektes „cities.multimodal“ kooperierte die Stabsstelle Mobilitätsmanagement beim Senator für Bau und Umwelt (jetzt Amt für Mobilität / Fachbereich Mobilität) seit 2019 mit der Werner-Lindemann-Grundschule und setzt erste Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements pilothaft um:

- Durchführung einer Befragung aller SchülerInnen und Eltern zur Verkehrsmittelwahl und Problemstellen auf dem täglichen Weg von/zur Schule und dem Hort
- Unterstützung der Schule bei der Erarbeitung eines Schulwegeplans
- Durchführung der Kampagne „Kindermeilen“ (<http://www.kindermeilen.de/>) für 4 Wochen (19.10.-13.11.2020), um Eltern und Kinder zur Wahl nachhaltiger Verkehrsmittelwahl zu sensibilisieren

Das Projekt zeigt:

- Schulen wünschen sich Unterstützung bei Erstellung der Schulwegpläne
- strategischer Ansatz der HRO zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist dringend notwendig
- nur wo es engagierte Eltern oder LehrerInnen gibt, passiert etwas.

Auf Initiative von Eltern und Schulleitung erfolgten hier auch in 2019 und 2020 wirksame Maßnahmen zur Schulwegsicherung durch die Stadtverwaltung (Amt für Mobilität und Tiefbauamt), wie das Aufstellen von Bügeln und Pollern in Kreuzungsbereichen und wichtigen Querungsstellen im Schulumfeld.

Im Rahmen des o.g. Projektes könnte die testweise Realisierung einer ersten Elternhaltestelle entsprechend dem ADAC-Leitfaden in Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und der Schule erfolgen, incl. begleitender Kampagne – innerhalb der nächsten 6 Monate.

Aus den o.g. Gründen ist der Termin Dezember 2020 nicht umsetzbar. Es bedarf der personellen Absicherung der Aufgaben im Amt für Mobilität und dann wesentlich mehr Zeit für Umsetzung.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Holger Matthäus

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) Einführung sog. Elternhaltestellen an allen Rostocker Grundschulen		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt geändert:

Das Datum des letzte Satzes „Dezember 2020“ wird gestrichen und wie folgt geändert **„April 2021“**.

Somit lautet der geänderte Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Einführung sogenannter „Elternhaltestellen“ im Umkreis von 250 Metern aller Rostocker Grundschulen zu prüfen. Ziel soll die Entlastung des Verkehrs direkt vor den Schulen sein.

Als weiteres Instrument der Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist das Schulwegtraining für Schulen, Eltern und Kindern ebenso zu prüfen. Hierfür sind geeignete Partner zu suchen und in einem offenen Netzwerk zu bündeln.

Das Prüfergebnis ist der Bürgerschaft in ihrer Sitzung **im April 2021** vorzulegen.

Sachverhalt:

Die Verwaltung befürwortet in ihrer Stellungnahme den Inhalt des Antrages. Da jedoch die ursprüngliche Frist zur Vorlage des Prüfergebnisses aufgrund fehlender personeller Kapazitäten im Amt für Mobilität nicht eingehalten werden kann, wird die Frist bis April 2021 verlängert.

Finanzielle Auswirkungen: keine

gez. Daniel Peters
Fraktionsvorsitzender

Anlagen

keine

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Vorsitzende der Fraktionen DIE LINKE.PARTEI, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		
Bekanntnis der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu ethischem und umweltfreundlichem Handeln bei Finanzangelegenheiten (Divestment)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
08.10.2020	Finanzausschuss	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock unterstützt die Ziele und Grundsätze des Divestment und verpflichtet sich damit zu einem ethisch-ökologischen Handeln (Nachhaltigkeit) auch bei Finanzangelegenheiten.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis zu ihrer Sitzung im März 2021 eine Beschlussvorlage vorzulegen, die die Umsetzung folgender Grundsätze für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock prüft und alle kommunalrechtlich umsetzbaren zur Beschlussfassung vorlegt:

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

1. schließt Geldanlagen aus, die nicht ethischen und ökologischen Prinzipien folgen. Negativkriterien sind:
 - Kinderarbeit
 - Herstellung oder Vertrieb von Kriegswaffen
 - Herstellung oder Vertrieb von gentechnisch veränderten Pflanzen oder Saatgut
 - Durchführung von Tierversuchen
 - Förderung, Transport und Vertrieb von, sowie Energiegewinnung aus fossilen und nuklearen Energieträgern (Kohle, Erdgas, Erdöl, Uran)
 - Eklatante Korruptions- oder Bestechungsvorfälle
 - Verletzung der ILO-Kernarbeitsnorm
 - Unterstützung von Schattenfinanzplätzen und Steuervermeidung
2. schließt Investitionen aus, die auf nicht nachhaltige und klimaschädliche Energien setzen, sowohl bei der Exploration, der Förderung, dem Abbau, dem Transport und der Verstromung sowie der Wärmeerzeugung aus fossilen Brennstoffen wie Kohle, Erdöl und Erdgas.
3. empfiehlt ihren Beteiligungsgesellschaften sowie den Stiftungen der Stadt sich ebenfalls in Finanzangelegenheiten an ethische und ökologische Grundsätze zu halten.

4. beauftragt ihre Vertreter*innen in den Aufsichtsgremien der städtischen Beteiligungen den Grundsatz der Nachhaltigkeit bei finanziellen Angelegenheiten dort einzubringen.

5. beauftragt ihre Vertreter*innen im Verwaltungsrat der OSPA sich dafür einzusetzen, dass die OSPA keine Wertpapiere für die Eigenanlage im Depot A mehr kauft und keine Wertpapiere und kapitalbildenden Versicherungen an ihre Kunden vertreibt, die den Nachhaltigkeitszielen nicht entsprechen. Des Weiteren sollen sie sich auch bei der Kreditvergabe für die Einhaltung der entsprechenden Nachhaltigkeitskriterien einsetzen.

6. priorisiert bei Kreditaufnahmen Geldgeber, die dem Grundsatz der Nachhaltigkeit folgen und die unter Punkt 1 genannten Kriterien beachten.

7. beauftragt ihre Vertreter*innen, sich dafür einzusetzen, dass auch die Anlagen der ZMV (Kommunale Zusatzversorgungskasse Mecklenburg-Vorpommern) den Nachhaltigkeitskriterien entsprechend erfolgen.

Sachverhalt:

Divestment ist eine weltweit agierende Bewegung, die zu einer ethisch-ökologischen Investitions- und Anlagestrategie aufruft. Länder, Städte, Unternehmen, Institutionen, Universitäten usw. sollen u.a. nach den o.g. Kriterien ihre Anlagen und Investitionen überprüfen um perspektivisch grundsätzlich nach ethisch-ökologischen Grundsätzen in Finanzangelegenheiten zu handeln. Der Rückzug aus Finanzanlagen, die die o. g. Negativkriterien erfüllen ist eines der Ziele. Bundesländer wie Bremen und Berlin, Städte wie Freiburg und Heidelberg haben sich mit Beschlüssen ihrer Parlamente bzw. Stadtvertretungen zu den Zielen des Divestment bekannt. Rostock hat sich mit einer Vielzahl von Beschlüssen u.a. zu faire trade, Klimaschutz und Menschenrechten klar positioniert. Ein Beschluss zu ethisch-ökologischem Handeln in Finanzangelegenheiten setzt diese verantwortungsvolle Kommunalpolitik fort.

gez. Eva-Maria Kröger
Fraktion DIE LINKE.PARTEI

gez. Uwe Flachsmeyer
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)		
Ausgleich für die Fahrpreiserhöhung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
08.10.2020	Finanzausschuss	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die im Jahr 2021 anstehende (planmäßig vorgesehene) Fahrpreiserhöhungen bei der RSAG durch einen erhöhten Zuschuss auszugleichen. Dazu sind mit allen im Verkehrsverbund Warnow verbundenen Aufgabenträgern (Landkreis Rostock (REBUS, Molli GmbH), Land Mecklenburg - Vorpommern (Deutsche Bahn AG und Weiße Flotte GmbH) Verhandlungen aufzunehmen und zum erfolgreichen Abschluss zu bringen.

Sachverhalt:

Es war schon ein Erfolg, die Fahrpreiserhöhungen im Verkehrsverbund nur alle zwei Jahre durchzuführen. Diese Fahrpreiserhöhungen sind für den Wirtschaftsplan u.a. für die RSAG sehr wichtig. Mit den Fahrpreiserhöhungen werden allgemeine Kostensteigerungen (u.a. Material, Strom) und Kostensteigerungen im Bereich Personal (Gehaltserhöhungen in Folge von Tarifverhandlungen) ausgeglichen.

Mit den Zielstellungen der Bürgerschaft zur Mobilität der Stadt und zum Klimanotstand sollte politisch einer Fahrpreiserhöhung entgegengewirkt werden. Das geht aber nur, wenn die Unternehmen des Verkehrsverbundes einen finanziellen Ausgleich erhalten. Dies wären für die Fahrpreiserhöhung im Februar 2021 ca. 2 Millionen EURO.

Finanzielle Auswirkungen:

ca. 2 Mio. €

Eva-Maria Kröger
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Ausgleich für die Fahrpreiserhöhung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der vorliegende Antrag wird wie folgt ersetzt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis Ende 2021 einen Vorschlag für eine zukünftige Strategie zur Entwicklung der ÖPNV-Tarife zur Beschlussfassung vorzulegen, welche die Nutzerzahlen des ÖPNV erhöht und zu mehr Klimaschutz beiträgt. Die Strategie soll dann 2022 Grundlage für Verhandlungen zur Tarifierungsanpassung 2023 sein.

Die Strategie soll insbesondere darstellen, mit welchen Ticket-Angeboten und welcher Preisgestaltung besonders effektiv:

- a) ein Umstieg vom PKW zum ÖPNV gefördert werden kann;
- b) eine Entlastung der Straßen und eine Reduzierung der Abgasbelastung in Stoßzeiten erreicht werden kann.

Geprüft werden sollen unter anderem:

- ein attraktiveres Jahresticket (365 EUR-Ticket);
- ein erweitertes Jobticket und flexible Abo-Produkte, um den Anforderungen an künftige Arbeitszeitmodelle wie zunehmendem Homeoffice gerecht zu werden (siehe Abo-Flex in Leipzig);
- weitere Ticketmodelle wie z. B. P+R Ticket, Hotelticket, Ticket-Sharing und Mieter-Ticket;
- der Verzicht auf allgemeine Ticketpreis-Erhöhungen.

Zu den Vorschlägen sind von der RSAG und den Partnern im VVW Anregungen einzubeziehen und Stellungnahmen zum Beschlussvorschlag vorzulegen.

Sachverhalt:

Mit diesem Antrag soll rechtzeitig zur Vorbereitung der nächsten Tarifänderung in 2023 die Entwicklung einer Strategie angestoßen werden, um mit einem möglichst effektiven Finanzmitteleinsatz die wesentlichen Ziele zur Entwicklung der Mobilität in Rostock zu erreichen. Daher sollen auch Alternativen zu einem allgemeinen Einfrieren der Ticketpreise in den Blick genommen und verschiedene Möglichkeiten der Tarifgestaltung und der Einführung neuer Tarifangebote geprüft werden. Die von der Bürgerschaft kürzlich beschlossenen Zielstellungen zum Nahverkehrsplan legen den Fokus zunächst auf Erweiterungen des ÖPNV-Angebots. Bei ihrer abschließenden Entscheidung muss die Bürgerschaft daher auch abwägen, welche Mittel zur Finanzierung attraktiverer Tarife

eingesetzt werden sollen und welche Mittel sinnvoller für einen Ausbau der ÖPNV-Angebote einzusetzen sind (Linienenerweiterung, Taktverdichtung).

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Anlagen

Keine



Uwe Flachsmeyer
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Vorsitzende der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE.PARTEI und der SPD		
Reduzierung der Lebensmittelverschwendung in Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird beauftragt, zur Bürgerschaftssitzung am 20.01.2021 Handlungsvorschläge zu unterbreiten, wie der Aktionsplan der EU zur Bekämpfung der Lebensmittelverschwendung bestmöglichst unterstützt werden kann.

Hierzu werden Erfahrungen anderer europäischer Städte vergleichbarer Größe sowie die Aktivitäten der in Rostock bereits existierenden Community foodsharing.de berücksichtigt.

Sachverhalt:

Jedes Jahr landen rund 13 Millionen Tonnen Lebensmittel im Abfall. Dabei wird nicht nur das Lebensmittel an sich weggeworfen, sondern auch die Ressourcen die z.B. in Anbau, Ernte, Verpackung, Transport und Lagerung geflossen sind. Durch die Lebensmittelverschwendung entstehen pro Kopf und Jahr knapp eine halbe Tonne Treibhausgase. Dies entspricht circa 4 % der jährlichen Gesamtemissionen von Deutschland.

Deutschland hat sich zu den UN-Nachhaltigkeitszielen verpflichtet. Der Aktionsplan der EU zur Bekämpfung der Lebensmittelverschwendung legt fest, die Lebensmittelverschwendung im Einzelhandel, in der Gastronomie und in den Haushalten pro Kopf bis 2030 zu halbieren und die Lebensmittelverluste entlang der Produktions- und Lieferkette zu verringern. Rechtliche Bedingungen müssten so angepasst werden, dass eine Weitergabe von Lebensmitteln vereinfacht wird. Langfristig sind rechtliche Bedingungen für Supermärkte mit aussortierten Lebensmitteln erforderlich, sodass eine Weitergabe von Lebensmitteln vereinfacht wird.

Initiativen wie „Foodsharing“ können dabei helfen auf das Thema der Lebensmittelverschwendung aufmerksam zu machen und die Lebensmittelverschwendung zu reduzieren. „Foodsharing“ ist eine 2012 entstandene Initiative gegen die Lebensmittelverschwendung, mit dem Ziel Lebensmittel zu retten und zu teilen anstatt sie wegzuerwerfen. Über [200.000](#) registrierte NutzerInnen in Deutschland/Österreich/Schweiz, und über 25.000 Freiwillige, sogenannte Foodsaver, machen diese Initiative zu einer internationalen Bewegung. Es kooperieren über 3.000 Betriebe, bei denen bisher schon 7,8 Millionen Kilogramm Lebensmittel vor der Verschwendung bewahrt worden sind. Täglich finden etwa 1.000 weitere Abholungen statt.

Ehrenamtliche Foodsaver holen aussortierte oder übriggebliebene Lebensmittel bei Lebensmittelunternehmen ab und bringen diese an öffentlich zugängliche Kühlschränke oder Boxen, sogenannte Fair-Teilern, an denen sich jeder kostenfrei bedienen kann. Fair-Teiler können auf privatem Grund und Boden, in Vereinsräumen, einer Universität, einem Café oder einem Geschäft stehen.

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist die Foodsharing-Community seit 2015 aktiv und zählt inzwischen über 160 ehrenamtlich organisierte Foodsaver (LebensmittelretterInnen). Die größte Herausforderung, seit Corona extrem verschärft, besteht im Finden und Betreiben der Fairteiler. Hier ist ein dringender Bedarf angezeigt, um auch die Betriebskooperationen ausbauen zu können.

Es ist zu prüfen, welchen Beitrag die HRO als Foodsharing-Stadt zur Reduzierung der Lebensmittelverschwendung in Rostock beiträgt. Eine Option ist die Unterzeichnung einer Motivationserklärung durch die Stadt Rostock und die Rostocker Foodsharing-Initiative. Mit Unterzeichnung dieser Vereinbarung setzt sich Rostock zum Ziel, eine höhere Wertschätzung von Lebensmitteln sowie eine Reduktion der Lebensmittelverschwendung zu erreichen. Dadurch soll die Stadt zu einem umweltfreundlicheren und lebenswerteren Ort für alle gestaltet werden und ein Beitrag zur Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele geleistet werden.

Daher erklärt sich Rostock dazu bereit:

- die Lebensmittelwertschätzung in der Stadt zu verankern
- für die Problematik der Lebensmittelverschwendung zu sensibilisieren und einen nachhaltigen und bewussten Umgang mit Lebensmitteln zu fördern
- über die Fortschritte öffentlich Auskunft zu geben
- die Zusammenarbeit von zivilgesellschaftlichen und politischen Akteur*innen auszubauen und gezielt zu nutzen, um einen gesamtgesellschaftlichen Wandel in der Wahrnehmung von Lebensmitteln zu erreichen.

Bei Veranstaltungen mit Catering, von der Stadtverwaltung oder den kommunalen Eigenbetrieben beauftragt, soll geprüft werden, wie übrig gebliebene Lebensmittel sinnvoll gerettet werden können. Bei der Vergabe an Dritte wird dafür im Vorfeld ein Verfahrensweg erörtert. Der aktive Austausch mit der Foodsharing Gemeinschaft Rostock bildet hierfür eine mögliche Grundlage.

Finanzielle Auswirkungen:
liegen nicht vor



Uwe Flachsmeyer
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eva-Maria Kröger
Fraktion DIE LINKE.PARTEI

Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktion der SPD

Anlagen

1	foodsharing-Staedte_Motivationserklaerung	öffentlich
---	-------------------------------------------	------------

Motivationserklärung *foodsharing- Städte*

Lebensmittel sind ein wichtiger Bestandteil unseres Alltags. Sie sind lebenswichtig und viel mehr als bloße Nahrungsquelle. Gute Ernährung steigert das Wohlbefinden und gemeinsam essen ist fester Bestandteil unseres gesellschaftlichen Zusammenlebens - ob beim privaten Picknick, dem Kantinenessen, bei der Arbeit oder dem Stadtfest. Ein bewusster und nachhaltiger Konsum und Umgang mit Lebensmitteln hat maßgebliche Auswirkungen auf die Entwicklung des Klimas und beeinflusst somit die Lebensqualität in unserer Stadt und darüber hinaus.

Wir erkennen die hohe Bedeutung von Lebensmitteln für die Gesellschaft und unsere Stadt und schätzen ihren Wert. Für die Produktion und den Vertrieb von Lebensmitteln werden viele Ressourcen von Natur, Tier und Mensch benötigt. Ein reflektierter Umgang mit Lebensmitteln honoriert den Aufwand ihrer Herstellung und des Vertriebs.

Wir setzen uns das Ziel, eine höhere Wertschätzung von Lebensmitteln und die Reduktion von Lebensmittelverschwendung zu erreichen. Damit wollen wir das Leben in unserer Stadt umweltfreundlicher gestalten, zur weltweiten Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele beitragen und unsere Stadt zu einem lebenswerteren Ort für alle machen.

Deshalb werden wir

- Lebensmittelwertschätzung in unserer Stadt verankern,
- für die Problematik der Lebensmittelverschwendung sensibilisieren und einen nachhaltigen und bewussten Umgang mit Lebensmitteln fördern,
- über unsere Fortschritte öffentlich Auskunft geben,
- die Zusammenarbeit von zivilgesellschaftlichen und politischen Akteur*innen ausbauen und gezielt nutzen, um einen gesamtgesellschaftlichen Wandel in der Wahrnehmung von Lebensmitteln zu erreichen.

Um diese Motivationserklärung zu realisieren, arbeiten wir kontinuierlich an der Umsetzung des *foodsharing-Städte*- Ideenkatalogs. Eine geringere Lebensmittelverschwendung und ein wertschätzender Umgang mit Lebensmitteln bereichert das Zusammenleben in unserer Stadt, sowie auch in der Gesamtgesellschaft - davon sind wir fest überzeugt.

Unterschrift der lokalen foodsharing Gruppe

*Unterschrift Vertreter*in der öffentlichen Hand*

*Unterschrift Vertreter*in*

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen Federführendes Amt: Büro des Oberbürgermeisters	Beteiligt: Zentrale Steuerung Amt für Sport, Vereine und Ehrenamt Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kämmereiamt Hafen- und Seemannsamt Bauamt Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Amt für Mobilität Amt für Umwelt- und Klimaschutz	
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.09.2020	BUGA-Ausschuss	Empfehlung
22.09.2020	Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Empfehlung
24.09.2020	Kulturausschuss	Empfehlung
30.09.2020	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung
30.09.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
06.10.2020	Ortsbeirat Schmarl (7)	Empfehlung
06.10.2020	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
06.10.2020	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Empfehlung
06.10.2020	Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17)	Empfehlung
07.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
08.10.2020	Finanzausschuss	Empfehlung
13.10.2020	Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt, die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine (Anlage) bis zum Jahre 2025 zu realisieren. Innerhalb dieser Projektbausteine wird 2025 die Bundesgartenschau in Rostock stattfinden.

Das BUGA-Ausstellungskonzept wird sich den Projektbausteinen der Stadtentwicklung unterordnen.

Beschlussvorschriften:

§ 22 (2) Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern

bereits gefasste Beschlüsse:

Nr. 2018/BV/3684 der Bürgerschaft vom 16.05.2018

Nr. 2019/AN/0229 der Bürgerschaft vom 28.08.2019

Nr. 2019/AN/0234 der Bürgerschaft vom 28.08.2019

Sachverhalt:

Durch die Bundesgartenschau 2025 in Rostock sollen Stadtentwicklungsprojekte, die in städtischen Konzepten enthalten sind, schneller und für den städtischen Haushalt kostengünstiger umgesetzt werden. Dazu zählen u. a. der Mobilitätsplan Zukunft 2030, das Hochwasserschutzkonzept, das Radwegekonzept, der Rahmenplan Stadthafen und das Klimakonzept.

Mit Beschluss 2018/BV/3684 vom 16.05.2018 wurde der Oberbürgermeister beauftragt, eine Bewerbung für Rostock um die Austragung der Bundesgartenschau 2025 einzureichen. Grundlage war der Masterplan BUGA.

Mit Schreiben vom 29.08.2018 hat Rostock den Zuschlag von der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft mbH erhalten und ist damit Austragungsort der Bundesgartenschau 2025.

Einhergehend mit der Beschlussfassung zur Bewerbung sprach sich die Bürgerschaft dafür aus, im Jahre 2020 eine sogenannte Leitentscheidung zu den Projektbausteinen durchzuführen.

Zum Zeitpunkt der Bewerbung wurde mit einer Gesamtinvestition von 113 Mio. Euro gerechnet. Austragungsvoraussetzung sollte ein maximaler städtischer Eigenanteil von 56,5 Mio. Euro sein. Somit bestand die Aufgabe, mindestens 50 % Förderung einzuwerben.

Der Projektumfang hat sich inhaltlich und geografisch erweitert. Bei einem jetzigen Projektvolumen (investiv) von 128,5 Mio. Euro, beträgt der Eigenanteil der Stadt aktuell 28,3 Mio. Euro. Die Förderquote liegt damit bei 78 %. Aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht schlägt die Verwaltung vor, einen zusätzlichen Investitionsrisikoaufschlag in Höhe von 10% (ca. 12,85 Mio. Euro) als Sicherheitszuschlag auf den Eigenanteil zu planen. Sollte der Investitionsrisikoaufschlag in Anspruch genommen werden, so erhöht sich der aufzubringende Eigenanteil der HRO auf insgesamt bis zu 41,2 Mio. Euro.

Die Prognose für die Durchführungskosten und die Besucherzahlen haben sich zum Sachstand in 2018 nicht verändert. Der max. Betriebskostenzuschuss ist mit 15 Mio. Euro definiert.

Die in der Leitentscheidung dargelegten Projekte sind im Einvernehmen mit der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft mbH entwickelt worden.

Finanzielle Auswirkungen:

Gemäß der Haushaltsplanung 2020/2021 sowie der Mittelfristplanung 2022 und 2023 sind die erforderlichen Mittel (Investitions- und Sachkosten) veranschlagt.

Haushaltsjahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwendungen	Einzahlungen	Auszahlungen
2020	investive Ein- und Auszahlungen	-	-	200 TEUR	4.260 TEUR
2021	investive Ein- und Auszahlungen	-	-	500 TEUR	6.420 TEUR
2022	investive Ein- und Auszahlungen	-	-	13.600 TEUR	27.400 TEUR
2023	investive Ein- und Auszahlungen	-	-	31.100 TEUR	45.481 TEUR
2020	ordentliche Aufwendungen und Auszahlungen	-	2.740 TEUR	-	2.740 TEUR
2021	ordentliche Aufwendungen und Auszahlungen	-	2.731 TEUR	-	2.731 TEUR
2022	ordentliche Aufwendungen und Auszahlungen	-	5.051 TEUR	-	5.051 TEUR
2023	ordentliche Aufwendungen und Auszahlungen	-	5.012 TEUR	-	5.012 TEUR

Darüberhinausgehende investive Mittel (Auszahlungen) in Höhe von 44,9 Mio. EUR (zuzüglich ca. 12,85 Mio. Euro Investitionsrisikoaufschlag) sind in den Haushaltsjahren ab 2024 zu berücksichtigen.

Analog dazu sind investive Einzahlungen (Fördermittel) in Höhe von ca. 54,8 Mio. Euro zu berücksichtigen. Zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung 2020 / 2021 wurden unter der Berücksichtigung des Vorsichtsprinzips geringere Förderquoten veranschlagt.

Einhergehend mit aktuellen Erkenntnissen aufgrund der finalen Gespräche / Zusagen liegen nun höhere Fördermittelquoten zu Grunde. Eine Berücksichtigung dieses Sachverhaltes erfolgt in der Haushaltsdurchführung 2020 / 2021 sowie in der Haushaltsplanung 2022 / 2023 ff.

Im Segment der Sachkosten (Zuschuss BUGA-Gesellschaft) sind in den Haushalten bis 2023 ca. 15 Mio. EUR veranschlagt. Mit Erarbeitung eines Businesskonzeptes erfolgt für die „BUGA 2025 GmbH“ eine Konkretisierung hinsichtlich Höhe und Veranschlagungszeitpunkt.

Claus Ruhe Madsen

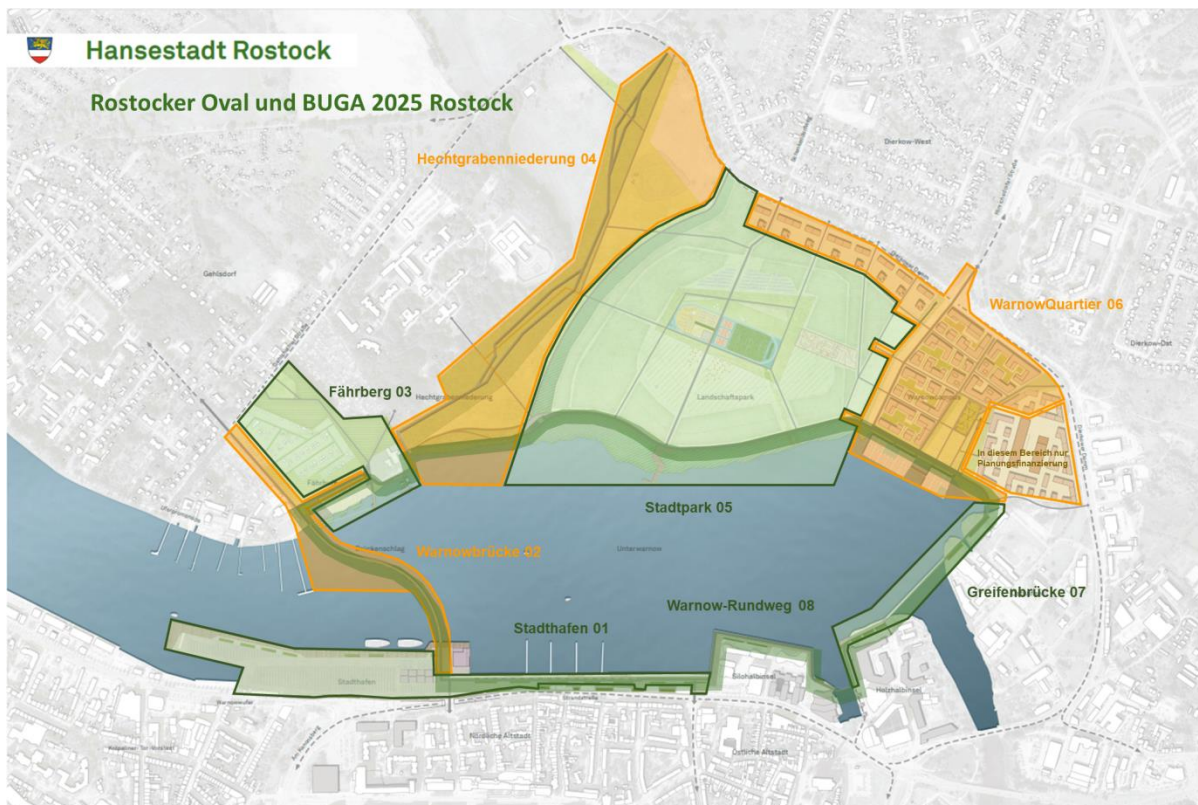
Anlagen

1	Anlage_2020_BV_1359_Leitentscheidung Projektbausteine	öffentlich
---	-------------------------------------------------------	------------

HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK
Büro des Oberbürgermeisters – Fachbereich BUGA

Leitentscheidung

Projektbausteine



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	2
Stadtentwicklungsprojekte	
Stadthafen – maritimes Wahrzeichen der Stadt	3
Warnowbrücke – neue Perspektiven.....	5
Fährberg – dynamisches Grün.....	7
Hechtgrabenniederung – ökologisches Kleinod	9
Stadtpark – FreiRaum für Alle	11
WarnowQuartier – lebendige Vielfalt.....	13
Greifenbrücke – kurzer Weg am Wasser	15
Warnow-Rundweg – ein Weg, viele Perspektiven	17
Außenstandort IGA-Park – lebendiger Ort im Nordwesten	19
Bürger*innenbeteiligung.....	21
Kosten und Fördermittel.....	23
Ausstellungskonzept Bundesgartenschau	24

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder der Bürgerschaft, der Ortsbeiräte und der Fachausschüsse,

vor fast genau 2 Jahren hat Rostock den Zuschlag zur Ausrichtung der Bundesgartenschau in 2025 erhalten. Damals wie heute ist das Hauptziel die Umsetzung von Projekten die bereits seit vielen Jahren auf Umsetzung warten. Mit der Bundesgartenschau als Motor haben wir die Chance, innerhalb weniger Jahre Stadtentwicklungsprojekte zu realisieren, für die wir sonst Jahrzehnte bräuchten. Alle Projekte gemeinsam haben einen inneren Zusammenhang und können nicht losgelöst voneinander betrachtet werden.

Rostocks Potenzial an der Unterwarnow wird mit der Entwicklung des Areals gehoben. Brachflächen verschwinden, eine ehemalige Deponie wird in einen Stadtpark verwandelt und der Stadthafen wird zu einer attraktiven Flaniermeile mit Aufenthaltsqualität entwickelt. Vielleicht der schönste Hafen der mecklenburgischen Küste. Rostock bekommt ein urbanes Stadtquartier, 10 Kilometer Radwege, neue Brücken und grünen Freiraum für Alle.

Alle Projekte sind mit der Verwaltung und dem BUGA-Ausschuss gemeinsam entwickelt worden. Die Ergebnisse und Ideen aus der Bürger*innenbeteiligung sind ebenso in die Vorplanungen eingeflossen, wie die fachlichen Hinweise von Experten. Wir konnten auf viele Erfahrungen, Hinweise und Vorgaben zurückgreifen, die in den vergangenen Jahren gemacht und erarbeitet wurden.

Es ist der Stadt gelungen, über 101 Mio. Euro Fördermittel einzuwerben. Deshalb muss Rostock nur einen verhältnismäßig kleinen Teil selbst finanzieren. Nach jetzigem Stand müsste die Stadt von den 128,5 Mio. Euro Infrastrukturinvestitionen nur 28,3 Mio. Euro selbst beitragen. Aus kaufmännischer Vorsicht wird mit zusätzlich 10 % Investitionsrisikoaufschlag geplant. Weitere Investitionen in Höhe von 300 Mio. Euro werden durch private und staatliche Investoren folgen. Allein mit dem Archäologischen Landesmuseum wird Rostock ein Geschenk von über 40 Mio. Euro erhalten.

Wir haben aus den Erfahrungen der IGA gelernt. Das BUGA-Konzept wird sich der Stadtentwicklung unterordnen. Die IGA war eine erfolgreiche Veranstaltung mit 2,6 Mio. Besuchern. Für die BUGA 2025 rechnen wir vorsichtig mit 1,7 Mio. Besucher. Insgesamt wird mit einer touristisch bedingten Wertschöpfung von rund 116 Mio. Euro gerechnet.

Die ganzheitliche Konzeption des Rostocker Ovals in Verbindung mit dem Außenstandort IGA-Park hat überall für Begeisterung gesorgt und konnte in allen Fachkreisen überzeugen. Ebenso hat Rostock aus der Politik, Wirtschaft und Gesellschaft große Unterstützung erfahren. Mit der Umsetzung aller Projekte, erhält Rostock eine besondere Strahlkraft über die Landesgrenzen hinaus.

Lassen Sie uns gemeinsam die Chance ergreifen, Rostock zu entwickeln und sich vor dem Hintergrund der Bundesgartenschau einem Millionenpublikum zu präsentieren.

Herzliche Grüße

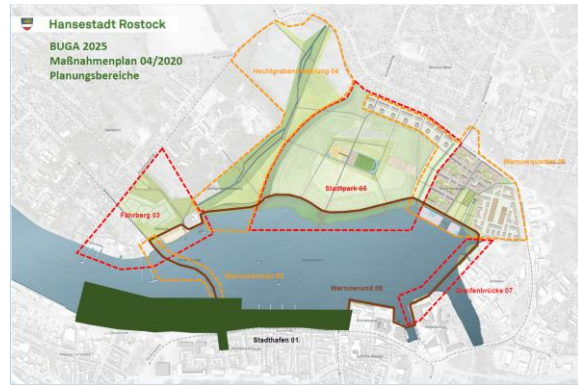
Ihr BUGA-Team

Stadthafen – maritimes Wahrzeichen der Stadt

Projektdaten – Stadthafen	
Projektgröße	<ul style="list-style-type: none"> Größe Bearbeitungsbereich Wettbewerb Stadthafen ca. 13 ha West-Ost-Ausdehnung ca. 1,4 km Länge (von der Friedrichstraße bis zur Grubenstraße)
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> Neubau bzw. Sanierung der Frei-, Grün- und Verkehrsflächen im Stadthafen zwischen Friedrichstraße und Grubenstraße, Neubau und Neugestaltung bzw. Sanierung Hafenanlagen (z.B. Kaikanten und Schiffsanleger) Neubau Hochbauten und Neubau Verkehrsanlagen
Weitere Untersuchungsbedarfe	<ul style="list-style-type: none"> Lärmgutachten nach Erfordernis nach Vorliegen der Ergebnisse Planungswettbewerb Baugrunduntersuchung/ Munitionssondierung (wasser- und landseitig) – erfolgt und fortlaufend nach Konkretisierung Planungen
Maßnahmenursprung	<ul style="list-style-type: none"> Städtebaulicher Rahmenplan 1. Fortschreibung Städtebauliche Rahmenplanung Sanierungsgebiet Stadtzentrum Rostock 2. Fortschreibung Mobilitätsplan Zukunft 2030
Projektkosten brutto	
Ermittelte Gesamtkosten	35,5 Mio. €
Kosteninhalt	<ul style="list-style-type: none"> Bau- und Baunebenkosten
Status Ermittlung	<ul style="list-style-type: none"> vertiefte Kostenanalyse auf Grundlage bauspezifischer Kennziffern enthalten: Kosten Sanierung/Anpassung von Abschnitten der Kaikante
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil (brutto, inkl. Baunebenkosten)	<ul style="list-style-type: none"> 25,175 Mio. € zusätzlich ca. 9 Mio. € vom StALU MM für Hochwasserschutzbauwerk
Förderprogramm	<ul style="list-style-type: none"> Förderung gemäß Infrastrukturrichtlinie des Landes MV Landesmittel für Realisierung Hochwasserschutz
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / förderfähig, Maßnahmenbeginn ist genehmigt ○ gelb / förderfähig, Bewilligung nicht zu erwarten ○ rot / nicht förderfähig
Projekttermine	
Terminaussagen	<ul style="list-style-type: none"> Aufgabenstellung Wettbewerb 08-09/2020 Start Planungswettbewerb für Frei-, Grün- und Verkehrsflächen mit hochbaulichem Anteil 9/2020 Durchführung Planungswettbewerb bis 04/2021 Vergabe Planungsleistungen 08/2021 Fertigstellung bis 04/2025
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten/ Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> einer von zwei Ein- bzw. Ausgängen des BUGA-Veranstaltungsgeländes BUGA-Blumenhalle mit Wechsellausstellungen, später Multifunktionshalle BUGA-Gehölzausstellung mit Option zur dauerhaften Nachnutzung gärtnerische Ausstellungen und Freiluftausstellungen kleine temporäre BUGA-Stadtbühne und später Ort für Veranstaltungen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch

Stadthafen – maritimes Wahrzeichen der Stadt

Ab September 2020 werden nationale und internationale Planungsteams viele gute und realisierbare Ideen für einen lebendigen, attraktiven und maritim geprägten Stadthafen erarbeiten. Der Wettbewerb nimmt die vorhandenen Ideen des städtebaulichen Rahmenplanes und der Konzepte zur „Maritimen Meile“, dem „Rostocker Oval“ oder dem „Mobilitätsplan Zukunft 2030“ auf und führt sie zusammen. Auch die formulierten Wünsche und Ideen aus weiteren Beteiligungsformaten werden hierin aufgegriffen. Der Planungswettbewerb liefert der Stadt ebenfalls innovative Lösungsansätze für die Integration eines Hochwasserschutzbauwerkes in den Stadthafen. Mit der Aufwertung des historischen Rostocker Stadthafens erfüllt sich der lang gehegte Wunsch vieler Rostocker*innen. Gleichzeitig wächst die Altstadt und die Kröpeliner-Tor-Vorstadt mit dem Hafen und der Warnow noch stärker zusammen.



Der Stadthafen wird ein Ort des Flanierens mit kulturellen, gastronomischen und touristischen Freizeitangeboten sein – ein Ort mit pulsierendem städtischen Leben am Wasser. Er wird durch vielfältige Grün- und Freiflächen geprägt sein. Kleinteilige Aufenthaltsbereiche wirken einladend auf Einheimische und Gäste gleichermaßen. Zentraler Bereich des Stadthafens und urbaner Treffpunkt wird die zukünftige „Plaza“. Ein urbaner Ort der sich zwischen dem zukünftigen Archäologischen Landesmuseum, der neuen Multifunktionshalle und der Kaikante aufspannt. In der Tradition des Stadthafens, wurde für die Halle der Projektname „HALLE 625“ gefunden. Um den Stadthafen in einen lebendigen Ort vielfältiger Nutzungen zu entwickeln, sind in den kommenden Wochen gemeinsam Nutzungsinhalte zu bestimmen.

Die neue Warnowbrücke kommt in direkter Nachbarschaft zum Archäologischen Landesmuseum an. Eine niveaufreie Querung der L 22 auf Höhe der Schnickmannstraße führt aus der Innenstadt in den Stadthafen. Aus verschiedenen Richtungen kommen Fußgänger und Radfahrer auf der Plaza im Stadthafen zusammen. Sie bestimmen die Nutzung des öffentlichen Freiraums. Pkw- und Anlieferverkehre reduzieren sich auf ein Minimum, eine neue Haltestelle für den ÖPNV wird den Stadthafen zentral anbinden.

Im umgestalteten Stadthafen können auch zukünftig die großen Veranstaltungen wie die Hanse Sail und der Pfingstmarkt stattfinden.



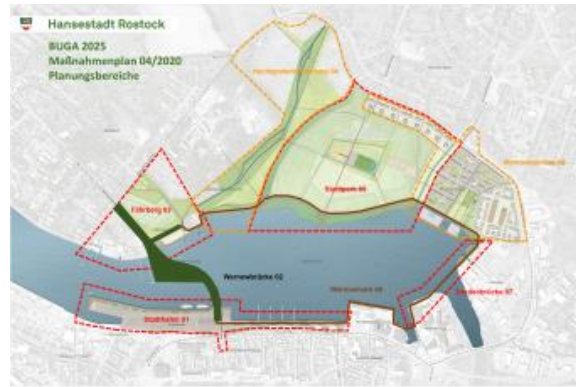
© Sinai Landschaftsarchitekten/ Jens-Gehrcken-Visualisierung

Warnowbrücke – neue Perspektiven

Projektdaten – Warnowbrücke	
Projektgröße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 km Gesamtlänge, davon Brückenlänge 545 m ▪ Brückenbreite 6 m liches Maß, Handlauf – Handlauf ▪ Untersuchungsraum Umweltverträglichkeitsprüfung ca. 15 ha Kernbereich
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Bau einer Fußgänger- und Radverkehrsbrücke mit Öffnungsmechanismus ▪ Durchfahrt fester Brückenteil Lichte Breite 2 x 25 m, Lichte Höhe 8 m über NHN ▪ Durchfahrt zu öffnender Brückenteil, Lichte Breite 14,50 m ▪ Zufahrt zur Gehlsheimer Straße
Derzeit laufende Untersuchungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artenkartierung (Flora, Fauna), Nachkartierungen aufgrund von Wirkbereich Umweltverträglichkeitsprüfung ▪ Hinweis: im Generalplanervertrag enthalten Baugrunduntersuchung/ Munitionssondierung, wasserseitig, landseitig ▪ Erschütterungsgutachten, Beweissicherung ▪ Schallschutzgutachten bauzeitlich ▪ Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Strömungsgutachten ▪ Schadstoffgutachten Boden und Konzept für Umgang
Maßnahmenursprung	Mobilitätsplan Zukunft 2030
Projektkosten brutto	
Ermittelte Gesamtkosten	36,9 Mio. €
Kosteninhalt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau- und Baunebenkosten einschließlich Brückenbauwerk ▪ Umverlegung Uferweg Gehlsdorf ▪ Anbindung Brücke an Westseite zum Uferweg Gehlsdorf ▪ neue Spundwandsetzung ▪ Verlegung Bootsanleger (Steganlage Gehlsdorf) ▪ Kampfmittelsondierung ▪ Gutachten (Baugrund, Strömung, Schall, Wind, Erschütterung u.a.) ▪ Planungsleistungen HOAI einschl. Planfeststellungsverfahren ▪ SiGeKo ▪ Bauoberleitung ▪ Bauüberwachung ▪ Prüfeningenieur
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen, ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil (brutto, inkl. Baunebenkosten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 75 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ▪ weitere Förderung durch Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit MV, derzeit 8,2 Mio. € zugesagt
Förderprogramm	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundesförderung - Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Bundesamt für Güterverkehr Abt. 5)
Status der Beantragung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Antrag auf Förderung wurde gestellt und durch den Bund bestätigt ▪ Maßnahmenbeginn wurde durch das Land MV genehmigt
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / förderfähig, Maßnahmenbeginn ist genehmigt ○ gelb / förderfähig, Bewilligung nicht zu erwarten ○ rot / nicht förderfähig
Projekttermine	
Terminaussagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fertigstellung Bauwerk November 2024
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten / Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des Warnowrundwegs, Hapterschließung BUGA-Areal/ Innenstadt/ Gehlsdorfer Ufer
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch

Warnowbrücke – neue Perspektiven

Rostock braucht mehr und bessere Radwege. Die Warnowbrücke schafft neue Perspektiven und Wege, überwindet natürliche Barrieren und verbindet die nördliche mit der südlichen Stadt. Dadurch wird ein enormer Mehrwert für Einheimische und Gäste geschaffen. Die Warnowbrücke wird das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändern. Das neue Mobilitätsangebot stellt eine echte Alternative zum Auto dar und wird sich mit durchschnittlich 2.000 Radfahrern täglich als Fuß- und Radwegeverbindung etablieren und zur Entlastung der verkehrlichen Situation beitragen. Die Warnowbrücke vervollständigt den Warnow-Rundweg und ist zudem das verbindende Element zur Belebung der nördlichen Uferseite der Unterwarnow.



Mit einer Länge von 545 m und einer Breite von 6 m wird mit der Warnowbrücke ein architektonisches Highlight gesetzt. Der filigrane Brückenbau wird sich harmonisch in das Stadtbild einfügen und eröffnet zugleich neue Perspektiven auf die Altstadt silhouetten, auf die Warnow und den nördlichen Uferbereich.

Das mehrmalige Öffnen der Brücke wird ein Highlight sein. Hier wird innovative Technik für jeden erlebbar. Der Klappmechanismus der Brücke bedient sowohl die Anforderungen des Segelsports als auch maritimer Veranstaltungen. Zu festen Öffnungszeiten können größere Schiffe die Brücke passieren und die untere Warnow wie gewohnt befahren.

Im gesamten Planungsprozess sind alle Beteiligten, Anlieger und Nutzer einbezogen worden. Dieser Austausch wird auch im weiteren Projektverlauf fortgesetzt.



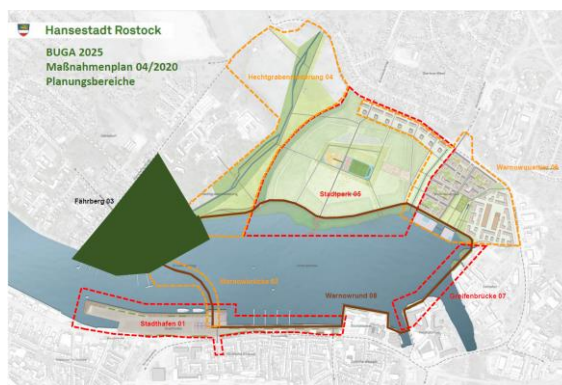
© Foto: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de;
3D Visualisierung: www.archlab.de

Fährberg – dynamisches Grün

Projektdaten – Fährberg	
Projektgröße	<ul style="list-style-type: none"> ca. 130.000 m² (nur Fährberg – ohne Bereich westl. Fährberg) ca. 15.000 m² (Freianlagen Altes Fährhaus) Ideenteil Wettbewerb: Uferpromenade / Segelsportvereine = zusätzl. 45.000 m²
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> Integration Kleingartenanlage Anbindung Brückenkopf Gestaltung Uferbereich mit Bade-/Wassersportangebot Sattelplatz mit Funktionsgebäude, Sanitäranlagen, Versorgung Gestaltung Grünfläche an der Gehlsheimer Straße / nördlich Ruder-Club Erschließung Wassersportvereine, Kleingärtner und Dauerwohner Teilabschnitt Warnow-Rundweg denkmalgerechte Gestaltung Außenanlagen „Altes Fährhaus“
Untersuchungsbedarfe	<ul style="list-style-type: none"> erledigt: <ul style="list-style-type: none"> Vermessung Artenschutzkartierung Denkmalpflegerische Zielstellung „Altes Fährhaus“ ausstehend: <ul style="list-style-type: none"> Baugrund Altlasten Sedimente
Maßnahmengrundlage	<ul style="list-style-type: none"> Ableitung aus dem Warnowuferkonzept
Projektkosten brutto	
Ermittelte Gesamtkosten	4 Mio. €
Kosteninhalt	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmenverortung zur Machbarkeitsstudie
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> grün / im Rahmen <input type="radio"/> gelb / mit Schwierigkeiten <input type="radio"/> rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil (brutto, inkl. Baunebenkosten)	<ul style="list-style-type: none"> aktuell: keine Förderung Straßen/Wege Fährberg und Wellenweg über Warnowbrücke
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> grün / förderfähig, Bewilligung zu erwarten <input type="radio"/> gelb / förderfähig, Bewilligung nicht zu erwarten <input type="radio"/> rot / nicht förderfähig
Projekttermine	
Terminaussagen	<ul style="list-style-type: none"> Fertigstellung bis 03/2025
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten / Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> Eingang, BUGA-Pavillon Biergarten/Gastronomie Gärtnerische Wettbewerbe Kleingärten, Themen-/Mustergärten, „Versteckte Orte“ Grabgestaltung und Denkmal Pflanzenthemen: Rhododendren und Azaleen, Stauden, Rosen, Obst und Gemüse Spielplätze und Aktivitäts-/Sportangebote am Wasser
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> grün / im Rahmen <input type="radio"/> gelb / mit Schwierigkeiten <input type="radio"/> rot / sehr kritisch

Fährberg – dynamisches Grün

Der Fährberg bildet den grünen Auftakt zur Parklandschaft am nördlichen Warnowufer. Hier kommt die neue Warnowbrücke an. In kürzester Zeit kommt man von der Stadt auf die grüne Seite der Warnow. Hier ist Wassersport in all seinen Facetten möglich. Segeln, Rudern, SUP, Kajak, Kanu oder einfach nur Baden. Liegen und Picknicken auf der grünen Wiese und den Blick über das Panorama schweifen lassen.

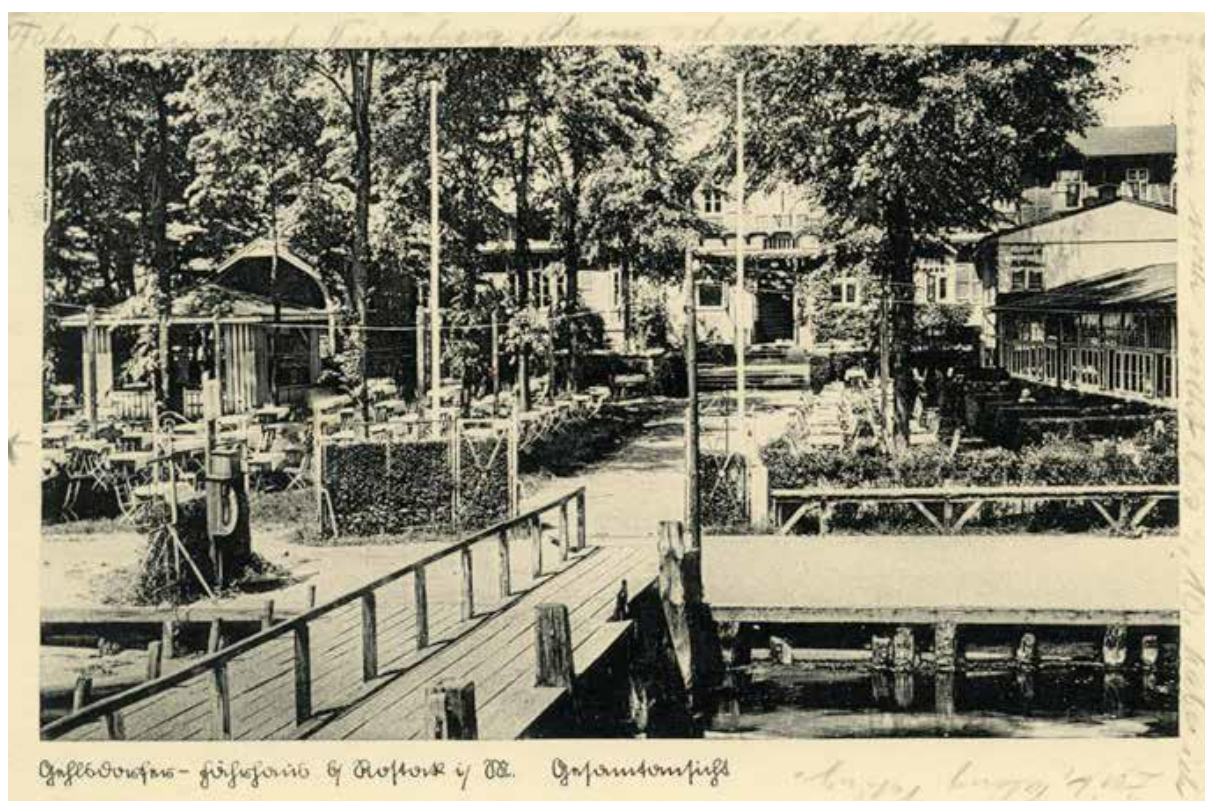


Die besondere Qualität dieses Ortes liegt in seinem grünen Erscheinungsbild als Ausgleich zur städtisch geprägten, südlichen Uferkante der Warnow. Um hier einen Ort der Begegnung für Jung und Alt, Einheimische und Gäste zu etablieren, werden neue Anreize geschaffen und behutsam in die vorhandenen Strukturen eingebettet. Die malerisch gelegene Kleingartenanlage wird ebenso in die Planungen einbezogen, wie der uferprägende Wassersport.

Diese Balance ergibt sich einerseits durch die Schaffung neuer Freizeitangebote am zukünftigen Stadtstrand und in der Errichtung eines Wassersportzentrums, andererseits durch die Aufwertung der großen Waldflächen. Diese sollen für die Anwohner erlebbar und nutzbar werden. Um diesen landschaftlich geprägten Charakterzug des Fährbergs zu stärken, soll ein weitestgehend autofreier Ort entstehen, an dem der Rad- und Fußgängerverkehr absolute Priorität genießt.

Das Erscheinungsbild des Uferbereiches prägen auch zukünftig die Bedarfe der ansässigen Wassersportvereine. Die als Sattelplatz für Ruderregatten genutzte große Wiese wird weitestgehend freigehalten und erhält einen sanften Übergang ins Wasser. Die erforderlichen Steganlagen werden zwischen den vereinzelt vorgelagerten Schilfzonen neu angeordnet.

Das denkmalgeschützte „Alte Fährhaus“ und die Freiflächen werden in die Entwicklung des Fährbergs eingebunden. Ziel ist es, die Identität zu wahren und das Fährhaus als Ausflugsziel neu zu beleben.



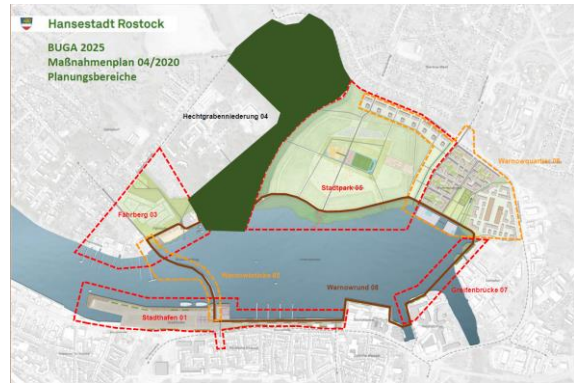
Gelbbuchstein - Fährberg bei Rostock i. Me. Gesamtansicht

Hechtgrabenniederung – ökologisches Kleinod

Projektdate – Hechtgrabenniederung	
Projektgröße	▪ ca. 31 ha
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau eines Schöpfwerkes an jetzigem Standort (Einstellung eines intelligenten Schöpfregimes, Einbau einer kleineren Pumpe, Deicherneuerung, Rückschlagklappe am Dierkower Damm) ▪ Projekt Umweltbildung mit Wegen sowie Info- und Aktionspunkten ▪ Projekt Siedlungsgeschichte „Primelberg“ mit Wegen und Infos
Weitere Untersuchungsbedarfe	▪ Baugrund- und Altlastenuntersuchungen nach Vorliegen Planung
Projektkosten brutto	
Ermittelte Gesamtkosten	1,5 Mio. €
Kosteninhalt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau- und Baunebenkosten für den Neubau des Schöpfwerkes ▪ Warnow-Rundweg Bereich Hechtgrabenniederung, Aufweitung der Verwallung im Verlauf Warnow-Rundweg ▪ Projekte Umweltbildung ▪ Projekte Siedlungsgeschichte
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil (brutto, inkl. Baunebenkosten)	▪ aktuell: keine
Projekttermine	
Terminaussagen	▪ Umsetzung Maßnahmen bis 12/2024
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten / Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung der nördlich gelegenen Stadtteile an die Warnow ▪ Aufwertung Naturraum und Umweltbildung ▪ Darstellung der Siedlungsgeschichte um den Primelberg ▪ Aufzeigen der Möglichkeiten zum Natur- und Moorschutz in der Stadt
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch

Hechtgrabenniederung – ökologisches Kleinod

Der Landschaftsraum der Hechtgrabenniederung auf der Nordseite der Unterwarnow verbindet, sensibilisiert und informiert. Der ökologisch hochwertige Naturraum der Hechtgrabenniederung verbindet die verschiedenen Grünräume in direkter Nachbarschaft. Die Niederung führt die Bereiche zu einem erlebbaren Ganzen, zu einer grünen Stadtkulisse nördlich der Warnow zusammen. Dieser Ort lebt von seiner Stille und Unberührtheit.



Mit einer konsequenten Renaturierung der Hechtgrabenniederung einhergehend, wird ein Umweltbildungsprojekt mit Wegen sowie Info- und Aktionspunkten umgesetzt. Hierzu fanden mit potenziellen Partnern erste Gespräche statt.

Planerisch wird zurzeit im Rahmen des Freiraumwettbewerbs zum Stadtpark die Anbindung der Hechtgrabenniederung an diesen neu entstehenden Landschaftsraum mitgedacht, erste Ergebnisse dazu liegen Ende November 2020 vor.

Auch der „Primelberg“ soll in den Erfahrungsraum Hechtgrabenniederung eingebunden werden. Erinnerung an die frühe Siedlungsgeschichte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock soll in Achtsamkeit mit dem Ort passieren.

Zwischen der Unterwarnow und der Niederung wird entlang des Warnowufers der Rad- und Fußweg des „Warnow-Rundweges“ verlaufen. Von diesem Damm aus lassen sich beide Seiten des zusammenhängenden Naturraumes der Warnowniederung zukünftig gut erleben.



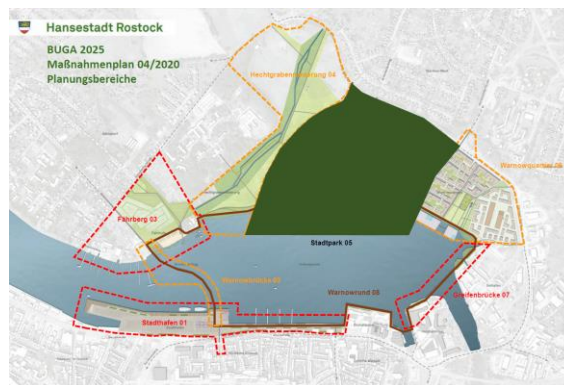
© Sebastian Messal, Auf der Suche nach dem ältesten Hafen Rostocks (2019)

Stadtpark – FreiRaum für Alle

Projektdaten – Stadtpark	
Projektgröße	▪ ca. 45 ha
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel/Vorhaben: Gestaltung eines Stadtparks auf einer ehemaligen Deponie ▪ wesentliche Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Einordnung eines kleineren, temporären Bühnenstandorts - Weiterentwicklung/Qualifizierung vorhandener Steganlagen - Einordnung von Parkein- und ausgängen, Verknüpfung in die angrenzenden Stadtteile und Großwohnsiedlungen - hochbauliche Entwicklung im nördlichen Wettbewerbsareal entlang des Dierkower Damms (als Ideenteil) - Herstellung von Geh- und Radwegen
Derzeit laufende Untersuchungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abgleich von Machbarkeit und Entwurf (Gefährdungsbeurteilung Altdeponie): <ul style="list-style-type: none"> - Statik - Baugrund - Gewährleistung Oberflächenentwässerung ▪ Auswertung Artenkartierung ▪ Prüfung Einordnung Pappel-Grünzug entlang Dierkower Damm
Maßnahmengrundlage	▪ Ableitung aus dem Warnowuferkonzept
Projektkosten brutto	
Ermittelte Gesamtkosten	25 Mio. €
Kosteninhalt	▪ Bau- und Baunebenkosten, einschließlich Wettbewerbsverfahren
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil (brutto, inkl. Baunebenkosten)	9 Mio. €
Förderprogramm	▪ Städtebauförderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“
Status der Beantragung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programmantrag für das Programmjahr 2020 ist gestellt ▪ Antrag auf einen vorzeitigen Maßnahmebeginn wurde genehmigt
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Projekttermine	
Terminaussagen	Fertigstellung bis 04/2025
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten/ Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gärtnerische Dauerausstellungen ▪ kleiner Bühnenstandort ▪ Gärtnerische Wettbewerbe
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch

Stadtpark – FreiRaum für Alle

Stadt-Wasser-Grün. „Lass uns in den Park gehen!“ - dieser Ausruf wird in Zukunft von vielen Einheimischen und Gästen der Stadt zu hören sein. Der neue Stadtpark auf einer ehemaligen Deponie soll ein Ort der Verbindung werden. FreiRaum für Alle. Frei nutzbare Flächen entlang des Warnow-Rundweges, vielseitige Möglichkeiten für vereinsungebunden Sport, Platz für Erholung, Entspannung, einem Picknick im Grünen mit dem schönsten Blick auf die Stadtsilhouette von Rostock.



Natur bewahren und Natur erleben. Die Natur hat sich den Ort zu Eigen gemacht. Das Wahre des Entstandenen mit dem verbinden, was Spaß, Erholung und Entspannung bietet.

Auf einer Fläche von fast 65 Fußballfeldern, bietet der Park vielfältige Möglichkeiten und wird somit den Bedürfnissen aller Alters- und Interessengruppen gerecht. Eine kleine, Naturbühne mit der Kulisse der Unterwarnow und dem Rahmen der Altstadtsilhouette soll ebenso Teil des Stadtparks werden, wie kleinteilige Gastronomieangebote.

Durch die Anbindung an Geh- und Radwege und die Erschließung des öffentlichen Personennahverkehrs erhält der Park eine vernetzende Funktion und wird zu einem stadtgesellschaftlichen Treffpunkt. Zudem werden die nördlich gelegenen Stadtteile durch die neuen Rad- und Wegeverbindungen deutlich besser an die Warnow und den Warnow-Rundweg angebunden.

Die Geschichte des Ortes soll in der Gestaltung des Stadtparkes erkennbar sein, genauso wie die Themen Umwelt- und Klimaschutz sowie thematische Möglichkeiten für ein Umweltbildungsprogramm.



© Fachbereich BUGA

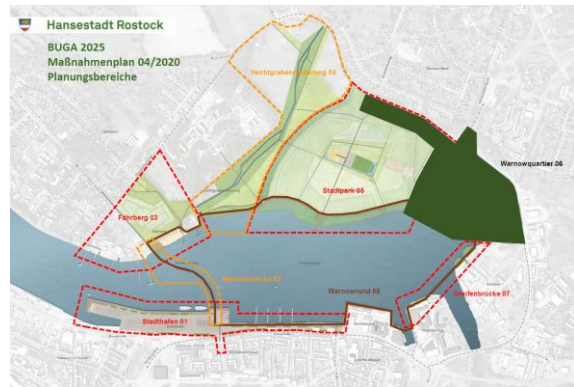
WarnowQuartier – lebendige Vielfalt

Projektdaten – WarnowQuartier	
Projektgröße	▪ ca. 25 ha
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Bau eines urbanen Stadtquartiers ▪ wesentliche Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Untersuchung städtebauliche, freiräumliche, verkehrliche, soziale Verknüpfungen im Stadtbereich - Erarbeitung grünordnerischer und energetischer Konzepte sowie Mobilitätskonzept - Erarbeitung B-Plan und Anpassung F-Plan – federführend Amt 61 - verkehrliche und technische Erschließung sowie Freiraumgestaltung wesentlicher Bereiche des zukünftigen WarnowQuartiers - Bau/Realisierung erster Baufelder bis BUGA - Realisierung der schwimmenden Bauten bis BUGA ▪ wesentliche Einzelmaßnahmen Modellvorhaben bis 2026: <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung für das gesamte Quartier - Theaterwerkstatt - Mehrgenerationenhaus – Kita/Pflegeheim-Kombination
Untersuchungsbedarfe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ erledigt: <ul style="list-style-type: none"> – Vermessungen – Baugrund- und Altlastengutachten – Artenschutzkartierung – Geruchsimmissionsgutachten – Schallgutachten ▪ ausstehend: <ul style="list-style-type: none"> – eventuell hydrologisches Gutachten – Windströmungsgutachten – Voruntersuchung: Baugrund im Wasser
Projektkosten brutto	
Ermittelte Gesamtkosten (Erschließung)	40,5 Mio. €, davon 13,5 Mio. € für BUGA-relevanten Flächenanteil (33,4 %)
Kosteninhalt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau- und Baunebenkosten ▪ Erstellung des Bebauungsplanes ▪ Bodenordnung ▪ Wettbewerbe
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil für Erschließungskosten (13,75 Mio. €)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bund: anteilig der BUGA-relevanten Flächen (33,4 %) = 4,6 Mio. € ▪ Land: ausschließlich BUGA-relevanter Teil 7,5 Mio. € ▪ kumulierte Förderung = 12,1 Mio. €
Förderprogramm	▪ Modellvorhaben des Bundes zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung
Status der Beantragung	▪ schriftliche Bestätigung des Landes M-V über finanzielle Beteiligung in Höhe von 7,5 Mio. € liegt vor
Projekttermine	
Terminaussagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fertigstellung Teilbereich WQ (Zwischenziel) zur BUGA bis 04/2025 ▪ Fertigstellung Einzelmaßnahmen Modellvorhaben bis Ende 2026
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten / Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstellungskonzept/Stadtausstellung mit Modellcharakter (gemeinschaftliches urbanes Leben, Stadtentwicklung auf dem Wasser, innovative, nachhaltige Bauausstellung, Fassadenbegrünung etc.) ▪ Veolia-Standort – Transformation als Chance, mittelfristiges Entwicklungsgebiet ▪ Blütenparade, Gehölzkulisse, Obstgehölze, Garteninnovationen, Lab-Pavillion, BUGA-Forum, BUGA-Campus
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch

WarnowQuartier – lebendige Vielfalt

„Wie wollen wir in Zukunft wohnen, leben und arbeiten? Und geht das auch miteinander? Und nebeneinander?“ Die drängenden Fragen der Zeit sollen modellhaft im neuen Stadtquartier an der Unterwarnow beantwortet werden.

Jeder Mensch hat seine ganz persönliche Idee und Vision von Wohnen, Leben, Arbeit und Freizeit. Diese verschiedenen Bedürfnisse und Anforderungen vereinen sich in der Vision von einem urbanen, grünen, lebendigen, gemischten Stadtquartier für unterschiedliche Menschen und Einkommensgruppen.



Das Schließen der Stadtstruktur, das Ergreifen innerstädtischer Potenziale, das Hinführen zu neuen, prägenden Stadträumen, hier soll das neue WarnowQuartier der Antriebsgeber sein. Es soll in seiner Entwicklung auf benachbarte Quartiere wie den Osthafen und den Petridamm ausstrahlen.

Viele Bürger*innen haben sich zum Warnowquartier geäußert. Auch Fachleute und mögliche Investoren haben sich beteiligt. Eine Ideenwerkstatt hat stattgefunden. Viel grün, wenig Autos, Abwechslung in der Architektur, Wohnen für Alle und ein freier Ufersaum. Das soll das neue Warnowquartier sein. Das Ufer wird freigehalten, die Autos werden am Rand abgefangen, die Grundstücke werden kleinteilig vergeben und kein Grundstück soll verkauft werden. Viel Platz zum Treffen, zum Arbeiten und für Kultur soll entstehen.

Um die Vision der Quartiersentwicklung verwirklichen zu können, soll im Frühjahr 2021 eine kleinteilige Konzeptvergabe im Rahmen eines Hochbauwettbewerbs durchgeführt werden.



© Fachbereich BUGA in Zusammenarbeit mit Sinai Landschaftsarchitekten und Machleidt Städtebau + Stadtplanung, städtebauliches Leitbild noch nicht final

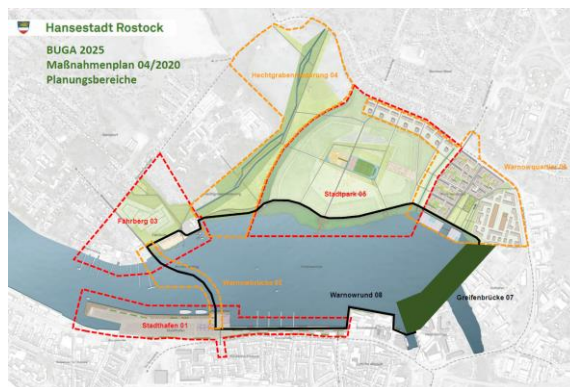
Greifenbrücke – kurzer Weg am Wasser

Projektdaten – Greifenbrücke	
Projektgröße	▪ Brückenlänge circa 200 m
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Bau einer Fußgänger- und Radverkehrsbrücke über die Warnow ▪ Ausbau des ufernahen Weges im Bereich der Holzhalbinsel bis zum Brückenbauwerk Bw 065 (westliche Ecke Holzhalbinsel) ▪ Ausbau des ufernahen Weges im Osthafen bis zur Zingelgrabenbrücke
Weitere Untersuchungsbedarfe	▪ Baugrunduntersuchung/ Munitionssondierung, wasserseitig, landseitig
Projektkosten brutto	
Ermittelte Gesamtkosten	10 Mio. €
Kosteninhalt	▪ Bau- und Baunebenkosten, einschließlich Planfeststellungsverfahren und Herstellung der angrenzenden landseitigen Wegeanbindungen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil (brutto, inkl. Baunebenkosten)	9 Mio. €
Förderprogramm	▪ Förderung gem. Infrastrukturrichtlinie des Landes M-V
Status der Beantragung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ es erfolgte eine vorlaufende Einzelbeantragung ▪ diese muss noch einmal mit konkreten Planungsunterlagen untersetzt werden ▪ der vorzeitige Maßnahmenbeginn ist genehmigt
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / förderfähig, Maßnahmenbeginn ist genehmigt ○ gelb / förderfähig, Bewilligung nicht zu erwarten ○ rot / nicht förderfähig
Projekttermine	
Terminaussagen	▪ Fertigstellung Bauwerk bis 03/2025
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten / Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des Warnow-Rundwegs, Haupteinschließung BUGA-Areal Innenstadt/Gehlsdorfer Ufer ▪ Flanierbereich an der Warnow
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch

Greifenbrücke – kurzer Weg am Wasser

„Mein neuer Weg! – Ich fahre gerade mit der Straßenbahn vom Bahnhof los und steige dann mit meinem Rad an der Haltestelle Stadthafen aus. Ich sehe das Ufer der Warnow und mein Blick geht rüber aufs andere, grüne Ufer. Jetzt kann ich noch eine entspannte Runde mit dem Rad entlang des Ufers der Warnow drehen. Bis ich zu Hause bin, im neuen WarnowQuartier.“

Mit der Greifenbrücke kann der Radfahrer immer entlang des Ufers und ohne Unterbrechung eine neue Route aufnehmen. Die Greifenbrücke schließt die Verbindung des Uferweges zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtquartieren und Stadtteilen.



Morgens auf dem Weg zur Arbeit von Dierkow in die Innenstadt zum Bahnhof, über den neuen Radschnellweg entlang des Dierkower Damms und der Petridammbrücke. Am Abend auf dem Heimweg mit den Kindern, entspanntes Radeln am Ufer und dabei den Leuten auf den SUPs zuschauen – oder vielleicht selbst aufsteigen?

Am Ufer der Holzhalbinsel schwingt sich eine neue Geh- und Radverbindung über die Warnow in den Osthafen. Als alternative Route zur Verbindung über die Petridammbrücke bietet diese dem gemütlichen, gemächlichen Radfahrer ein Angebot mit unvergleichlichem Panorama an. Plätze zum Verweilen auf und neben der Brücke soll es geben, hier kann der morgendliche Nebel auf der Warnow genauso genossen werden, wie der abendliche Sonnenuntergang.

Die Greifenbrücke erstreckt sich auf einer Länge von ca. 200 m. Aufgrund der baulichen Engstellen insbesondere auf der Seite der Holzhalbinsel ist eine Breite der Brücke von 4,50 m angedacht. Durch die Entwicklungen im WarnowQuartier, im Osthafen und auch am Petridamm ist in den kommenden Jahren mit einem erhöhten Aufkommen an Fahrrad- und Fußgängerverkehr in diesen Abschnitten zu rechnen. Die Brücke soll ein attraktives Angebot für die Zukunft sein. „Der Weg ist schon vorhanden, bevor der Nutzer kommt!“



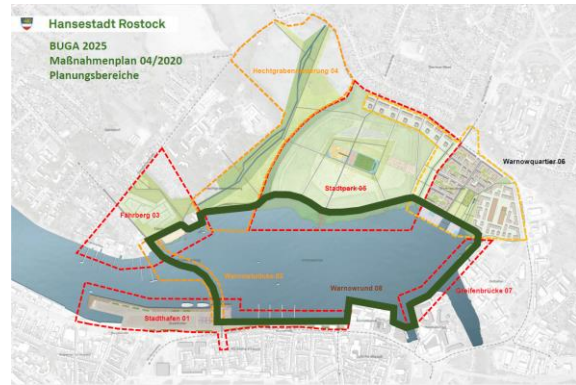
© INROS LACKNER

Warnow-Rundweg – ein Weg, viele Perspektiven

Projektdaten – Warnow-Rundweg	
Projektgröße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Länge: 5,5 km (4,7 km im Uferverlauf – 545 m Brückenlänge Warnowbrücke, 200 m Brückenlänge Greifenbrücke)
Maßnahmenumfang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konzeptionelle Betrachtung: Warnow-Rundweg soll zu einem zentralen funktionellen und gestalterischen Element der Innenstadtentwicklung um die Warnow und zum verbindenden Band für die BUGA 2025 entwickelt werden ▪ hierfür wird ein funktionelles wie gestalterisches Konzept für den gesamten Wegeverlauf erarbeitet, das die Grundlagen für abgestimmte Gestaltungsvorgaben für die weiteren Einzelentwicklungsmaßnahmen liefert ▪ bauliche Umsetzung erfolgt über die Einzelprojekte
Weitere Untersuchungsbedarfe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potenzialanalyse und Kosten-Nutzungsanalyse – beauftragt (Entwurf liegt vor, finale Bearbeitung Ende September 2020 erwartet)
Maßnahmengrundlage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ableitung aus dem Warnowuferkonzept
Projektkosten brutto	
Ermittelte Baukosten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung über Projektbausteine 01 bis 07
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Fördermittel	
Fördermittelanteil (brutto, inkl. Baunebenkosten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung über Projektbausteine 01 bis 07
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ○ grün / förderfähig, Bewilligung zu erwarten ○ gelb / förderfähig, Bewilligung nicht zu erwarten ○ rot / nicht förderfähig
Grundstücksverfügbarkeit	
Status Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundstücke im Verlauf Warnow-Rundweg im Eigentum der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch
Projekttermine	
Terminaussagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Konzept Warnow-Rundweg bis Jahresende 2020 ▪ Fertigstellung der Baumaßnahmen über die Projektbausteine 01 bis 07 bis 04/2025
BUGA – Funktionen	
Besondere Qualitäten / Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe Relevanz, denn Warnow-Rund verknüpft die einzelnen Teilprojekte; ▪ Warnow-Rund als wesentliches Markenzeichen der BUGA 2025
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ● grün / im Rahmen ○ gelb / mit Schwierigkeiten ○ rot / sehr kritisch

Warnow-Rundweg – ein Weg, viele Perspektiven

Der Warnow-Rundweg verläuft auf einer Länge von rund 5,5 km in einem Oval um die Unterwarnow. Er bindet die losen Enden der einzelnen Projekte zusammen und sorgt für das harmonische Gesamtbild. Beginnend im Stadthafen führt er über die neue Warnowbrücke, entlang des Gehlsdorfer Ufers weiter durch den Stadtpark und das WarnowQuartier, über die Greifenbrücke und zurück in den Stadthafen.



Es handelt sich bei diesem Projekt um einen im Regelfall mindestens 6 m breiten, teils räumlich separierten, teils kombinierten „Weg der unterschiedlichen Geschwindigkeiten“. Einerseits verbindet er die Stadtteile Stadtmitte, Gehlsdorf und Brinckmansdorf miteinander und verkürzt deutlich die Wege von Toitenwinkel und Dierkow in die Innenstadt. Andererseits verbindet der Warnow-Rundweg die einzelnen Projektbausteine entlang der Unterwarnow miteinander in Form eines kurzweiligen und attraktiven Weges und stellt dauerhaft für sich einen qualitativ hochwertigen Wegering für unterschiedlichste Nutzergruppen dar. Verschiedene Nutzer in verschiedenen Geschwindigkeiten, darauf soll der Weg in seiner Lage, Breite und Oberfläche eingehen.

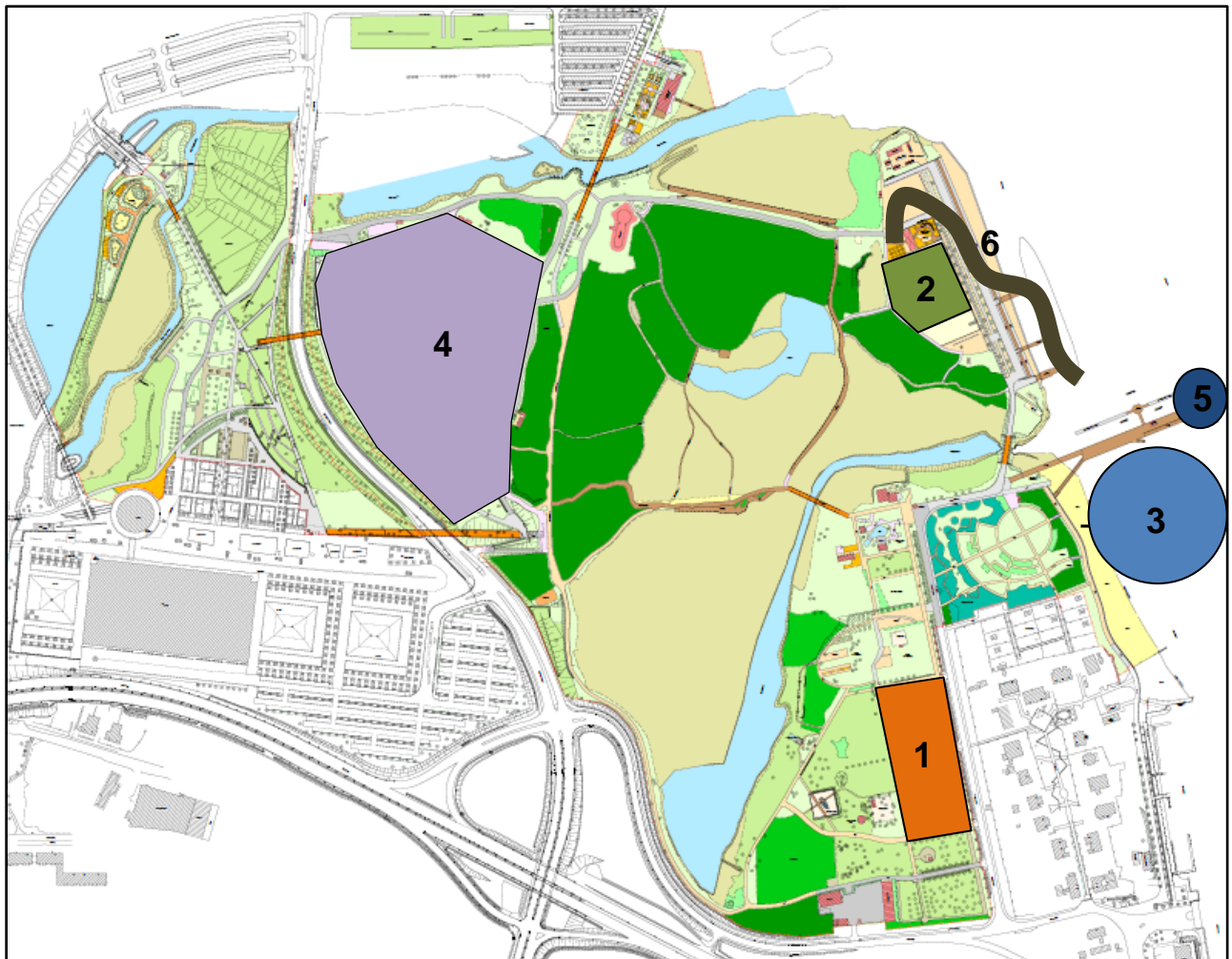
Der Weg wird zu einem Markenzeichen mit überregionaler Strahlkraft. Er soll für den alltäglichen Weg – ob zur Arbeit oder in der Freizeit – Anreize bieten, vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltige Fortbewegungsformen umzusteigen. Gleichzeitig soll er als eigenständiges Freizeitangebot wahrgenommen und lieb gewonnen werden. Auch bietet der Weg zukünftig eine ideale Strecke und Länge für sportliche Veranstaltungen, wie z.B. Laufwettbewerbe vor einer wunderschönen, abwechslungsreichen Kulisse.

Der Warnow-Rundweg – ein verbindendes Band, an dem sich die einzelnen Projekte wie Perlen auffädeln und zu einem Ganzen zusammengeführt werden. Perlen, die zum Treffen, Begegnen, Teilen und Verweilen einladen und viele verschiedene Eindrücke und Perspektiven bieten. Die Runde um die Unterwarnow soll zum Inbegriff für Lebensfreude und Lebensqualität werden.



© fint e.V.

Außenstandort IGA-Park – lebendiger Ort im Nordwesten



© IGA Rostock 2003 GmbH

1. Mustersiedlung
2. Riesenspielplatz
3. Wasserfunpark
4. Open-Air-Arena
5. Anleger Blaue Flotte
6. Kletterparcours

Der IGA-Park wird der zentrale Außenstandort der Bundesgartenschau 2025 und bleibt eintrittsfrei. Ziel ist, dass diese schöne Parkanlage dauerhaft ein lebendiger Ort der Freizeitgestaltung, Kultur und Erholung wird. In seiner Grundstruktur muss dieser Park nicht verändert werden. Mit einem Mosaik von verschiedenen Spots soll die Belebung des Parks dauerhaft erreicht werden. Die Mustersiedlung soll die dörfliche Struktur des benachbarten Quartiers aufnehmen. An dieser Stelle soll gezeigt werden, wie auch kleine Siedlungen architektonisch abwechslungsreich und mit neuen Technologien errichtet werden können.

Der riesige Spielpark soll ein Anziehungspunkt werden, der über die Wohnbereichsgrenzen hinaus wirkt. Insbesondere Familien aus ganz Rostock und Gäste sollen hier über mehrere Stunden verweilen. Damit rückt der Park wieder näher in das gesamtstädtische Bewusstsein. Die Kosten belaufen sich auf ca. 800.000 Euro. Die Errichtung eines Wasserfunparks ist bereits seit 2004 ein fester Wunsch und wird überregional Sportbegeisterte anziehen. Dieses spezielle Freizeitangebot ist auch für den touristischen Gesamtstandort Rostock von großer Bedeutung und schließt die touristische Lücke zwischen Altstadt und Warnemünde.

Jede Bundesgartenschau hat eine zentrale Großbühne. Im BUGA-Gelände soll bewusst auf solch eine Bühne verzichtet werden. Wir konzentrieren uns auf die Bühne im IGA-Park, damit die Stadt anschließend nicht zwei Bühnen unterhalten muss. Die Bühne und das Open-Air-Gelände müssen erneuert, erweitert und modernisiert werden. Dafür sind 600.000 Euro zu veranschlagen.

Das Parkgelände soll künftig wieder durch die Blaue Flotte angesteuert werden. Neben den Spots, die das Gelände als Anlaufpunkt interessant machen, muss der vorhandene Anleger saniert werden. Nach bisherigen Grobschätzungen, sind dafür 100.000 Euro zu veranschlagen.

Ein Kletterparcours der anderen Art soll das Festland mit dem Traditionsschiff „Dresden“ verbinden. Parcours auf einem Schiff ist europaweit einmalig.

Die Parkanlage kann sowohl mit der S-Bahn als auch mit der Blauen Flotte angefahren werden. Damit sind die Veranstaltungen gut zu organisieren, ohne zusätzliche Infrastruktur zu schaffen. Insbesondere die Verbindung durch die Blaue Flotte ist für die Touristen ein Highlight und soll dazu beitragen, die Gesamtstadt im Jahre 2025 von ihrer besten Seite zu präsentieren.

Mit der Schaffung von zwei Standorten, erhöht sich außerdem die Wahrscheinlichkeit eines mehrtägigen Aufenthaltes von Gästen zur Bundesgartenschau 2025.

Bürger*innenbeteiligung

Im Bürgerschaftsbeschluss von 2018 wurde nach Zuschlagserteilung der Bundesgartenschau 2025 (BUGA 2025) eine „intensive Bürgerbeteiligung zur Umsetzung der im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Handlungsfelder und Projektbausteine“ gefordert, da das Projekt Stadtentwicklung einschließlich BUGA 2025 um das Rostocker Oval eine starke Ausstrahlung auf die gesamtstädtische Entwicklung besitzt.

Im Dezember 2019 wurde der „Leitfaden für Bürgerbeteiligung“ von der Bürgerschaft beschlossen. Für die großen Stadtentwicklungsprojekte im zukünftigen BUGA-Areal sollte dieser Leitfaden die Orientierung für die Bürgerbeteiligung sein. Mit einer möglichst großen Öffentlichkeit soll über die Vorhaben informiert, diskutiert und Wünsche aufgenommen werden.

Beteiligungsmöglichkeiten für die jeweiligen BUGA-Projektbausteine wurden entwickelt und sollten 3 Monate vor Beginn der Bürgerbeteiligung angekündigt werden. Daraus ergab sich ein erster Bekanntgabe-Termin Anfang Februar 2020. Durch die Corona-Krise gestaltete sich die Vorbereitung in den folgenden Wochen als sehr schwierig, da die Kriterien für die Durchführung von Veranstaltungen unklar waren. Kurzfristig konnte für Ende März ein Live-Chat installiert und eine erste Online-Diskussion begonnen werden.

Um einen Ort mit hohem Wiedererkennungswert zu installieren, sind 2 Container für die Bürgerbeteiligung gebrandet und ein Outdoor-Beteiligungskonzept entwickelt worden.

Durch die Agentur fint e.V. wurde das Beteiligungskonzept in Anlehnung an den Bürgerbeteiligungsleitfaden entwickelt und auch die Bildung eines Bürgerbeteiligungsbeirates für die BUGA erfolgte im Mai 2020.

Termine der Bürgerbeteiligung an den Containerstationen:

Stadthafen	25. - 30. Mai 2020
WarnowQuartier	04. - 10. Juni 2020
Fährberg/ Sommercamp	06. - 12. Juli 2020
Stadtpark	20. - 26. Juli 2020
Warnow-Rundweg	13. - 21. August 2020

Zur vertiefenden Information wurden Expertengespräche in den jeweiligen Beteiligungswochen am 27. Mai, 8. Juni, 8. Juli und 23. Juli 2020 organisiert. Zum Stadtpark fand zusätzlich eine Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten am 25. und 26.07.2020 statt und zum Warnow-Rundweg wurde am 21.08.2020 ein Workshop unter Teilnahme der Experten durchgeführt.

Für die Projektbausteine liegen Einzel-Dokumentationen der unterschiedlichen Beteiligungsprozesse vor und eine abschließende Gesamtdokumentation wurde übergeben.

Der Bürgerbeteiligungsbeirat für die BUGA-Projekte tagte bisher am 7. Mai, 24. Juni, 27. Juli 2020 und 27. August 2020. Die Beteiligungs-Dokumentationen wurden im Beirat vorgestellt und diskutiert.

Die Dokumentationen fließen in die Wettbewerbe und weiteren Planungen für die einzelnen Geländebereiche ein. Über Art und Umfang der Integration der Ideen und Anregungen aus den Dokumentationen wird im weiter folgenden Beteiligungsprozess berichtet werden.

Eine öffentliche open-air-Veranstaltung findet am 11.09.2020 zum Ende dieser Phase der Bürgerbeteiligung statt. Gespräche mit Bürgern, dem Fachbereich BUGA und weiteren Experten sowie Informationen zu den BUGA-Planungen stehen auf dem Programm.

Bürger*innenbeteiligung

Für den Beteiligungsprozess von Februar bis September 2020 wird eine Gesamtdokumentation erstellt. Sie enthält neben den Einzeldokumentationen zusätzliche Auswertungen des Gesamtprozesses und Informationen, die einerseits von den teilnehmenden Besucherinnen und Besuchern gegeben wurden, andererseits aus der Tätigkeit des Beirates resultieren. Nachfolgend wird die inhaltliche Struktur aufgezeigt. Sobald die Gesamtdokumentation vorliegt, wird sie nachgereicht.

Struktur Gesamt-Dokumentation Bürgerbeteiligung zur BUGA 2025

1. Einleitung / Grußwort

2. Die BUGA 2025 in Rostock - von der Idee zur Leitentscheidung

3. Umsetzung der Bürgerbeteiligung zur BUGA 2025

- Leitfaden Bürgerbeteiligung
- Rolle / Beauftragung fint e.V.
- BUGA-Beteiligungsbeirat (BBB)
 - o Rolle des BUGA-Beteiligungsbeirates
 - o Verfahren zur Besetzung des Beirates
 - o Mitglieder
 - o Rolle, Termine, Arbeit, Wie geht es weiter?
- Ziele und Rahmenbedingungen
- Umsetzung / Formate der Bürgerbeteiligung zur BUGA 2025
 - o Beschreibung der Formate mit deren Beteiligungsgrad
 - o Vorstellung der BUGA-Container
 - o Öffentlichkeitsarbeit zur BUGA-Bürgerbeteiligung
 - Plakate (CityLights-Kampagne, Litfaßsäulen)
 - Pressearbeit (Pressemitteilungen, Städtischer Anzeiger, Pressespiegel)
 - Social Media
- Wie werden die Ergebnisse der Beteiligung berücksichtigt?
 - o Darstellung der Ergebnisverarbeitung

4. Ergebnisse der Bürgerbeteiligungs-Stationen

a. Stadthafen

https://stadtgestalten.org/stadt/media/BUGA_Stadthafen_Beteiligung_Dokumentation.pdf

b. WarnowQuartier

https://stadtgestalten.org/stadt/media/buga_warnowquartier_b%C3%BCrgerbeteiligung_FINT.pdf

c. Fährberg

https://stadtgestalten.org/stadt/media/buga_fahrberg_burgerbeteiligung_FINT.pdf

d. Stadtpark

https://stadtgestalten.org/stadt/media/buga_stadtpark_burgerbeteiligung_FINT.pdf

e. Warnow-Rundweg

folgt nach Fertigstellung

5. Feedback zur BUGA 2025 allgemein

6. Feedback zu weiteren Themen der Stadtentwicklung, Stadtevents,...

7. Evaluation der Bürgerbeteiligung

- Evaluation durch den BUGA-Beteiligungsbeirat
- Feedback der Rostocker*innen zum Beteiligungsprozess insgesamt
- Wünsche an den weiteren Planungsprozess

Übersicht Investitionskosten und Fördermittel

Stadtentwicklungsprojekte

Projekt	Kosten in €	Förderung gesamt in €	Förderung Bund in €	Förderung Land in €	Zuschuss in €	Eigenanteil HRO in €	Bemerkungen
01 - Stadthafen	35.500.000	34.175.000		25.175.000	9.000.000	1.325.000	Zuschuss StALU MM: 9.000.000 € Förderung Land: 95% der förderfähigen Kosten 25.175.000 €
02 - Warnowbrücke	36.900.000	35.875.000	27.675.000	8.200.000		1.025.000	
03 - Fährberg	4.000.000					4.000.000	
04 - Hechtgrabenniederung	1.535.000					1.535.000	
05 - Stadtpark	25.000.000	9.000.000		9.000.000		16.000.000	
06 - WarnowQuartier	13.527.000	12.100.000	4.600.000	7.500.000		1.427.000	Flächenanteil BUGA-relevant: 8,24 ha (33,4% von 24,66 ha) WarnowQuartier = 4.600.000 € anteilige Bundesförderung
07 - Greifenbrücke	10.000.000	9.000.000		9.000.000		1.000.000	
08 - Warnow-Rundweg							wird über die Teilmaßnahmen 01 bis 07 abgedeckt
09 - IGA-Park	2.000.000					2.000.000	
Zwischensumme	128.462.000	100.150.000	32.275.000	58.875.000	9.000.000	28.312.000	
Investitionsrisikoaufschlag 10%	12.846.200					12.846.200	Sicherheitszuschlag für unvorhersehbare Projekte/Kosten
weitere zur Verfügung stehende Fördermittel	1.125.000	1.125.000		1.125.000			noch nicht projektgebunden
Gesamt	142.433.200	101.275.000	32.275.000	60.000.000	9.000.000	41.158.200	

Die BUGA als Event – Motor der Stadtentwicklung

Das BUGA-Konzept basiert weiterhin auf den langfristigen Plänen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Stadtentwicklung rund um die Warnow. Prämisse ist ein hoher Prozentsatz der dauerhaften Highlights und Installationen für die Stadt.

Auf die Realisierung der Projektbausteine baut die Veranstaltung „Bundesgartenschau 2025 Rostock“ auf.

Die sich weiter vertiefenden Planungen des BUGA-Areals haben keine größeren Veränderungen oder Auswirkungen gegenüber dem Masterplan erfahren. Die speziellen Charaktere der Areale wie urban, grün, einladend, spannend für den Stadthafen; smart, resilient für das WarnowQuartier; bewegt, grün, atemberaubend für den Stadtpark mit der ruhigen, ökologisch zu betrachtenden Hechtgrabenniederung und dem Fährberg – nah, visionär, schattig, verborgen, modern – bleiben erhalten. Die in der Machbarkeitsstudie beschriebenen Aktivitäten der einzelnen Bereiche mit ihren Schwerpunkten können nach Abschluss der durchgeführten Wettbewerbe vertiefend einfließen und weiterentwickelt werden.

Highlights, wie eine Blumenhalle und Baumhaine im Stadthafen, Ausstellungen, die Integration von gärtnerischen Themen bis zu den Kleingärten sowie weiterer Präsentationen von Stauden und Rosen am Fährberg, eine riesige Pflanzenvielfalt im Stadtpark und auch der temporäre Schwerpunkt Wechselblor im WarnowQuartier ergänzt um urbane Beiträge wie Dach- und Fassadenbegrünung, Entwässerung, Themengärten sind in ihrer Umsetzung möglich.

In dem nach der Leitentscheidung zu erstellenden Ausstellungskonzept sind die konkreten Ausstellungsthemen im Detail zu integrieren.

In das Ausstellungskonzept müssen neben den nachhaltigen, oft baulichen Schwerpunkten, die pflanzlichen Gartenschauthemen sowie die Gastronomie-, Sanitär- und Kassenstandorte, Mobilität, Umweltbildung & Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) und Sport/ Parksport aufgenommen werden. Bei der Erstellung der Infrastruktur für die Daueranlage sind verschiedene Parameter für die Umsetzung dieser Bereiche zu berücksichtigen.

Auch die Attraktionen auf den Bühnen (außer auf der Großbühne im IGA-Park), in den Präsentationspavillons, dem Gärtnermarkt, Ausstellungen im Bereich Kunst, Geschichte (Primelberg) und Pflanze, Festivals, Sportangebote für Individualbesucher oder Gruppen im Gelände sind möglich.

Hinsichtlich der Erschließung ist das BUGA-Gelände weiterhin eng an die Struktur des ÖPNV angeschlossen und somit hervorragend erreichbar, wie in der Machbarkeitsstudie dargelegt.

Im Stadthafen, dem WarnowQuartier, dem Stadtpark, der Hechtgrabenniederung und dem Fährberg sowie der verbindenden Brücke können alle BUGA-Themen verortet und durchgeführt werden.

Die von der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft geforderten Daten in Inhalt und Umfang der gärtnerischen Themen können in den ca. 66 ha BUGA-Gelände umgesetzt werden.

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.09.2020	BUGA-Ausschuss	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
22.09.2020	Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Empfehlung
24.09.2020	Kulturausschuss	Empfehlung
30.09.2020	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung
29.09.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
06.10.2020	Ortsbeirat Schmarl (7)	Empfehlung
29.09.2020	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
06.10.2020	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Empfehlung
06.10.2020	Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17)	Empfehlung
29.09.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
24.09.2020	Finanzausschuss	Empfehlung
13.10.2020	Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	Empfehlung
16.09.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
17.09.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
24.09.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.09.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ergänzt:

Zur konkreten Umsetzung der Einzelbausteine sind Beschlüsse der zuständigen Gremien der Bürgerschaft zu fassen.

Sachverhalt:

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die Umsetzung der konkreten Einzelbausteine je nach Zuständigkeit der Beschlussfassung durch Ortsbeiräte, Ausschüsse, Hauptausschuss und/oder Bürgerschaft bedarf.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

gez. Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Auf Seite 4 (Stadthafen – maritimes Wahrzeichen der Stadt) wird nach „... „HALLE 625“ gefunden.“ als neuer Satz eingefügt: „Bei der Errichtung der Halle prüfen wir temporäre Bauten, um uns einen Gestaltungsspielraum im Umfeld des Archäologischen Landesmuseums offen zu halten. Insgesamt wollen wir deshalb die hochbauliche Entwicklung auf ein Mindestmaß begrenzen.“

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:**

☒ liegen nicht vor.

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender der Fraktion der SPD

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Auf Seite 4 (Stadthafen – maritimes Wahrzeichen der Stadt) wird der Satz
„Eine niveaufreie Querung der L22 auf Höhe der Schnickmannstraße führt aus der Innenstadt in den Stadthafen.“
gestrichen.

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:**

☒ liegen nicht vor.

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender der Fraktion der SPD

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr.Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Auf Seite 12 (Stadtpark – FreiRaum für Alle) wird als letzter Satz eingefügt:

„Der Park soll nach Beendigung der Veranstaltung 2025 ohne Zäune frei zugänglich sein.“

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:**

☒ liegen nicht vor.

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender der Fraktion der SPD

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Auf Seite 14 (WarnowQuartier – lebendige Vielfalt) wird nach dem 2. Absatz (endet mit „Menschen und Einkommensgruppen.“) eingefügt:

„Dabei wird öffentliches Eigentum vollständig erhalten bleiben. Das Warnowquartier soll sich sowohl durch viele öffentlich zugängliche Bereiche als auch durch eine natürliche Uferkante auszeichnen.“

Sachverhalt:

Eine Privatisierung soll ausgeschlossen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ liegen nicht vor.

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender der Fraktion der SPD

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Auf Seite 14 (WarnowQuartier – lebendige Vielfalt) wird in Absatz 3 nach dem „[...] und ein freier Ufersaum.“ eingefügt:

„Daher werden wir auch im Warnowquartier sozial geförderten Wohnraum errichten.“

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:****x**

liegen nicht vor.

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender der Fraktion der SPD

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Auf Seite 21 (Bürger*innenbeteiligung) werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Der Titel wird geändert in „Bürger*innenbeteiligung und öffentliche Steuerung“
2. Nach dem letzten Absatz (endet auf „BUGA-Planungen stehen auf dem Programm.“) wird eingefügt:
„Die Bürger*innenbeteiligung wird fortgeführt. Hinzu kommt ein öffentliches Finanzcontrolling, damit die BUGA auch zu einem finanziellen Erfolg wird.“

Sachverhalt:
☐

☒ liegen nicht vor.

☐

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender der Fraktion der SPD

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Auf Seite 24 (Die BUGA als Event – Motor der Stadtentwicklung) wird nach dem Satz der auf „[...] wie in der Machbarkeitsstudie dargelegt.“ endet, eingefügt: „Dabei prüfen wir auch die privilegierte Durchlässigkeit für Pendler während der Veranstaltung.“

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:**
☐

☒ liegen nicht vor.

☐

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender der Fraktion der SPD

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD)		
Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die in der Leitentscheidung dargestellten Projektbausteine mit folgender Änderung:

Seite 11 (Stadtpark – FreiRaum für Alle) wird wie folgt geändert:

Die ermittelten Gesamtkosten werden von 25 Mio. € auf 19 Mio. € gesenkt. Der Fördermittelanteil von 9 Mio. € bleibt bestehen, der Eigenanteil reduziert sich um 6 Mio. €. Die freiwerdenden 6 Mio. € fließen in die Sanierung der Gehwege.

Die entsprechenden Haushaltsstellen sind durch die Verwaltung zu betiteln.

Sachverhalt:

Die BUGA als Projekt der Stadtentwicklung hat das Potential, insbesondere dem Rostocker Nordosten einen großen Entwicklungsschub zu verleihen.

Um die Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt insgesamt im Blick zu behalten, sollen die Kosten für den Stadtpark um 6 Mio. € reduziert werden und die freiwerdenden Mittel explizit in die Erneuerung von Gehwegen in anderen Rostocker Stadtteilen fließen.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

gez. Dr. Steffen-Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender

**Anlagen**

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
14.10.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

In der Anlage wird auf Seite 2 (Vorwort), Absatz 3 im ersten Satz „..... und dem BUGA-Ausschuss gemeinsam“ gestrichen.

Geänderter Satz:

„Alle Projekte sind mit der Verwaltung entwickelt worden.“

Sachverhalt:

Die Projektbausteine wurden dem BUGA-Ausschuss vorgestellt, aber nicht mit ihm gemeinsam entwickelt.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ liegen nicht vor.

Eva-Maria Kröger
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) Leitentscheidung Projektbausteine		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung
15.10.2020	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Empfehlung
20.10.2020	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ergänzt:
Hinter dem 2. Satz wird folgender Passus eingefügt:

„Für die Realisierung der Projektbausteine beauftragt die Bürgerschaft den Oberbürgermeister bis zur Bürgerschaftssitzung am 11.11.2020 eine erforderliche Struktur zur Umsetzung der Bundesgartenschau 2025 vorzulegen. Dabei sind auch die notwendigen Durchführungs- und Gesellschaftsverträge zu berücksichtigen.
Zu prüfen ist ferner die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Leistungen Dritter.“

Sachverhalt:

Damit alle Projektbausteine problemlos in Angriff genommen und umgesetzt werden können, ist es wichtig, dass schnellstmöglich eine erforderliche Struktur zur Umsetzung der BUGA geschaffen wird.

Dazu sind auch die notwendigen Durchführungs- und Gesellschaftsverträge zu berücksichtigen.

Um sicherzustellen, dass die Vorbereitungen ohne Unterbrechung und mit dem notwendigen Knowhow fortgeführt werden können, ohne die Ressourcen Rostocks übermäßig zu strapazieren, soll die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Leistungen Dritter geprüft werden.

gez. Daniel Peters
Fraktionsvorsitzender

Finanzielle Auswirkungen:
liegen nicht vor

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	Beteiligt: Hauptamt Zentrale Steuerung Rechts- und Vergabeamt Ortsamt Mitte Senatsbereich 2 Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Senatsbereich 4 Infrastruktur, Umwelt und Bau Bauamt Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Amt für Mobilität Amt für Umwelt- und Klimaschutz	
Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
30.09.2020	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung
06.10.2020	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
21.10.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Vorgartensatzung für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Anlage 1).

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 3 Nr. 6 KV M-V

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2018/BV/3854

Sachverhalt:

Die Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt) wurde bereits am 05.09.2018 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossen. Nach dem Beschluss wurden durch das zuständige Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V einige rechtliche Hinweise zur Satzung mitgeteilt, die mit diesem Beschluss berücksichtigt werden.

Folgende Änderungen waren notwendig:

- Im § 2 Abs. 2 wurde die Definition des Begriffs „feste Einfriedungen“ ergänzt.
- Im § 4 Abs. 3 wurde die Formulierung im Sinne der Ermächtigungsgrundlage (§ 86 Abs. 1 Nr. 1 LBauO M-V) geändert:

Vorher: (3) Aus der Bauzeit der Vorgärten überkommene originale Bestandteile von Einfriedungen sind zu erhalten und bei Beschädigung oder Zerstörung fachgerecht wiederherzustellen (siehe Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3).

Neu: (3) Die Einfriedungen in den Einfriedungszonen I – III gemäß § 4 Abs. 7 - 9 sind im Falle einer notwendigen Neuerrichtung so zu gestalten und herzustellen, dass sie dem Duktus der überkommenen originalen Bestandteile der Einfriedungen aus der Bauzeit der Vorgärten entsprechen. (siehe Anlage 2.1, 2.2 und 2.3)

- Im § 4 Abs. 10 wurde der zweite Satz gelöscht:

Vorher: (10) Hecken, die der Einfriedung dienen, dürfen nur aus Laubgehölzen gepflanzt werden. Sie sind so zu pflegen bzw. zu schneiden, dass ihr Hineinragen in den öffentlichen Verkehrsraum unterbleibt.

Neu: (10) Hecken, die der Einfriedung dienen, dürfen nur aus Laubgehölzen gepflanzt werden.

- Im § 5 Abs. 2 wurde die Formulierung im Sinne der Ermächtigungsgrundlage (§ 86 Abs. 1 Nr. 5 LBauO M-V) geändert:

Vorher: (2) Stellplätze für Fahrräder können angelegt werden, wenn die insgesamt befestigte Fläche des Vorgartens - einschließlich aller zulässig errichteten Zufahrten und Zugänge und weiterer befestigter Flächen - 50 % der Vorgartenfläche nicht überschreitet. Eine weitere Überschreitung ist möglich, insofern der Bedarf an Fahrradabstellplätzen nicht anders realisiert werden kann und auf eine Befestigung verzichtet wird. Die Stellplätze für Fahrräder dürfen nicht von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erschlossen werden, sondern ausschließlich von einem Zugang oder einer Zufahrt. Die Fahrradständer bzw. Fahrradlehnenbügel dürfen eine Höhe von 1,00 m nicht überschreiten. Fahrradüberdachungen, Fahrradgaragen und/oder jegliche andere bauliche Anlagen dürfen in Vorgärten nicht errichtet werden.

Neu: (2) Befestigte Flächen für das Abstellen von Fahrrädern, sind in den maximal zulässigen Anteil von 50 % an befestigten Flächen des Vorgartens einzubeziehen. Eine Überschreitung ist möglich, sofern der Bedarf an Fahrradabstellplätzen nicht anders realisiert werden kann und auf eine Befestigung verzichtet wird. Die Stellplätze für Fahrräder dürfen nicht von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erschlossen werden, sondern ausschließlich von einem Zugang oder einer Zufahrt. Die Fahrradständer bzw. Fahrradlehnenbügel dürfen eine Höhe von 1,00 m nicht überschreiten.

- Im § 9 Abs. 1 wurden jeweils die Sätze 3 bis 5, in Abs. 2 der zweite Satz und im § 10 wurde der dritte Satz gelöscht, da diese Regularien den Ermächtigungsrahmen (§ 86 LBauO M-V) überschritten:

Vorher:

§ 9 Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten

(1) Vorgartenflächen vor Schaufenstern genehmigter Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten können zur besseren Einsichtnahme bis maximal 1,00 m Tiefe ab Gebäudekante erschlossen und befestigt werden. Die Erschließung muss vom Zugang aus erfolgen. Diese Befestigung der Vorgartenfläche kann auf schriftlichen Antrag als Abweichung genehmigt werden. Die Genehmigung einer Abweichung für genehmigte Verkaufsstätten, Schank- und Speisewirtschaften erfolgt für eine Dauer von maximal drei Jahren. Verlängerungen können beantragt werden. Bei Aufgabe des Geschäftsbetriebs durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erlischt die erteilte Genehmigung.

(2) Vorgartenbereiche vor Schank- und Speisegaststätten sind über mindestens 1/3 der Breite einzufrieden. Das Aufstellen von Tischen, Stühlen und für die Nutzung erforderlicher sonstiger Ausstattungsgegenstände, Werbeanlagen und Warenautomaten sowie eine dieser Nutzung entsprechende Befestigung der Vorgartenfläche kann auf schriftlichen Antrag als Abweichung genehmigt werden. Die Genehmigung einer Abweichung für Cafés, Gaststätten oder Restaurants erfolgt für eine Dauer von maximal drei Jahren. Verlängerungen können beantragt werden. Bei Aufgabe des Geschäftsbetriebs durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erlischt die erteilte Genehmigung.

§ 10 Abweichungen

Abweichungen von den Regelungen dieser Satzung können gemäß § 67 LBauO M-V im Einzelfall genehmigt werden. Abweichungen sind schriftlich zu beantragen und begründen. Abweichungen können befristet und unter dem Vorbehalt des Widerrufs genehmigt werden.

Neu:**§ 9 Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten**

(1) Vorgartenflächen vor Schaufenstern genehmigter Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten können zur besseren Einsichtnahme bis maximal 1,00 m Tiefe ab Gebäudekante erschlossen und befestigt werden. Die Erschließung muss vom Zugang aus erfolgen.

(2) Vorgartenbereiche vor Schank- und Speisegaststätten sind über mindestens 1/3 der Breite einzufrieden.

§ 10 Abweichungen

Abweichungen von den Regelungen dieser Satzung können gemäß § 67 LBauO M-V im Einzelfall genehmigt werden. Abweichungen sind schriftlich zu beantragen und zu begründen.

- § 12 wurde entsprechend angepasst

Die genannten Änderungen dienen der Rechtssicherheit der Satzung. Die Änderungen sind eher formal/redaktionell und verändern den Inhalt der Satzung nicht bzw. kaum.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

(Die Vorgartensatzung für die KTV wurde bereits am 05.09.2018 von der Bürgerschaft, samt finanziellen Auswirkungen, beschlossen. Diese Vorlage dient ausschließlich der formellen/inhaltlichen Änderung der Satzung, was keine weiteren finanziellen Auswirkungen zur Folge hat.)

☐ Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

☒ liegen nicht vor.

☐ werden nachfolgend angegeben

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Vorgartensatzung KTV	öffentlich
2	Synopse	öffentlich

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/BV/1392

Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

Zielsetzung

Vorgärten sind als innerstädtische Freiräume Teil unserer Stadtlandschaft. Als verbindendes Glied zwischen öffentlichem und privatem Raum übernehmen sie nicht nur mit der Nutzung des Gebäudes verbundene Funktionen, sondern sind Schutzzone zwischen Gebäude und Verkehrsraum, ökologische Nische und haben neben ihrer funktionalen vor allem eine stadtgestalterische Bedeutung. Sie sind eine herausragende stadtplanerische Errungenschaft der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und in ihrer Struktur bis heute weitgehend erhalten geblieben. Nicht nur deshalb prägen sie so ganze Straßenzüge. Auch aufgrund ihrer Vielzahl sind sie wichtige Gestaltungselemente innerhalb des Stadtbildes und tragen erheblich zu dessen Ästhetik und zum Wohlbefinden der Einwohnerinnen und Einwohner und Gäste der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bei.

Doch auch Vorgärten unterliegen gesellschaftlichen und zeitlichen Einflüssen. Aufgrund ihrer Bedeutung sind somit der Erhalt und eine der Erfüllung ihrer zahlreichen Funktionen gerechte Gestaltung der Vorgärten für die Einwohnerinnen und Einwohner und Gäste sowie für das Stadtbild wichtig.

Dies kann durch ein einheitliches Gestaltungskonzept, das in einer Satzung zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten (Vorgartensatzung) seine Zusammenfassung findet, erreicht werden. Die Satzung soll die Grundsätze der Gestaltung der Vorgärten unabhängig von deren Eigentumsverhältnissen regeln, mit dem Ziel, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Wahrnehmung öffentlicher und privater Interessen herzustellen, um somit weiterhin neben der Erfüllung der öffentlichen Aufgaben auch genügend Raum für individuelle Gestaltungsvorstellungen der Eigentümerinnen und Eigentümer bzw. Nutzerinnen und Nutzer zu bieten.

Die Vorgartengestaltung in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt steht zeitlich in engem Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung dieses Ortsteils. So finden sich Vorgärten unterschiedlicher bauzeitlicher Stilauffassungen von jeweils beispielhafter gestalterischer Ausprägung.

Bereits vor der planmäßigen Bebauung der Kröpeliner-Tor-Vorstadt gab es im 19. Jahrhundert entlang der Ausfallstraßen von der Innenstadt nach Westen (Wismarsche Straße, Barnstorfer Weg, Quartier zwischen Doberaner Straße und Patriotischem Weg) Vorgärten entsprechend dem jeweiligen Gebäudetyp.

Die planmäßige Bebauung erfolgte ab 1880 und war zu einem Großteil zu Beginn des Ersten Weltkriegs abgeschlossen. Vorgärten wurden nun erstmals durchgängig in fast allen Straßenzügen angelegt. Gestalterisch entsprachen sie den damaligen Vorstellungen des Historismus (Aufgreifen und Bearbeiten vorangegangener Stile wie Romanik, Gotik, Renaissance, Barock usw. als Neo-Stile). Eingefasst waren diese Gärten in der Regel von Eisengitter- oder Holzstaketzäunen. Die meisten der heute noch vorhandenen Vorgärten zählen zu diesem Typus.

Ein frühes von den Reformbewegungen des beginnenden 20. Jahrhunderts beeinflusstes Beispiel für Veränderungen in der Entwurfshaltung bei Vorgärten bilden die repräsentativen Vorgarteneinfassungen der Arno-Holz-Straße (Bebauung ab 1913). Gemauerte Pfeiler und Sockel mit zwischen den Pfeilern montierten Zaunfeldern bilden den Abschluss zum Gehweg. Ihre Fortsetzung findet diese Formensprache in der nach dem Ersten Weltkrieg wieder einsetzenden Bebauung ab 1925 (Adolf-Becker-Straße, Quartier Paschenstraße / Ratsplatz / Clementstraße, Elisabethstraße 31-34, Quartier Kämmereistraße / Kämmereistraße / Gewettstraße / Ulmenstraße 62-68).

Eine erneut veränderte Auffassung in der Vorgartengestaltung brachte die auch in der Baukunst wegweisende neue Sachlichkeit. Während die Maßmannstraße (Bebauung 1925-1930) und Am Röper in Teilen noch den Übergang zu dieser neuen Epoche darstellen, markieren die Vorgärten der nach 1928 bebauten Straßenzüge (Parkstraße 1-11 und 52-63, An der Hasenbäk, Kiebitzberg, Klosterbachstraße 2-9 und 12-20) sowie des 1934-37 bebauten Thomas-Müntzer-Platzes eine

radikale Abkehr von bisherigen Gestaltungsprinzipien. Bis auf einen niedrigen Mauersockel wurde nun auf sämtliche festen Einfassungselemente verzichtet. Die Raumkante wird stattdessen durch geschnittene Laubholzhecken gebildet.

Innerhalb der jeweiligen Stilauffassung weisen die Vorgärten zum Teil noch heute eine gewisse Homogenität und Ursprünglichkeit auf. Es gilt, dieses Potential auszuschöpfen, die Vorgärten mit ihren Qualitäten zu bewahren und sie entsprechend ihren historischen Ursprüngen dauerhaft ablesbar und erlebbar zu machen.

Im Geltungsbereich der vorliegenden Satzung befinden sich mit der Budapester Straße und der Eschenstraße zwei Denkmalbereiche gemäß § 2 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V). Für denkmalgeschützte Anlagen sind die denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Die Vorgaben des Denkmalschutzes haben grundsätzlich Vorrang vor den Vorschriften dieser Satzung, die Belange des DSchG M-V bleiben durch diese Satzung unberührt.

Der Erhalt der Vorgärten und die Gestaltung der Vorgartenbereiche der Kröpeliner-Tor-Vorstadt wird durch folgende Satzung festgelegt:

Präambel

Auf der Grundlage des § 5 Abs. 1 Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung – KV M-V) und des § 86 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 5 Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V S. 344), die zuletzt durch das Gesetz vom 19. November 2019 (GVOBl. M-V S. 682) geändert worden ist, wird nach der Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom ... folgende Satzung erlassen:

§ 1 Räumlicher Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für den Ortsteil Kröpeliner-Tor-Vorstadt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Der räumliche Geltungsbereich wird von folgenden Straßen und Plätzen umgrenzt:

- nördlich: Thomas-Müntzer-Platz, Lübecker Straße, Warnowufer,
- östlich: Neue Werderstraße, Zochstraße, Haedgestraße, Patriotischer Weg, Gertrudenstraße,
- südlich und westlich: Doberaner Straße, Margaretenstraße, Neubramowstraße, Ulmenstraße, Parkstraße, Am Röper, S-Bahnlinie Rostock-Warnemünde.

Die Satzung gilt für folgende Straßen bzw. Teile davon:

- Adolf-Becker-Straße
- Am Kabutzenhof
- Am Röper
- An der Elisabethwiese
- An der Hasenbäk
- Arno-Holz-Straße
- Borwinstraße
- Budapester Straße
- Clementstraße
- Elisabethstraße
- Eschenstraße
- Fritz-Reuter-Straße
- Gewettstraße
- Hansastrasse
- Kämmereistraße
- Kehr wieder
- Kiebitzberg

- Klosterbachstraße
- Luisenstraße
- Margarettenstraße
- Maßmannstraße
- Neubramowstraße
- Neue Werderstraße
- Paschenstraße
- Parkstraße, nur Nr. 1 bis 11 und Nr. 51 bis 63
- Patriotischer Weg
- Ratsplatz
- Thomas-Müntzer-Platz
- Ulmenstraße
- Waldemarstraße
- Zochstraße

Der räumliche Geltungsbereich ist in der als Anlage 1 beigefügten Karte im Maßstab 1 : 5000 dargestellt. Die Anlage 1 ist Bestandteil dieser Satzung.

§ 2 Sachlicher Geltungsbereich

(1) Diese Satzung gilt für die Vorgärten innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches und regelt für diese

- die Gestaltung und Nutzung der Vorgärten (§ 3),
- die Gestaltung der Einfriedungen (§ 4),
- die Gestaltung von Zugängen, Zufahrten und Stellplätzen (§ 5),
- die Gestaltung der Einfriedung von Abfallbehältern und deren Abstellflächen (§ 6),
- die Unterbringung von Briefkästen und Briefkastenanlagen (§ 7) sowie
- das Aufstellen bzw. Anbringen von Werbeanlagen und Warenautomaten (§ 8).

(2) Für diese Satzung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. Als „Vorgarten“ im Sinne dieser Satzung wird die Freifläche bezeichnet, die durch die Straßenbegrenzungslinie der an das Grundstück grenzenden öffentlichen Verkehrsfläche und die der Straße zugewandten Gebäudekante bzw. bei Bebauung mit Grenzabständen (offene Bauweise) ab der (Haupt-)Gebäudekante bis zur seitlichen Grundstücksgrenze verlängerte Gebäudeflucht begrenzt wird.

Bei Eckgrundstücken bestehen an beiden Straßenbegrenzungslinien Vorgartenzonen. Seitlich des Hauptgebäudes gelegene Grundstücksfreiflächen hinter der vorderen Gebäudeflucht und ihrer Verlängerung sind nicht Bestandteil des Vorgartens.

2. „Einfriedungen“ sind aus Baumaterialien, Zäunen oder Pflanzen (Hecken) bestehende Abgrenzungen von Grundstücken. „Geschlossene Einfriedungen“ sind aus Baumaterialien oder Zäunen bestehende Abgrenzungen, bei denen der Anteil der durchlässigen Fläche der Einfriedung weniger als 50 % von deren Gesamtfläche beträgt. „Feste Einfriedung“ sind Zäune und jegliche Einfriedungen aus Baumaterialien.

3. „Befestigte Flächen“ sind Flächen, deren Versickerungsfähigkeit durch Bedeckung oder Verdichtung des Bodens ganz oder teilweise eingeschränkt sind.

§ 3 Gestaltung und Nutzung der Vorgärten

(1) Vorgärten sind dauerhaft ziergärtnerisch anzulegen, zu erhalten und zu pflegen.

(2) Der Charakter des Vorgartens als Garten muss insgesamt gewahrt bleiben. Der Anteil der Grünflächen muss mindestens 50 % der Vorgartenfläche betragen. Hiervon ist mindestens 1/4 bis maximal 1/3 der Vorgartenfläche als raumbildende Gehölzpflanzung, die restliche Grünfläche als

bodendeckende Bepflanzung oder als Rasen auszubilden. Gehölze, die im Endzustand mehr als 3,00 m Höhe erreichen, dürfen nicht gepflanzt werden.

(3) Der Anteil befestigter Flächen – einschließlich aller zulässig errichteten Zugänge, Zufahrten und sonstiger befestigter Flächen – darf 50 % der Vorgartenfläche nicht überschreiten.

(4) Vorgärten dürfen nicht als Arbeits- oder Lagerflächen genutzt werden.

(5) Aufschüttungen oder Abgrabungen von mehr als 0,50 m Höhe oder Tiefe, bezogen auf das mittlere Gehwegniveau im Bereich vor dem Vorgarten des jeweiligen Grundstückes, dürfen nicht vorgenommen werden. Satz 1 gilt nicht für Tiefgaragenzufahrten und Kellerlichtschächte.

§ 4 Einfriedungen

(1) Vorgärten sind einzufrieden.

(2) Einfriedungen dürfen nur für die zulässigen Zugänge und Zufahrten unterbrochen werden.

(3) Die Einfriedungen in den Einfriedungszonen I – III gemäß § 4 Abs. 7 - 9 sind im Falle einer notwendigen Neuerrichtung so zu gestalten und herzustellen, dass sie dem Duktus der überkommenden originalen Bestandteile der Einfriedungen aus der Bauzeit der Vorgärten entsprechen. (siehe Anlage 2.1, 2.2 und 2.3)

(4) Geschlossene Einfriedungen gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 (insbesondere Mauern, Schilfrohmatten sowie Flecht- und Sichtschutzzäune) sowie Betonpalisaden oder Betonpflanzringe dürfen zur Einfriedung nicht eingesetzt werden.

(5) Stacheldraht, Elektroäune, scharfkantige Elemente wie Glasscherben oder ähnlich gefährdende Materialien und Zäune aus Maschendraht dürfen zur Einfriedung nicht eingesetzt werden.

(6) Feste Einfriedungen und Hecken dürfen eine Höhe von 1,20 m nicht überschreiten, sofern in den folgenden Absätzen 7 bis 9 nichts anderes geregelt ist.

Sockel dürfen eine Höhe von 0,30 m nicht überschreiten.

Bezugspunkt für die jeweilige Höhe ist das mittlere Gehwegniveau im Bereich vor dem Vorgarten des jeweiligen Grundstückes.

Stützen für Einfriedungen dürfen maximal 0,20 m breit sein. Für Mauerpfeiler gelten maximale Abmaße von 0,40 m Breite x 0,30 m Tiefe. Die Höhe der Stützen und der Mauerpfeiler darf die Höhe der jeweiligen Einfriedung um maximal 0,25 m überschreiten.

(7) Einfriedungszone I: Ergänzend zu § 4 Abs. 6 gilt für die Straßenzüge

- Adolf-Becker-Straße
- Arno-Holz-Straße
- Clementstraße
- Gewettstraße
- Paschenstraße und
- Ulmenstraße 62-68:

Feste Einfriedungen und Hecken im Endzustand dürfen eine Höhe von 1,00 m nicht unterschreiten.

(8) Einfriedungszone II: Ergänzend zu § 4 Abs. 6 gilt für die Straßenzüge

- Am Röper und
- Maßmannstraße:

Feste Einfriedungen dürfen eine Höhe von 0,50 m nicht überschreiten. Höhere Einfriedungen sind nur aus Hecken in Verbindung mit einem Sockel zulässig. Die Hecken dürfen im Endzustand eine Höhe von 1,00 m nicht unterschreiten.

Knieholme dürfen eine Höhe von 0,50 m nicht überschreiten.

(9) Einfriedungszone III: Ergänzend zu § 4 Abs. 6 gilt für die Straßenzüge

- An der Hasenbäk

- Kiebitzberg
- Klosterbachstraße 2-9 und 12-20
- Parkstraße 1-11 und 52-63 und
- Thomas-Müntzer-Platz:

Einfriedungen dürfen nur aus Hecken in Verbindung mit einem Sockel hergestellt werden. Die Hecken dürfen im Endzustand eine Höhe von 1,00 m nicht unterschreiten.

(10) Hecken, die der Einfriedung dienen, dürfen nur aus Laubgehölzen gepflanzt werden.

(11) Die räumlichen Geltungsbereiche der Einfriedungszonen I (§ 4 Abs. 7), II (§ 4 Abs. 8) und III (§ 4 Abs. 9) sind in den als Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3 beigefügten Karten dargestellt. Die Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3 sind Bestandteile dieser Satzung.

§ 5 Zugänge, Zufahrten und Fahrradstellplätze

(1) Je Hausnummer sind ein Zugang zu je einer Haupteingangstür führend, ein Zugang zu einer Eingangstür im Souterrain führend und eine Zufahrt erlaubt.

(2) Befestigte Flächen für das Abstellen von Fahrrädern, sind in den maximal zulässigen Anteil von 50 % an befestigten Flächen des Vorgartens einzubeziehen. Eine Überschreitung ist möglich, sofern der Bedarf an Fahrradabstellplätzen nicht anders realisiert werden kann und auf eine Befestigung verzichtet wird. Die Stellplätze für Fahrräder dürfen nicht von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erschlossen werden, sondern ausschließlich von einem Zugang oder einer Zufahrt. Die Fahrradständer bzw. Fahrradanhängbügel dürfen eine Höhe von 1,00 m nicht überschreiten.

§ 6 Abfallbehälter und deren Abstellflächen

(1) Die Errichtung von Abfallbehältern sowie deren Abstellflächen in Vorgärten ist unzulässig. Ist der seitliche und/oder hintere Grundstücksbereich aufgrund einer geschlossenen straßenseitigen Bebauung nicht frei zugänglich, dürfen Abfallbehälter und deren Abstellflächen in Vorgärten errichtet werden. Die Abstellflächen sind einzugrünen. Die Behälter dürfen mit ortsfesten Anlagen eingefriedet werden. Die Höhe der Eingrünung bzw. der ortsfesten Anlagen muss die Höhe der Behälter überragen. Es darf nur eine Abstellfläche je Hausnummer errichtet werden. Die Abstellfläche darf nicht von der öffentlichen Verkehrsfläche aus, sondern ausschließlich von einem Zugang oder einer Zufahrt aus erschlossen werden.

(2) Kompostbehälter jeglicher Art sowie Kompostmieten und Regentonnen dürfen in Vorgärten nicht errichtet werden.

§ 7 Briefkästen und Briefkastenanlagen

Briefkästen oder Briefkastenanlagen sind am Gebäude an- bzw. unterzubringen. Ist die Unterbringung am Gebäude nicht möglich, darf der Briefkasten bzw. bei mehreren Briefkästen eine Briefkastenanlage im Vorgarten an einem Zugang oder einer Zufahrt errichtet werden, wobei der Briefkasten bzw. die Briefkastenanlage nicht von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erschlossen werden darf, sondern ausschließlich von einem Zugang oder einer Zufahrt aus.

§ 8 Werbeanlagen und Warenautomaten

(1) Werbeanlagen und Warenautomaten sind in Vorgärten nicht erlaubt.

(2) Mobile, temporäre Werbeanlagen, mit einer Höhe bis zu 1,20 m, sind in Vorgartenbereichen vor Verkaufsstätten sowie Schank- und Speisegaststätten zulässig.

§ 9 Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten

(1) Vorgartenflächen vor Schaufenstern genehmigter Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten können zur besseren Einsichtnahme bis maximal 1,00 m Tiefe ab Gebäudekante erschlossen und befestigt werden. Die Erschließung muss vom Zugang aus erfolgen.

(2) Vorgartenbereiche vor Schank- und Speisegaststätten sind über mindestens 1/3 der Breite einzufrieden.

§ 10 Abweichungen

Abweichungen von den Regelungen dieser Satzung können gemäß § 67 LBauO M-V im Einzelfall genehmigt werden. Abweichungen sind schriftlich zu beantragen und zu begründen.

§ 11 Ordnungswidrigkeiten

(1) Gemäß § 84 Abs. 1 Nr. 1 der LBauO M-V handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig,

1. entgegen § 3 Abs. 1,
2. entgegen § 3 Abs. 2,
3. entgegen § 3 Abs. 3,
4. entgegen § 3 Abs. 4,
5. entgegen § 3 Abs. 5,
6. entgegen § 4 Abs. 1,
7. entgegen § 4 Abs. 2,
8. entgegen § 4 Abs. 3,
9. entgegen § 4 Abs. 4,
10. entgegen § 4 Abs. 5,
11. entgegen § 4 Abs. 6, 7, 8 und 9,
12. entgegen § 4 Abs. 10,
13. entgegen § 5 Abs. 1,
14. entgegen § 5 Abs. 2,
15. entgegen § 6 Abs. 1,
16. entgegen § 6 Abs. 2,
17. entgegen § 7,
18. entgegen § 8 Abs. 1,
19. entgegen § 9 Abs. 1,
20. entgegen § 9 Abs. 2,

21. und entgegen den im Rahmen zugelassener Abweichungen nach § 10 erteilten Bedingungen und Auflagen handelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann gemäß § 84 Abs. 3 LBauO M-V (Ordnungswidrigkeiten) mit einer Geldbuße bis zu 50.000 Euro geahndet werden.

§ 12 Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt vom 25. September 2018, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Nr. 19 vom 4. Oktober 2018, außer Kraft.

Im räumlichen und sachlichen Geltungsbereich dieser Satzung findet die Grünflächengestaltungssatzung keine Anwendung. Ihre Anwendbarkeit ist mit Inkrafttreten der Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt am 5. Oktober 2018 aufgehoben worden.

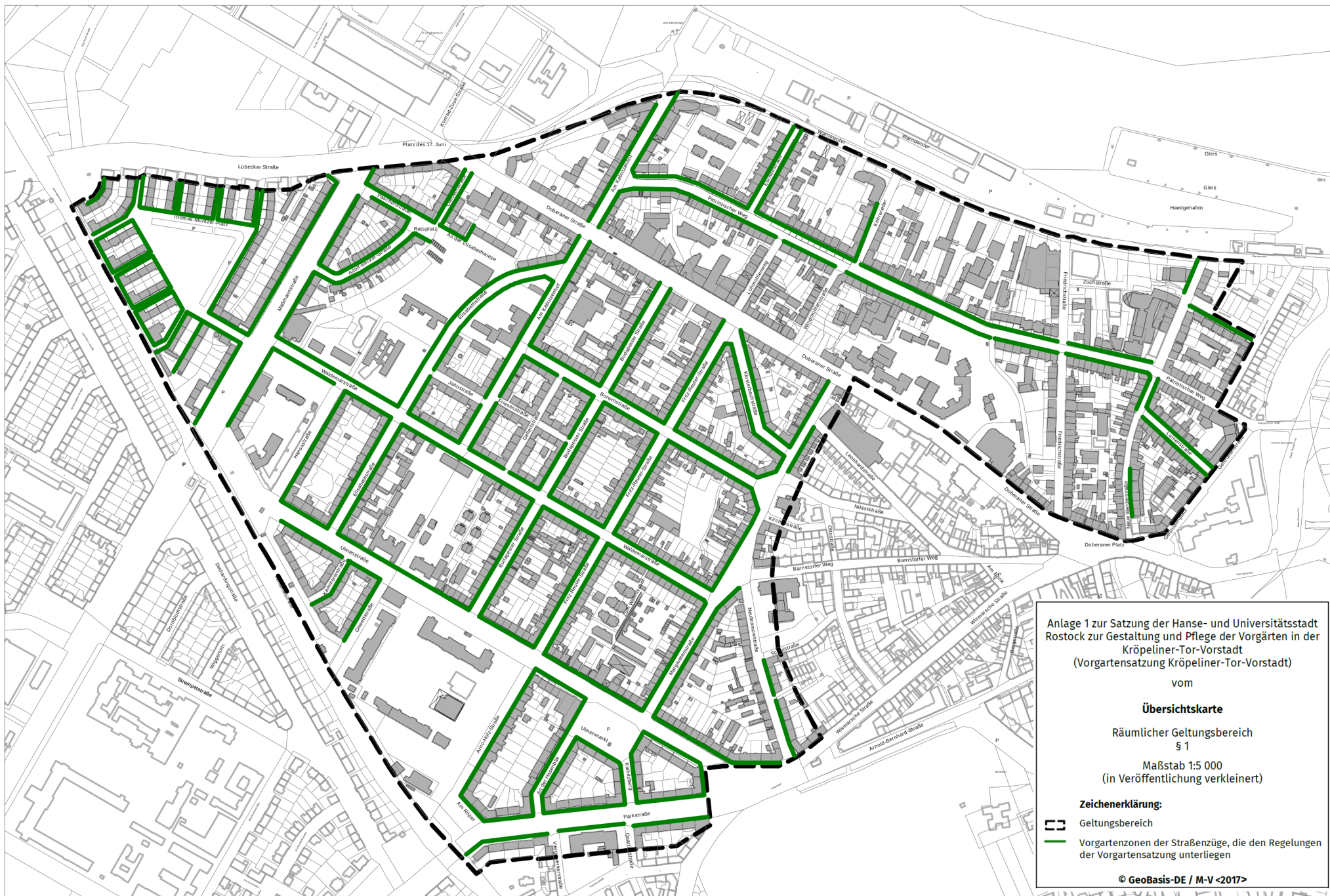
Rostock, den

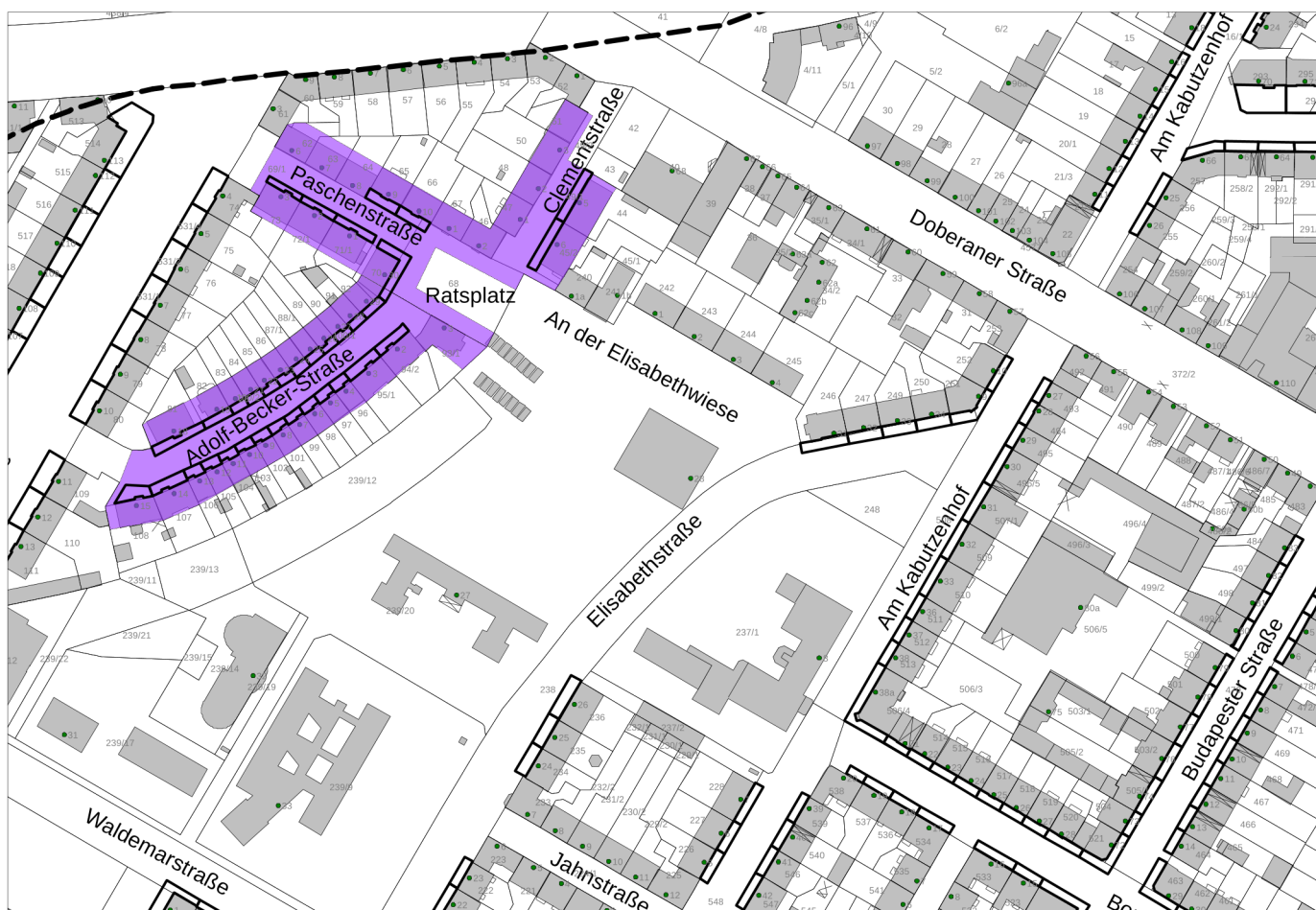
Der Oberbürgermeister
Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1 – Übersichtskarte räumlicher Geltungsbereich (§ 1)

2.1, 2.2 und 2.3 – Übersichtskarten Einfriedungszonen I - III (§ 4 Abs. 11)





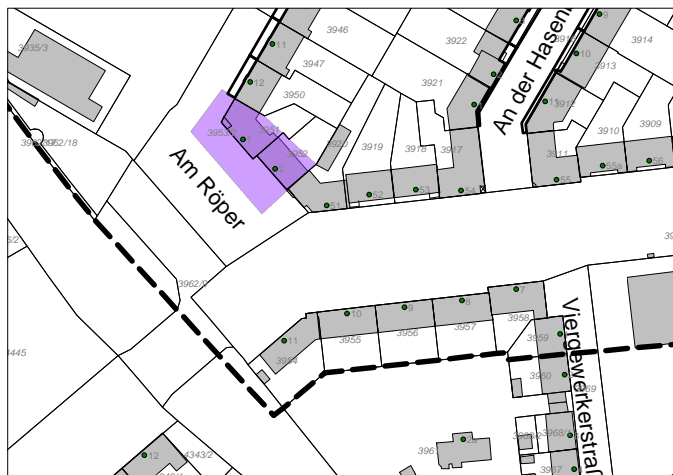
Anlage 2.1 zur Satzung der Hanse- und Universitätsstadt
Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der
Kröpelinertor-Vorstadt
(Vorgartensatzung Kröpelinertor-Vorstadt)

vom

Übersichtskarte

Einfriedungszone I
§ 4 (7)

© GeoBasis-DE/M-V <2017>



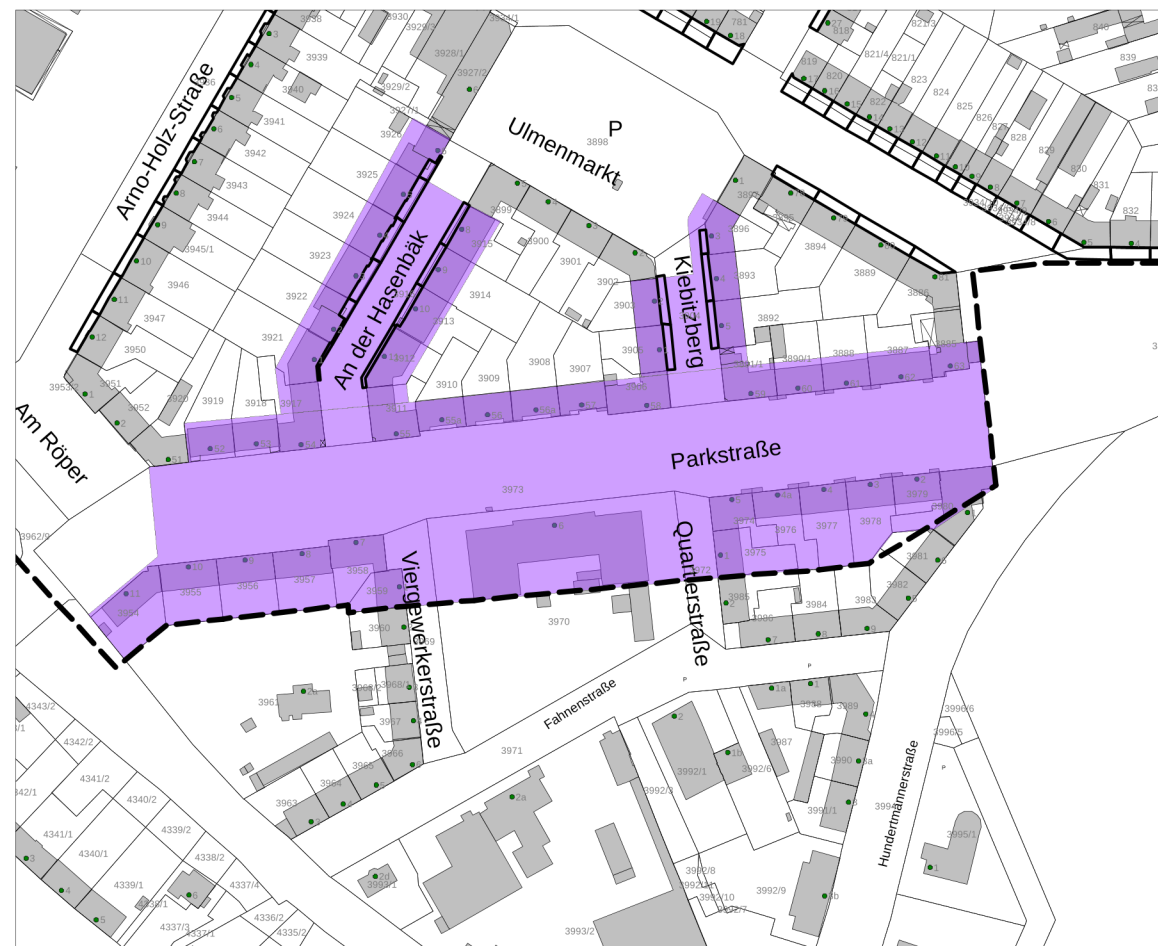
Anlage 2.2 zur Satzung der Hanse- und Universitätsstadt
Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der
Kröpeliner-Tor-Vorstadt
(Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

vom

Übersichtskarte

Einfriedungszone II
§ 4 (8)

© GeoBasis-DE/M-V <2017>



Anlage 2.3 zur Satzung der Hanse- und Universitätsstadt
Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der
Kröpeliner-Tor-Vorstadt
(Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

vom

Übersichtskarte
Einfriedungszone III
§ 4 (9)

© GeoBasis-DE/M-V <2017>

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/BV/1392

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

Auszug aus der aktuellen Lesefassung	Änderungen der Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt in Fettschrift aufgeführt
<p>Präambel</p> <p>Auf der Grundlage des § 5 Abs. 1 Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777) und des § 86 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 5 Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V S. 344), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2017 (GVOBl. M-V S. 331), wird nach der Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 5. September 2018 folgende Satzung erlassen:</p>	<p>Auf der Grundlage des § 5 Abs. 1 Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) in der jeweils aktuellen Fassung und des § 86 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 5 Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V S. 344), die zuletzt durch das Gesetz vom 19. November 2019 (GVOBl. M-V S. 682) geändert worden ist, wird nach der Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom ... folgende Satzung erlassen:</p>

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

§ 2 Sachlicher Geltungsbereich

<p>(1) Die Satzung gilt für die Vorgärten innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches und regelt für diese</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Gestaltung und Nutzung der Vorgärten (§ 3), - die Gestaltung der Einfriedungen (§ 4), - die Gestaltung von Zugängen, Zufahrten und Stellplätzen (§ 5), - die Gestaltung der Einfriedung von Abfallbehältern und deren Abstellflächen (§ 6), - die Unterbringung von Briefkästen und Briefkastenlagen (§ 7) sowie - das Aufstellen von Werbeanlagen und Warenautomaten (§ 8). <p>(2) Für diese Satzung gelten folgende Begriffsbestimmungen:</p>	
<p>1. Als „Vorgarten“ im Sinne dieser Satzung wird die Freifläche bezeichnet, die durch die Straßenbegrenzungslinie der an das Grundstück grenzenden öffentlichen Verkehrsfläche und die der Straße zugewandten Gebädekante bzw. bei Bebauung mit Grenzabständen (offene Bauweise) ab der (Haupt-) Gebädekante bis zur seitlichen Grundstücksgrenze verlängerte Gebäudeflucht begrenzt wird. Bei Eckgrundstücken bestehen an beiden Straßenbegrenzungslinien Vorgartenzonen. Seitlich des Hauptgebäudes gelegene Grundstücksfreiflächen hinter der vorderen Gebäudeflucht und ihrer Verlängerung sind nicht Bestandteil des Vorgartens.</p> <p>2. „Einfriedungen“ sind aus Baumaterialien, Zäunen oder Pflanzen (Hecken) bestehende Abgrenzungen von Grundstücken. „Geschlossene Einfriedungen“ sind aus Baumaterialien oder Zäunen bestehende Abgrenzungen, bei denen der Anteil der durchlässigen Fläche der Einfriedung weniger als 50 % von deren Gesamtfäche beträgt.</p>	<p>2. „Einfriedungen“ sind aus Baumaterialien, Zäunen oder Pflanzen (Hecken) bestehende Abgrenzungen von Grundstücken. „Geschlossene Einfriedungen“ sind aus Baumaterialien oder Zäunen bestehende Abgrenzungen, bei denen der Anteil der durchlässigen Fläche der Einfriedung weniger als 50 % von deren Gesamtfäche beträgt. „Feste Einfriedung“ sind Zäune und jegliche Einfriedungen aus Baumaterialien.</p>

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

3. „Befestigte Flächen“ sind Flächen, deren Versickerungsfähigkeit durch Bedeckung oder Verdichtung des Bodens ganz oder teilweise eingeschränkt sind.	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

<p>§ 4 Einfriedungen</p> <p>(1) Vorgärten sind einzufrieden.</p> <p>(2) Einfriedungen dürfen nur für die zulässigen Zugänge und Zufahrten unterbrochen werden.</p> <p>(3) Aus der Bauzeit der Vorgärten überkommene originale Bestandteile von Einfriedungen sind zu erhalten und bei Beschädigung oder Zerstörung fachgerecht wiederherzustellen (siehe Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3).</p> <p>(4) Geschlossene Einfriedungen gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 (insbesondere Mauern, Schiffrohrmatten sowie Flecht- und Sichtschutzzäune) sowie Betonpalisaden oder Betonpflanzringe dürfen zur Einfriedung nicht eingesetzt werden.</p> <p>(5) Stacheldraht, Elektrozäune, scharfkantige Elemente wie Glasscherben oder ähnlich gefährdende Materialien und Zäune aus Maschendraht dürfen zur Einfriedung nicht eingesetzt werden.</p> <p>(6) Feste Einfriedungen und Hecken dürfen eine Höhe von 1,20 m nicht überschreiten, sofern in den folgenden Absätzen 7 bis 9 nichts anderes geregelt ist. Sockel dürfen eine Höhe von 0,30 m nicht überschreiten. Bezugspunkt für die jeweilige Höhe ist das mittlere Gehwegniveau im Bereich vor dem Vorgarten des jeweiligen Grundstückes. Stützen für Einfriedungen dürfen maximal 0,20 m breit sein. Für Mauerpfeiler gelten maximale Abmaße von 0,40 m Breite x 0,30 m Tiefe. Die Höhe der Stützen und der Mauerpfeiler darf die Höhe der jeweiligen Einfriedung um maximal 0,25 m überschreiten.</p> <p>(7) Einfriedungszone I:</p> <p>Ergänzend zu § 4 Abs. 6 gilt für die Straßenzüge Adolf-Becker-Straße,</p>	<p>(3) Die Einfriedungen in den Einfriedungszonen I – III gemäß § 4 Abs. 7 - 9 sind im Falle einer notwendigen Neuerrichtung so zu gestalten und herzustellen, dass sie dem Duktus der überkommenen originalen Bestandteile der Einfriedungen aus der Bauzeit der Vorgärten entsprechen. (siehe Anlage 2.1, 2.2 und 2.3) Aus der Bauzeit der Vorgärten überkommene originale Bestandteile von Einfriedungen sind zu erhalten und bei Beschädigung oder Zerstörung fachgerecht wiederherzustellen (siehe Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3).</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

<p>Arno-Holz-Straße, Clementstraße, Gewettstraße, Paschenstraße und Ulmenstraße 62 - 68: Feste Einfriedungen und Hecken im Endzustand dürfen eine Höhe von 1,00 m nicht unterschreiten.</p> <p>(8) Einfriedungszone II: Ergänzend zu § 4 Abs. 6 gilt für die Straßenzüge Am Röper und Mannstraße: Feste Einfriedungen dürfen eine Höhe von 0,50 m nicht überschreiten. Höhere Einfriedungen sind nur aus Hecken in Verbindung mit einem Sockel zulässig. Die Hecken dürfen im Endzustand eine Höhe von 1,00 m nicht unterschreiten. Knieholme dürfen eine Höhe von 0,50 m nicht überschreiten.</p>	<p>(9) Einfriedungszone III: Ergänzend zu § 4 Abs. 6 gilt für die Straßenzüge An der Hasenbäk, Kiebitzberg, Klosterbachstraße 2 - 9 und 12 - 20, Parkstraße 1 - 11 und 52 - 63 und Thomas-Müntzer-Platz: Einfriedungen dürfen nur aus Hecken in Verbindung mit einem Sockel hergestellt werden. Die Hecken dürfen im Endzustand eine Höhe von 1,00 m nicht unterschreiten.</p>	<p>(10) Hecken, die der Einfriedung dienen, dürfen nur aus Laubgehölzen gepflanzt werden. Sie sind so zu pflegen bzw. zu schneiden, dass ihr Hineinragen in den öffentlichen Verkehrsraum unterbleibt.</p>
<p>(11) Die räumlichen Geltungsbereiche der Einfriedungszonen I (§ 4 Abs. 7), II (§ 4 Abs. 8) und III (§ 4 Abs. 9) sind in den als Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3 beigefügten Karten dargestellt. Die Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3 sind Bestandteile dieser Satzung.</p>	<p>(10) Hecken, die der Einfriedung dienen, dürfen nur aus Laubgehölzen gepflanzt werden. Sie sind so zu pflegen bzw. zu schneiden, dass ihr Hineinragen in den öffentlichen Verkehrsraum unterbleibt.</p>	<p>(11) Die räumlichen Geltungsbereiche der Einfriedungszonen I (§ 4 Abs. 7), II (§ 4 Abs. 8) und III (§ 4 Abs. 9) sind in den als Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3 beigefügten Karten dargestellt. Die Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3 sind Bestandteile dieser Satzung.</p>

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

§ 5 Zugänge, Zufahrten und Fahrradstellplätze

(1) Je Hausnummer ist ein Zugang zu je einer Haupteingangstür führend, ein Zugang zu einer Eingangstür im Souterrain führend und eine Zufahrt erlaubt.

(2) Stellplätze für Fahrräder können angelegt werden, wenn die insgesamt befestigte Fläche des Vorgartens - einschließlich aller zulässig errichteten Zufahrten und Zugänge und weiterer befestigter Flächen - 50 % der Vorgartenfläche nicht überschreitet. Eine weitere Überschreitung ist möglich, insofern der Bedarf an Fahrradabstellplätzen nicht anders realisiert werden kann und auf eine Befestigung verzichtet wird. Die Stellplätze für Fahrräder dürfen nicht von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erschlossen werden, sondern ausschließlich von einem Zugang oder einer Zufahrt. Die Fahrradständer bzw. Fahrradanhänger dürfen eine Höhe von 1,00 m nicht überschreiten. Fahrradüberdachungen, Fahrradgaragen und/oder jegliche andere bauliche Anlagen dürfen in Vorgärten nicht errichtet werden.

(2) **Befestigte Flächen für das Abstellen von Fahrrädern, sind in den maximal zulässigen Anteil von 50 % an befestigten Flächen des Vorgartens einzubeziehen. Stellplätze für Fahrräder können angelegt werden, wenn die insgesamt befestigte Fläche des Vorgartens einschließlich aller zulässig errichteten Zufahrten und Zugänge und weiterer befestigter Flächen 50 % der Vorgartenfläche nicht überschreitet.** Eine weitere Überschreitung ist möglich, insofern der Bedarf an Fahrradabstellplätzen nicht anders realisiert werden kann und auf eine Befestigung verzichtet wird. Die Stellplätze für Fahrräder dürfen nicht von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erschlossen werden, sondern ausschließlich von einem Zugang oder einer Zufahrt. Die Fahrradständer bzw. Fahrradanhänger dürfen eine Höhe von 1,00 m nicht überschreiten. **Fahrradüberdachungen, Fahrradgaragen und/oder jegliche andere bauliche Anlagen dürfen in Vorgärten nicht errichtet werden.**

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

§ 9 Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten	§ 9 Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten
<p>(1) Vorgartenflächen vor Schaufenstern genehmigter Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten können zur besseren Einsichtnahme bis maximal 1,00 m Tiefe ab Gebäudekante erschlossen und befestigt werden. Die Erschließung muss vom Zugang aus erfolgen. Diese Befestigung der Vorgartenfläche kann auf schriftlichen Antrag als Abweichung genehmigt werden. Die Genehmigung einer Abweichung erfolgt für eine Dauer von maximal drei Jahren. Verlängerungen können beantragt werden. Bei Aufgabe des Geschäftsbetriebs durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erlischt die erteilte Genehmigung.</p> <p>(2) Vorgartenbereiche vor Schank- und Speisegaststätten sind über mindestens 1/3 der Breite einzufrieden. Das Aufstellen von Tischen, Stühlen und für die Nutzung erforderlicher sonstiger Ausstattungsgegenstände, Werbeanlagen und Warenautomaten sowie eine dieser Nutzung entsprechende Befestigung der Vorgartenfläche kann auf schriftlichen Antrag als Abweichung genehmigt werden. Die Genehmigung einer Abweichung für Cafés, Gaststätten oder Restaurants erfolgt für eine Dauer von maximal drei Jahren. Verlängerungen können beantragt werden. Bei Aufgabe des Geschäftsbetriebs durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erlischt die erteilte Genehmigung.</p>	<p>(1) Vorgartenflächen vor Schaufenstern genehmigter Verkaufsstätten, Schank- und Speisegaststätten können zur besseren Einsichtnahme bis maximal 1,00 m Tiefe ab Gebäudekante erschlossen und befestigt werden. Die Erschließung muss vom Zugang aus erfolgen. Diese Befestigung der Vorgartenfläche kann auf schriftlichen Antrag als Abweichung genehmigt werden. Die Genehmigung einer Abweichung erfolgt für eine Dauer von maximal drei Jahren. Verlängerungen können beantragt werden. Bei Aufgabe des Geschäftsbetriebs durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erlischt die erteilte Genehmigung.</p> <p>(2) Vorgartenbereiche vor Schank- und Speisegaststätten sind über mindestens 1/3 der Breite einzufrieden. Das Aufstellen von Tischen, Stühlen und für die Nutzung erforderlicher sonstiger Ausstattungsgegenstände, Werbeanlagen und Warenautomaten sowie eine dieser Nutzung entsprechende Befestigung der Vorgartenfläche kann auf schriftlichen Antrag als Abweichung genehmigt werden. Die Genehmigung einer Abweichung für Cafés, Gaststätten oder Restaurants erfolgt für eine Dauer von maximal drei Jahren. Verlängerungen können beantragt werden. Bei Aufgabe des Geschäftsbetriebs durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erlischt die erteilte Genehmigung.</p>

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

§ 10 Abweichungen	§ 10 Abweichungen
Abweichungen von den Regelungen dieser Satzung können gemäß § 67 LBAU M-V im Einzelfall genehmigt werden. Abweichungen sind schriftlich zu beantragen und zu begründen. Abweichungen können befristet und unter dem Vorbehalt des Widerrufs genehmigt werden.	Abweichungen von den Regelungen dieser Satzung können gemäß § 67 LBAU M-V im Einzelfall genehmigt werden. Abweichungen sind schriftlich zu beantragen und zu begründen. Abweichungen können befristet und unter dem Vorbehalt des Widerrufs genehmigt werden.

Synopse - Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Gestaltung und Pflege der Vorgärten in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

§ 12 Inkrafttreten	§ 12 Inkrafttreten /Außerkrafttreten
<p>Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.</p> <p>Gleichzeitig tritt im räumlichen und sachlichen Geltungsbereich dieser Satzung die Satzung der Hansestadt Rostock über die Gestaltung von Baugrundstücken (Grünflächengestaltungssatzung) vom 9. Oktober 2011, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 21 vom 17. Oktober 2001, außer Kraft.</p>	<p>Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt vom 25. September 2018, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Nr. 19 vom 4. Oktober 2018, außer Kraft.</p> <p>Gleichzeitig tritt im räumlichen und sachlichen Geltungsbereich dieser Satzung die Satzung der Hansestadt Rostock über die Gestaltung von Baugrundstücken (Grünflächengestaltungssatzung) vom 9. Oktober 2011, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 21 vom 17. Oktober 2001, außer Kraft.</p> <p>Im räumlichen und sachlichen Geltungsbereich dieser Satzung findet die Grünflächengestaltungssatzung keine Anwendung. Ihre Anwendbarkeit ist mit Inkrafttreten der Vorgartensatzung Kröpeliner-Tor-Vorstadt am 5. Oktober 2018 aufgehoben worden.</p>

fed. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski Federführendes Amt: Brandschutz- und Rettungsamt	Beteiligt:	
Bericht über den Erfüllungsstand der Schutzziele "Kritischer Wohnungsbrand" und "Technische Hilfeleistung" und der Qualitätsstandards sowie über die Personalentwicklung für das Kalenderjahr 2019		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.10.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
21.10.2020	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Die Informationsvorlage wird der Bürgerschaft zur Kenntnis gegeben.

Die Bürgerschaft hat auf ihrer Sitzung am 03.09.2003 mit dem Beschluss des Feuerwehrbedarfsplanes der Hansestadt Rostock (Nr. 0464/03-BV) den Oberbürgermeister beauftragt, jährlich und beginnend 2005, einen Bericht über den Erfüllungsstand der Schutzziele und der Qualitätsstandards sowie über die Personalentwicklung vorzulegen. Dies wurde zwischenzeitlich mit der BV 2009/BV/0235 und letztmalig durch Beschluss der Vorlage 2016/BV/2006 vom 09.11.2016 bestätigt.

Der vorliegende Bericht basiert auf der Grundlage der Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplanes (Beschluss der Bürgerschaft am 09.09.2009) zum Erfüllungsstand der Schutzziele für die Produkte „Brandschutz“ und „Technische Hilfeleistung“ für den Berichtszeitraum 01.01. bis 31.12.2019. Des Weiteren enthält der Bericht Aussagen über die Personalentwicklung des Brandschutz- und Rettungsamtes.

Eine Anpassung der Qualitätskriterien und Schutzziele bzgl. der statistischen Erhebungen, insbesondere in Bezug auf die Ortsteile der Risikoklasse B ist erst mit Umsetzung der Vorgaben der Fortschreibung des Brandschutzbedarfsplans vom 09.11.2016 (hier: Übernahme des gleichen Schutzzieles wie für Ortsteile der Riskoklasse A) sinnvoll, da die hier aufgeführten Zielerreichungsgrade in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Neubau einer Feuerwache an einem strategisch sinnvollen Ort im Bereich Dierkow/Toitenwinkel stehen.

1. Schutzzieldefinition nach der Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (HRO)

Analyse der Brandeinsätze 2019

Die Auswertung aller Brandeinsätze auf dem gesamten Stadtgebiet erbrachte, dass 427 Brände analytisch auswertbar sind, wovon es 144 Gebäudebrände gab und davon noch einmal 107 auf die Schutzzieldefinition – kritischer Wohnungsbrand – (2018: 98 Gebäudebrände) unter den Normen des Feuerwehrbedarfsplanes entfielen. Obgleich nicht unter das Szenario „Kritischer Wohnungsbrand“ (gemäß Schutzzieldefinition) fallend, soll auch für 2019 das Aufkommen von Groß- und Mittelbränden nicht unerwähnt bleiben. So ereigneten sich in 2019 drei Großbrände und 20 Mittelbrände auf dem Gebiet der HRO. Großbrände bringen die Feuerwehr grundsätzlich materiell und personell an die Belastungsgrenze und waren letztlich nicht nur in Bezug auf die Einsatzdurchführung, sondern insbesondere auch im Rahmen der -nachbereitung und Wiederherstellung der vollständigen Einsatzbereitschaft inkl. ausreichend dimensionierter Reserven von erheblichem Aufwand. Die Entwicklung des Gesamteinsatzgeschehens im Detail und im Vergleich zum Jahr 2018 ist den Anlagen zu entnehmen.

Auf der Grundlage des vorhandenen Gefahrenpotenzials wurde das Stadtgebiet der HRO mit dem Feuerwehrbedarfsplan vom 25.11.2008 (Beschluss der Vorlage 2009/BV/0235) in drei Risikogruppen eingeteilt. Auf dieser Basis wurde eine Differenzierung der Schutzziele vorgenommen.

Eine Anpassung der Qualitätskriterien und Schutzziele bzgl. der statistischen Erhebungen, insbesondere in Bezug auf die Ortsteile der Risikoklasse B ist erst mit Umsetzung der Vorgaben der Fortschreibung des Brandschutzbedarfsplans vom 09.11.2016 (hier: Übernahme des gleichen Schutzzieles wie für Ortsteile der Riskoklasse A, Beschluss Vorlage 2016/BV/2006 vom 09.11.2016) sinnhaft, da die hier aufgeführten Zielerreichungsgrade in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Neubau einer Feuerwache an einem strategisch sinnvollen Ort im Bereich Dierkow/Toitenwinkel stehen.

1.1. Erfüllung der Schutzziele in den Ortsteilen der Risikogruppe A

Zur Risikogruppe A gehören die Ortsteile Hansaviertel, Stadtmitte, Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Südstadt, Reutershagen, Evershagen, Lichtenhagen, Lütten Klein, Schmarl und Groß Klein. In diesen Ortsteilen wohnen 155.171 Menschen der HRO, was einem Anteil von 72,31 % der Gesamtbevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz) entspricht (Stand 31.12.2019). Hier entstehen auch die meisten Gebäudebrände (76,64 %). Demzufolge gelten für diese Ortsteile auch die höchsten Kriterien an das zu erreichende Schutzziel.

Schutzziel Risikogruppe A:

Das Ziel ist es, dass die Feuerwehr bei einem kritischen Wohnungsbrand in **8 min** nach der Alarmierung

- = mit einer Funktionsstärke von **10 Funktionen** (10 Feuerwehrleute)
- = mit einem Erreichungsgrad von **90 %** (... somit in 9 von 10 Einsätzen ...)

sowie in **13 min** nach der Alarmierung

- = mit einer erweiterten Funktionsstärke von **insgesamt 16 Funktionen** (10 + 6 Feuerwehrleute) bei der Brandbekämpfung
- = mit einem Erreichungsgrad von **90 %** am Einsatzort ist.

Tabelle 1: Zielerreichungsgrad Risikogruppe A bei Gebäudebränden

	Ziel	2019	2018
Anzahl der Gebäudebrände		82	77
Zielerreichungsgrad Eintreffzeit 1 (8 min)	90 %	64,6 %	62,0 %
Zielerreichungsgrad Eintreffzeit 2 (13 min)	90 %	70,2 %	81,8 %

Das angestrebte Ziel von 90 % auf die Eintreffzeiten 1 und 2 konnte nicht erreicht werden. Der Zielerreichungsgrad für die Eintreffzeit 1 ist mit 64,6 % im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr ganz leicht gestiegen. Bei der Eintreffzeit 2 gab es eine Verschiebung auf 70,2 %. Eine Vielzahl von Gründen dafür ist durch die Feuerwehr selbst nicht beeinflussbar. Hierzu zählen u. a.

- Einsätze zu verkehrsbedingt stark frequentierten Zeiten hinsichtlich des Straßenverkehrs und des ÖPNV (vornehmlich Berufsverkehr, Vorrangschaltungen ÖPNV mit der Folge eines aufwachsenden Rückstaus von Pkw und Lkw),
- Rückstau von Fahrzeugverkehren an Lichtzeichenanlagen, die sich auch durch anfahrende Löschzüge nicht einfach auflösen,
- Einsatzduplizität durch zeitgleich oder zeitnah eingehende Hilfersuchen, die adäquat zu bearbeiten sind
- verkehrsberuhigende Maßnahmen (Polleranlagen, Fahrbahnschwellen [sogenannte Berliner Kissen] bzw. Aufpflasterungen, Einstellflächen, Parktaschen), die zur Geschwindigkeitsreduzierung (tlw. bis zum Stillstand) ganzer Löschzüge führen,
- geparkter ruhender Verkehr bzw. auch Anlieferverkehr im Verkehrsbereich mit der Folge einer Minderung der Durchfahrtsbreite,
- Baustellentätigkeit (tlw. gleichzeitig auch auf Umleitungsstrecken) und auch deren Folgen (z. B. Parkstraße, Hamburger Str., Steintorkreuzung, Südring, Brückenbauwerk Warnowallee/Stadtautobahn).

Insbesondere die zur Sicherstellung der Eintreffzeit 2 zufahrenden Ressourcen aus den Nachbarwachen der Berufsfeuerwehr treffen während der längeren Fahrtstrecke mitunter mehrere Umstände der o. g. Gründe an, die sich negativ auf den Zielerreichungsgrad auswirken. Dies kann auch durch die zeitgleiche Erstalarmierung der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr nicht kompensiert werden, wie die 70,2 % Erreichungsgrad zeigen.

Anzumerken ist weiterhin, dass im **Median** (Zentralwert) die **Eintreffzeit 1** bei **7 min und 44 Sekunden**, so wie die **Eintreffzeit 2** bei **11 min und 31 Sekunden** lag.

1.2. Erfüllung der Schutzziele in den Ortsteilen der Risikogruppe B

Zur Risikogruppe B gehören die Ortsteile Brinckmansdorf, Dierkow, Toitenwinkel, Gartenstadt/Stadtweide, Gehlsdorf, Peez und Warnemünde. In diesen Ortsteilen wohnen 51.410 (23,96 %) der Einwohner (Haupt- und Nebenwohnsitz) von Rostock. Der Anteil der Gebäudebrände betrug 2019 insgesamt 20,56 %. Hier wurde das Schutzziel wie folgt festgelegt:

Schutzziel Risikogruppe B:

Das Ziel ist es, dass die Feuerwehr bei einem kritischen Wohnungsbrand in 8 min nach der Alarmierung

- = mit einer Funktionsstärke von **6 Funktionen** (6 Feuerwehrleute)
- = mit einem Erreichungsgrad von **90 %** (... somit in 9 von 10 Einsätzen ...)

sowie in **11 min** nach der Alarmierung

- = mit einer erweiterten Funktionsstärke von 16 Funktionen (6 + 10) bei der Brandbekämpfung
- = mit einem Erreichungsgrad von 90 % am Einsatzort ist.

Tabelle 2: Zielerreichungsgrad Risikogruppe B bei Gebäudebränden

	Ziel	2019	2018
Anzahl der Gebäudebrände		22	19
Zielerreichungsgrad Eintreffzeit 1 (8 min)	90 %	18,2 %	26,3 %
Zielerreichungsgrad Eintreffzeit 2 (11 min)	90 %	16,7 %	16,7 %

19 der 22 Gebäudebrände mussten im Rostocker Nordosten (Ortsteil Ortsteil Gehlsdorf [3], Dierkow Neu [8] und Ortsteil Toitenwinkel [8]) bekämpft werden. Die verbliebenen drei Brände nach Schutzzieldefinition gab es in Warnemünde.

Insgesamt konnte der Zielerreichungsgrad für die Eintreffzeit 1 in nur vier Einsätzen und für die Eintreffzeit 2 in nur drei Einsätzen gehalten werden.

Hauptgrund der deutlich verfehlten Zielerreichungsgrade ist das Fehlen einer ständig besetzten Wache der Berufsfeuerwehr an einem strategisch günstigen Ort im Bereich Dierkow/Toitenwinkel (Rostocker Nordosten). Hier gab es rund 86 % aller Gebäudebrände in Bereichen der Risikogruppe B.

Dieser Sachverhalt ist nicht neu und ist erneut deutlich in der Vorlage 2016/BV/2006 zur Fortschreibung des Brandschutzbedarfsplanes der HRO dargestellt worden.

Des Weiteren gelten die Ausführungen zu Gründen der Verfehlung der Zielerreichungsgrade, wie unter 1.1 genannt, gleichermaßen. Da es im Nordosten keine ständig besetzte Feuerwache mit kurzen Anfahrtswegen gibt, wird das unter 1.1 Genannte nochmals unterstrichen, denn die einzelnen Gründe summieren sich mit Zunahme der jeweils zu überwindenden Strecke zwischen Feuerwache und Einsatzort. Dies gilt auch für Baustellentätigkeit mit Auswirkung auf das Eintreffen der Feuerwehr (z. B. Auswirkungen Ernst-Barlach-Str./Steintorkreuzung, Dierkower Damm). Auch hier trifft zu, dass die zeitgleiche Erstalarmierung der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr keine Auswirkung auf die Zielerreichungsgrade hat.

Anzumerken ist weiterhin, dass im **Median** (Zentralwert) die **Eintreffzeit 1** bei **10 min und 39 Sekunden** sowie die **Eintreffzeit 2** bei **13 min und 15 Sekunden** lag.

1.3. Erfüllung der Schutzziele in den Ortsteilen der Risikogruppe C

Zur Risikogruppe C gehören die Ortsteile Biestow, Diedrichshagen, Hinrichsdorf, Hinrichshagen, Hohe Düne, Jürgeshof, Krummendorf, Markgrafenheide, Nienhagen, Wiethagen, Stuthof, Torfbrücke. In diesen Ortsteilen gibt es 8.010 (3,73 %) Einwohner (Haupt- und Nebenwohnsitz).

Im Jahr 2019 gab es drei Gebäudebrände in den Ortsteilen der Risikogruppe C (Diedrichshagen, Markgrafenheide und Biestow). Die Erreichungsgrade der Schutzziele sind in Tabelle 3 aufgeführt. Wegen der geringen Datenmenge ist eine weitere statistische Auswertung fachlich fundiert nicht bewertbar (in Diedrichshagen und Biestow wurde die „Hilfsfrist 1“ erfüllt). Die Darstellung erfolgt nur informativ. Grundsätzlich wurde hier das Schutzziel wie folgt festgelegt:

Schutzziel Risikogruppe C:

Ziel ist es, dass die Feuerwehr bei einem kritischen Wohnungsbrand in **12 min** nach der Alarmierung

- = mit einer Funktionsstärke von **6 Funktionen** (6 Feuerwehrleute)
- = mit einem Erreichungsgrad von **90 %** (... somit in 9 von 10 Einsätzen ...)

sowie in **17 min** nach der Alarmierung

- = mit einer erweiterten Funktionsstärke von 12 Funktionen (6 + 6 Feuerwehrleute) bei der Brandbekämpfung
- = mit einem Erreichungsgrad von 90 %

am Einsatzort ist.

Tabelle 3: Zielerreichungsgrad Risikogruppe C bei Gebäudebränden

	Ziel	2019	2018
Anzahl der Gebäudebrände		3	2
Zielerreichungsgrad Eintreffzeit 1 (12 min)	90 %	66,7 %	50 %
Zielerreichungsgrad Eintreffzeit 2 (17 min)	90 %	0 %	0 %

2. Ergebnisse der Analysen von Brandeinsätzen

In der HRO kam es 2019 zu 1.135 Alarmierungen in Bezug auf ein vermutetes oder tatsächliches Brandgeschehen. Daraus folgten 427 Einsätze mit Maßnahmen zur Menschenrettung und/oder Brandbekämpfung. Die nachfolgende Betrachtung bezieht sich auf Einsätze, die gemäß Schutzziel bemessungsrelevant waren. Dies sollte nicht darüber hinweg täuschen, dass sich auch aus kleineren Szenarien zeitkritische Einsätze entwickeln können, die eine ernsthafte Bedrohung für geschützte Rechtsgüter darstellen, wenn nicht, wie in den meisten Fällen, rechtzeitig wirksame Gefahrenabwehrmaßnahmen seitens der Feuerwehr greifen.

Die Einteilung des Territoriums in Risikogruppen hat zur Folge, dass in den Bereichen der Stadt, in denen die meisten Menschen wohnen/arbeiten, die meisten Gebäudebrände bekämpft und Menschen gerettet werden müssen. Dort werden, völlig zu Recht, die höchsten Anforderungen an die Schutzziele gestellt. Diesem Umstand trägt die Fortschreibung des Brandschutzbedarfsplanes der HRO Rechnung (Beschluss der Vorlage 2016/BV/2006 vom 09.11.2016). Im Ergebnis gilt zukünftig auch in den Ortsteilen der Risikoklasse B das Schutzziel, welches für die Ortsteile der Riskoklasse A Anwendung findet. Ohne neue Feuerwache im Rostocker Nordosten (Dierkow/Toitenwinkel) ist eine Analyse nicht zielführend. Sie würde allenfalls die Ergebnisse der Fortschreibung des Brandschutz-bedarfsplanes aus dem Jahr 2016 weiter untersetzen.

Das Einsatzaufkommen, bezogen auf das Territorium der HRO betrug 0,67 Gebäudebrände pro 1.000 Einwohner (2018: 0,47). In der Gesamtheit kam es 2019 zu 5,29 Alarmierungen mit ursächlichen Brandkenngößen je 1.000 Einwohner.

Bei Berichtskontrolle und -abschluss bzw. bei Plausibilitätsprüfungen im Rahmen von statistischen Erhebungen wird regelmäßig geprüft, ob die Daten für die Einsatzzeiten korrekt sind. Es kommt vor, dass Alarmierungs-, Ausrücke- oder Ankunftszeiten (sogenannte taktische Zeiten) aus unterschiedlichsten Gründen nicht erfasst werden konnten. Bei offensichtlich falscher Erfassung oder Eintragung der Zeiten werden diese geändert und die Änderungen im Einsatzbericht protokolliert.

Weiterhin wird im Ergebnis der Berichtsanalysen mitgeteilt, dass durch ersteintreffende Kräfte der Berufsfeuerwehr im Berichtszeitraum 2019

- 12 Personen über bauliche Rettungswege gerettet wurden.

Bei gemeinsamen Einsätzen von Berufs- und Freiwilliger Feuerwehr wurden nochmals

- 27 Personen über bauliche Rettungswege und weitere drei über ein Hubrettungsfahrzeug (Drehleiter) gerettet.

Insgesamt wurden bei Brandeinsätzen zwischen dem 01.01. und dem 31.12.2019 durch die Feuerwehr 42 Menschen gerettet. Es mussten keine Brandtoten beklagt werden.

Infolge von Brandeinwirkung gab es im vorgenannten Zeitraum 21 Verletzte, wobei der überwiegende Teil (61,91 %) auf das Vorhandensein von Atemgiften (Rauchgasinhalation) entfiel.

3. Ergebnisse der Analysen von Technischen Hilfeleistungen

In der HRO kam es 2019 zu 2.754 Alarmierungen in Bezug auf ein vermutetes oder tatsächliches Notfallgeschehen, welches die Alarmierung von Ressourcen der Feuerwehr zu möglichen Hilfeleistungen erforderte. Daraus folgten 2.116 Einsätze mit unterschiedlichen Maßnahmen zur Menschenrettung und/oder Technischen Hilfeleistung. Die Überprüfung der Art der geleisteten Hilfeleistungseinsätze ergab, dass nur bei einem Teil dieser Einsätze die Notwendigkeit bestand, diese unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten zu absolvieren. Dies geschieht grundsätzlich unter Berücksichtigung der Einsatzindikation und unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.

105 Hilfeleistungen entfielen auf Verkehrsunfälle mit Straßen- und Schienenfahrzeugen. Weitere 512 Einsätze absolvierte die Berufsfeuerwehr zur Befreiung aus Notlagen und zur Zwangsöffnung von Räumen zur Rettung von Personen, z. B. für die körperliche Unversehrtheit (Leben und Gesundheit betroffener Personen). Da beide vorgenannten Einsätze als zeitkritisch zu bewerten sind, ist hier die Maßgabe, zeitgleich mit dem Rettungsdienst und in diesem Zusammenhang unterhalb der gesetzlich definierten Hilfsfrist von 10 Minuten mit einer bemessungsrelevanten Ressource der Feuerwehr vor Ort zu sein. Dies ist in 72,2 % der benannten Fälle erfolgt.

Das Einsatzaufkommen, bezogen auf das Territorium der HRO, beträgt 9,86 Einsätze pro 1.000 Einwohner (2018: 9,74). In der Gesamtheit kam es 2019 zu 12,83 Alarmierungen mit ursächlich hilfeleistungsrelevantem Meldemuster je 1.000 Einwohner.

Des Weiteren wird im Ergebnis der Berichtsanalysen mitgeteilt, dass durch ersteintreffende Kräfte der Berufsfeuerwehr bei Technischen Hilfeleistungen im Berichtszeitraum 2019

- 21 Personen durch unterschiedliche Maßnahmen (Einsatz von Hubrettungsfahrzeug, Vornahme von schwerem Hilfeleistungsgerät etc.) gerettet wurden.

Bei gemeinsamen Hilfeleistungseinsätzen von Berufs- und Freiwilliger Feuerwehr wurden nochmals

- 6 Personen, ebenfalls durch verschiedene Rettungsmaßnahmen gerettet.
- Eine Person wurde beim alleinigen Einsatz der Freiwilligen Feuerwehr gerettet.

Insgesamt wurden bei Technischen Hilfeleistungen zwischen dem 01.01. und dem 31.12.2019 durch die Feuerwehr 28 Menschen gerettet. Es musste eine tote Person beklagt werden.

Infolge von unterschiedlichen Unfallszenarien gab es im o. g. Zeitraum 3 Verletzte.

4. Ergebnis der Einhaltung der vereinbarten Funktionsstärken im Brandschutz

Die festgelegten Funktionsstärken wurden im Jahr 2019 wie folgt eingehalten:

Anzahl der Schichten	Dienststärke	% des Jahres	% kumulativ
327	eingehalten	89,55	89,55
26	1 Funktion nicht besetzt	7,09	96,64
11	2 Funktionen nicht besetzt	2,99	99,63
1	3 Funktionen nicht besetzt	0,37	100,00
0	4 Funktionen nicht besetzt	0,00	100,00
0	5 Funktionen nicht besetzt	0,00	100,00

Erläuterung zu den Funktionsstärken (Anzahl von Feuerwehrbeamten im Dienst)

Grundsätzlich erfolgt die Besetzung der täglich vorzuhaltenden Einsatzpositionen (Einsatzfahrzeuge und Leitstelle) im Brandschutz- und Rettungsamt der HRO unter Beachtung folgender Prioritäten:

1. Besetzung der Integrierten Leitstelle Rettungsdienst/Brand- und Katastrophenschutz
2. Besetzung der Einsatzfahrzeuge des Notfallrettungsdienstes
3. Besetzung der Einsatzfahrzeuge für Brandschutz und Technische Hilfeleistung.

Dazu wird sich der unterschiedlichsten Mittel bedient. Neben der Installierung von täglich bis zu vier Rufbereitschaften über alle Kolleginnen und Kollegen, gibt es zwischen den einzelnen Planungsgruppen (Rettungsdienst, Leitstelle, Brandschutz, Tagesdienst) intensive Bemühungen, um Personal dorthin zu verschieben, wo durch erhöhte Ausfallquoten eine Unterschreitung droht.

Im Übrigen finden sich immer wieder Beamtinnen und Beamte auf freiwilliger Basis, welche auch in den übrigen Planungsgruppen, z. B. der Führungs- und der Führungsunterstützungskräfte des Tagesdienstes selbstverständlich bei Notwendigkeit für Zusatzdienste auch größeren Umfanges zur Verfügung stehen.

Im Bereich der Funktionsbesetzung durch Führungskräfte der Laufbahngruppe 2 des Feuerwehrdienstes gab es auch 2019 keine einzige Stunde einer Funktionsunterschreitung. Des Weiteren wird hier insbesondere auch auf die notwendige Besetzung einer Technischen Einsatzleitung, des Führungsstabes o. a. der Koordinierungsgruppe des Verwaltungsstabes verwiesen, zu denen auch ein regelmäßiger Übungsbetrieb gehört. Diese Gremien der Führungsorganisation sind kein Selbstzweck im Brandschutz- und Rettungsamt, sondern Einrichtungen der nicht polizeilichen Gefahrenabwehr der Behörde Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Zur Sicherstellung der Funktionsstärken muss aber auch erwähnt werden, dass im Zuge der Brandschutzbedarfsplanung und der diesseitig fachlichen Betrachtung des Gefahrenpotenzials im Zuständigkeitsbereich der HRO, die Vorhaltung von Spezialkräften im Bereich des Feuerwehr-Tauchwesens und der Speziellen Rettung aus Höhen und Tiefen (SRHT) als Bestandteil des Gefahrenabwehrpotenzials der Berufsfeuerwehr zwingend notwendig ist. Beide Sondereinheiten, die sich aus der Personalunion von Funktionsstärken im regulären Brandschutz speisen, hatten im Jahr 2019 69 Alarmierungen, aus denen 35 Einsätze erwachsen sind. Nur drei dieser Einsätze sind im Rahmen der Amtshilfe bzw. der überörtlichen Hilfe erfolgt.

5. Schlussfolgerungen der Auswertung der Einhaltung der Schutzziele in den Bereichen Kritischer Wohnungsbrand und Technische Hilfeleistung

5.1. Verbesserung der Hilfsfristen

Für das Jahr 2019 wurde für die Gefahrenabwehrplanung eine Analyse gemäß den Vorgaben des Feuerwehrbedarfsplanes 2009 bzw. der Fortschreibung aus dem Jahr 2016 von der Alarmierung der Kräfte und Mittel bis zum Eintreffen an der Einsatzstelle vorgenommen. Die Disponierungsfrist wurde dabei nicht betrachtet.

Oberstes Ziel bleibt die Verbesserung der Hilfsfristen in den einzelnen Risikogruppen. Auch in der nunmehr vorgelegten Analyse konnten die Vorgaben des Bedarfsplanes nicht vollständig erreicht werden, es gab Abweichungen von den geforderten Schutzzielen.

Dies hat unterschiedliche Gründe, die in den Punkten 1.1 und 1.2 teilweise detailliert dargestellt wurden und wenig Einflussmöglichkeiten und damit Verbesserungspotenzial seitens des Brandschutz- und Rettungsamtes aufweisen.

Fest steht, dass es durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Aufplasterungen, Berliner Kissen), stop and go Verkehr, Poller auf der Anfahrt, Baustellen, erheblichem Rückstau vor Lichtzeichenanlagen und geparkten bzw. abgestellten Fahrzeugen mit Einfluss auf die nötige Durchfahrtsbreite bei ca. 500 Alarmfahrten von Feuerwehrfahrzeugen im Jahr 2019 zu Behinderungen kam, die Auswirkungen auf die Eintreffzeit hatten (2018: \approx 350). Dies entspricht rund 14% aller Alarmfahrten von Fahrzeugen der Feuerwehr und zugleich einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von rund 40%.

Wie in vergangenen Jahren auch, kann seitens der Feuerwehr in Bezug auf städtebauliche, verkehrstechnische und -beruhigende Maßnahmen nur angemahnt werden, dass sie als Brandschutzdienststelle rechtzeitig und umfassend beteiligt wird.

Diese Beteiligung ist allerdings nur dann von Wert, wenn fachliche Hinweise und Stellungnahmen nicht weggewürdigt werden. Ganz besonders gilt dies für die Baustellenproblematik in Rostock und die ggf. diesbzgl. Kompensation wegfallender Verkehrswege.

Ganz wenig helfen Aussagen: „Die Feuerwehr hat ja Blaulicht und Sirene“. Da, wo physisch kein Platz mehr auf dem (vorhandenen o. a. verbliebenen) Fahrstreifen ist, kann kein Verkehrsteilnehmer mehr Platz schaffen und für die Fahrzeuge von Feuerwehr und Rettungsdienst bleibt bloß noch, sich einzureihen.

Langzeitbaustellen in Rostock und ihre Umfahrungen führten im Jahr 2019 dazu, dass selbst ein Ausrücken von der Hauptfeuerwache 1 in der Südstadt nur noch sehr erschwert möglich war (s. beispielhafte Fotodokumentation Anlage 4). Aus diesen Bildern sollte jedem Betrachter klar werden, dass selbst nach Verlassen der eigenen Feuer- und Rettungswache kein Vorankommen mehr möglich ist.

Mit Blick auf die Zielerreichungsgrade im Nordosten wird erst mit der Inbetriebnahme einer neuen Feuerwache im Bereich Dierkow/Toitenwinkel eine nachhaltige Verbesserung und damit schlussendlich die Erfüllung der Schutzziele möglich sein.

5.2. Verkürzung der Gesprächs- und Disponierungszeit

Das Qualitätsmanagement in der Leitstelle hat nicht nur oberste Priorität, sondern bedarf weiterer intensiver Bemühungen. Es ist jedoch auch sehr vielschichtig und gerade die Disponierungszeit unterliegt menschlichen und technischen Faktoren. Die Zeitdauer mit der Folge einer Verkürzung als alleiniges Bewertungskriterium heranzuziehen ist wenig sinnvoll. Hier bedarf es mehrerer Qualitätsmerkmale, an deren Wertung und Beurteilung es zu arbeiten gilt.

Es ist ebenfalls zu beachten, dass durch die Berücksichtigung von Notrufen, in denen Ereignisse mit und ohne Lebensgefahr bearbeitet werden, sich die durchschnittliche Disponierungszeit zwangsläufig erhöht.

Für alle Gebäudebrände kann in 2019 eine durchschnittliche Disponierungszeit von 1 min und 43 Sekunden (Median: 1 min und 34 Sekunden) angesetzt werden. Dabei liegen jedoch 44,9 % unter 1 min und 30 Sekunden und weitere 12,1 % unter 2 min. Insgesamt wurden damit rund 57 % aller Gebäudebrände in unter 2 min disponiert.

5.3. Verbesserung der Ausrückezeiten

Ein Bestandteil der Hilfsfrist ist die Zeit des Ausrückens des Löschzuges. Hierbei wird durch die dienstliche Leitung fortwährend an Verbesserungen gearbeitet. Allem Wollen sind aber

- a) Technische Grenzen (Alarmadressenanbindung, Leitstellentechnik, Steuertechnik, Alarmaussendung, Alarmempfang, Datentransfer Luft- und DV-Schnittstelle) und
- b) auch personelle Grenzen (räumliche Objektausdehnung, Ausbildungs-, Übungs-, Arbeitsdienst, Unfallverhütungsvorschriften, Mehrfachfunktionen in Personalunion) gesetzt.

Die bereits Mitte des Jahres 2016 erfolgte Einführung eines „Voralarmes“ für die Feuerwachen der Berufsfeuerwehr konnte durch die beauftragte Firma nicht in der gewünschten und kommunizierten Art und Ausgestaltung umgesetzt werden. Die sich aus dem „Voralarm“ ableitenden zeitlichen Verbesserungen sind gegenwärtig demzufolge nur als Einzelfälle zu betrachten. Eine technische Nachbesserung wird weiterhin angestrebt, konnte aber noch nicht zugesagt werden und ist auch im Kontext zur baulichen und organisatorischen Erweiterung des Gebäudekomplexes des Brandschutz- und Rettungsamtes am Standort Erich-Schlesinger-Straße zu sehen.

Eine flächendeckende Einführung digitaler Meldeempfänger (DME) hat den Vorteil erbracht, dass die alarmierten Kräfte unabhängig z. B. des sie umgebenden Lautstärkepegels (Werkstätten, Waschanlagen) den Alarm sofort wahrnehmen. Die Ansteuerung und Aussendung des Alarmbefehls und der Erhalt auf dem DME tragen aber nicht zur Verkürzung der Ausrückezeiten bei.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Zeitstempel „Alarm“ im Einsatzleitsystem, der zur statistischen Auswertung herangezogen wird, nicht identisch mit den Zeitpunkten ist, zu denen verschiedene Alarmadressen (Meldeempfänger [DME], Lautsprechanlage, Alarmdrucker, Tore etc.) angesteuert werden. Diese Zeitdifferenz ist bedingt durch die Ansteuerung verschiedener technischer Parameter, wirft allerdings auf das Ausrückeverhalten ein schlechteres Licht als dieses real existiert. Damit bleibt eindeutig festzuhalten: Das Ausrückeverhalten der Berufsfeuerwehr ist real besser als es in den statistischen Zeitstempeln erfasst werden kann.

5.4. Qualitätsmanagement bei der Einsatznachbereitung

Das Qualitätsmanagement bei der Berichterstellung wurde auch 2019 kontinuierlich ausgebaut. Eine Vielzahl von zusätzlichen Pflichtfeldeinträgen im Brand- oder Hilfeleistungsbericht führt dazu, dass Daten besser verwertbar sind. Dies betrifft den hausinternen Abgleich mit vorangegangenen Zeiträumen ebenso wie den Vergleich mit Statistiken anderer Berufsfeuerwehren in verschiedenen Arbeits- und Projektgruppen bspw. auf Bundesebene.

6. Personalentwicklung

Zum 01.01.2019 wurden 2 Beamte auf Probe nach erfolgreicher Ausbildung als Brandmeister übernommen. Zum 01.04.2019 wurden nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung zum Brandoberinspektor 2 Beamte auf Probe übernommen werden. Weitere 2 Beamte haben den Aufstieg zum 01.10.2019 erfolgreich absolviert.

16 Beamte wurden auf Grund des Erreichens der Altersgrenze in den Ruhestand versetzt. Zusätzlich wurden 3 Beamte vorzeitig auf Grund von Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt.

Zwei Tarifbeschäftigte nahmen die Rente nach 45 Arbeitsjahren in Anspruch. Zwei Tarifbeschäftigte erhielten einen befristeten Arbeitsvertrag, davon ein Tarifbeschäftigter als Elternzeitvertretung. Eine Tarifbeschäftigte erhielt einen unbefristeten Arbeitsvertrag.

Drei Beamte wurden aus der HRO an andere Dienststellen versetzt, im Gegenzug wurden 4 Beamte von anderen Dienststellen an die HRO versetzt.

Zum Stichtag 31.12.2019 gab es im Brandschutz- und Rettungsamt insgesamt 30 unbesetzte Stellen, die jedoch durch die Übernahme von insgesamt 13 Brandmeistern auf Probe nach erfolgreich beendeter Ausbildung zum 01.02.2020 im Jahr 2020 teilweise kompensiert werden. Weitere 15 Brandmeisteranwärter werden im Laufe des Jahres 2020 ihre Ausbildung beenden.

7. Bericht über das Fahrzeugkonzept der Feuerwehr Rostock

Dem Bericht muss eine Begriffserklärung vorangestellt werden:

Es ist klar vom Fahrzeugkonzept und dem Fahrzeugbeschaffungsplan zu unterscheiden! Das Fahrzeugkonzept legt fest, welche Fahrzeugtypen in welcher Anzahl für den kommunalen Brandschutz benötigt werden und stellt somit die Endstufe einer Beschaffungsrunde dar. Danach beginnt die Neubeschaffung.

Der Fahrzeugbeschaffungsplan bestimmt die zeitliche Abfolge der einzelnen Maßnahmen und richtet sich z.B. nach der Haushaltslage oder technischen und taktischen Erfordernissen (Sonderbeschaffungen, Fahrzeugausfall wichtiger Einsatzfahrzeuge etc.). Die Fahrzeugbeschaffung und damit die Umsetzung des Konzeptes erstrecken sich dabei über etliche Jahre.

Bereits durch die 1. Überarbeitung des Brandschutzbedarfsplans 2009 wurde das Fahrzeugkonzept des kommunalen Brandschutzes den aktuellen Fahrzeugnormen und den Anforderungen aus dem Bedarfsplan angepasst. In der Zwischenzeit hat sich das Konzept grundlegend bewährt und befindet sich in der Endphase der Beschaffung. Es wurden lediglich Anpassungen im Bereich der Freiwilligen Feuerwehr vorgenommen, da bisher verwendete Löschfahrzeuge aus der Norm gefallen sind. So wurden die bislang bei den Ortsfeuerwehren verwendeten Tanklöschfahrzeuge TLF 16/25 durch leistungstärkere

Hilfeleistungslöschfahrzeuge HLF 10 ersetzt. Dies erfolgte in enger Abstimmung mit den Ortswehren. Bei der Berufsfeuerwehr erfolgte die Anpassung auf das 3-Wachen-Modell des aktuellen Brandschutzbedarfsplans und des damit verbundenen einheitlichen Schutzziels für den städtischen Bereich durch die Aufstockung auf drei identische Löschzüge.

Das Fahrzeugkonzept für den Brandschutz und die allgemeine Technische Hilfeleistung sieht nun folgendermaßen aus:

Berufsfeuerwehr (Feuerwachen I – III)

Einsatzleitwagen (ELW) – Hilfeleistungslöschfahrzeug (HLF 20) – Drehleiter (DLK) – Tanklöschfahrzeug (TLF-S)

Freiwillige Feuerwehr (alle Ortsfeuerwehren)

Löschfahrzeug (LF 20) – Hilfeleistungslöschfahrzeug (HLF 10) – Mannschaftstransportwagen (MTW)

Dazu kommen noch weitere Spezialfahrzeuge für die Einsatzleitung und Sondereinsätze, wie beispielsweise das Löschfahrzeug für die engen Innenstadtbereiche (MLF). Entsprechend der Empfehlung des Gutachtens aus 2009 werden diese überwiegend als Wechselabrollbehälter konzipiert, um die Anzahl der Trägerfahrzeuge zu minimieren.

Nicht betrachtet werden in diesem Zusammenhang die Fahrzeuge des Katastrophenschutzes, da diese jederzeit von Land bzw. Bund ersatzlos abgezogen werden können und somit für den kommunalen Brandschutz nicht zur Verfügung stehen.

Die technische Beladung der Fahrzeuge wird permanent den Erfordernissen und dem Stand der Technik angepasst. Daher kann der Zustand der Brandschutztechnik sowohl technisch als auch taktisch als sehr gut bezeichnet werden.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Anlage 1 Übersicht über die geleisteten Einsätze 2018-2019	öffentlich
2	Anlage 2 Auswertung der Gesprächs- und Disponierungszeiten der Leitstelle	öffentlich
3	Anlage 3 Auswertung der Ausrückzeiten der Feuerwachen 1-3 der Berufsfeuerwehr und der Freiwilligen Feuerwehren der HRO	öffentlich
4	Anlage 4 Seite 1 - 2 Auswahl Fotodokumentation Auswirkungen Baustellen - Verkehrsplanung auf die Hauptfeuerwache 1 in der Erich-Schlesinger-Str. 24	öffentlich
5	Anlage 4 Seite 3 - 4 Auswahl Fotodokumentation Auswirkungen Baustellen - Verkehrsplanung auf die Hauptfeuerwache 1 in der Erich-Schlesinger-Str. 24	öffentlich

Anlage 1:**Einsatzübersicht (ohne sonstige Fahrten)**

	2019				2018
	BF allein	FF allein	BF und FF gemeinsam	Summe	Summe
Einsätze gesamt	20.021	211	494	20.726	17.772
Brände	267	36	124	427	473
Kleinbrände a	109	11	59	179	178
Kleinbrände b	156	24	45	225	260
Mittelbrände	2	0	18	20	27
Großbrände	0	1	2	3	8
Katastropheneinsätze	0	0	0	0	0
Personen gerettet	12	0	30	42	35
getötete Personen geborgen	0	0	0	0	0
Technische Hilfeleistungen, davon u. a.:	1.919	127	70	2.116	2.036
Gefahrguteinsätze	6	0	12	18	13
Öl	75	16	3	94	83
Tiere und Insekten	690	0	2	692	774
Unfall mit Straßenfahrzeugen	87	4	10	101	95
Unfall mit Schienenfahrzeugen	3	0	1	4	8
Befreien aus Notlagen	141	1	8	150	69
Türnotöffnungen	362	0	0	362	214
Personen gerettet	21	1	6	28	53
getötete Personen geborgen	0	0	1	1	4
Rettungsdienst BF (gesamt), davon:	17.048	-	-	17.048	13.959
NEF-Einsätze	6.201	-	-	6.201	6.103
RTW-Einsätze	10.816	-	-	10.816	7.856
KTW-Einsätze	31	-	-	31	528
Fehleinsätze der Feuerwehr, davon u. a.:	787	48	300	1.135	1.304
blinder Alarm	63	3	23	89	128
böswilliger Alarm	13	0	12	25	18
Brandmeldeanlage	194	0	73	267	264

Anlage 2:**Auswertung der Gesprächs- und Disponierungszeit in der Leitstelle bei Brandeinsätzen**

Die Auswertung der Gesprächs- und Disponierungszeit in der Leitstelle für die auswertbaren 427 Brandeinsätze des Jahres 2019 ergab folgendes Gesamtbild:

	Gesamtanzahl der Einsätze	Durchschnittszeit von der Gesprächsannahme bis zur Alarmierung/ Median
2019	427	1 min 58 Sekunden 1 min 38 Sekunden

Bearbeitungszeit 2018	Anzahl der Einsätze	Prozentualer Anteil an der Gesamteinsatzzahl
< = 1,5 min	178	41,7 %
> 1,5 min	249	58,3 %

Im Vergleich dazu die Auswertung der Gesprächs- und Disponierungszeit für die auswertbaren 468 Brandeinsätze des Jahres 2018

	Gesamtanzahl der Einsätze	Durchschnittszeit von der Gesprächsannahme bis zur Alarmierung Median
2018	468	2 min 11 Sekunden 1 min 48 Sekunden

Bearbeitungszeit 2017	Anzahl der Einsätze	Prozentualer Anteil an der Gesamteinsatzzahl
< = 1,5 min	154	32,9 %
> 1,5 min	314	67,1 %

Anlage 3:**Auswertung der Ausrückezeiten der Feuerwachen 1 bis 3 und der Freiwilligen Feuerwehren**

Die Ausrückezeit beginnt mit der Alarmierung (Zeitstempel im Einsatzleitsystem, nicht identisch mit der physischen Ansteuerung einer ersten Alarmadresse [bspw. Digitaler Meldeempfänger, Sprechkreis in Feuerwache usw.]) der Einsatzkräfte und endet mit dem Ausrücken des jeweiligen Fahrzeuges.

Bei der Analyse wurden zusätzlich zu den Ausrückezeiten der Feuerwachen auch die Ausrückezeiten für die Freiwilligen Feuerwehren ermittelt, da diese Zeiten in den Einsätzen mit Beteiligung der Freiwilligen Feuerwehren enthalten sind. Für jedes relevante Fahrzeug der Berufsfeuerwehr und der Freiwilligen Feuerwehren wurde die durchschnittliche Ausrückezeit bzw. der Median ermittelt.

Die Ausrückezeiten sind unter anderem abhängig von folgenden Faktoren:

- unterschiedliche Länge der Laufwege,
- Tag / Nachtzeit,
- Alterskegel der Fahrzeugbesatzungen / Demografie,
- Ansteuerung unterschiedlicher technischer Komponenten (in Abhängigkeit der Quantität notwendiger Alarmadressen) bspw. über Schnittstellen.

Ausrückezeiten für die Feuerwachen 1 (Südstadt), 2 (Lütten-Klein) und 3 (Seehafen), bezogen auf die Fahrzeuge des Löschzuges:

- Einsatzleitwagen A [ELW-A],
- Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug [HLF],
- Tanklöschfahrzeug [TLF] und
- Drehleiter Automatik mit Korb [DLA(K)].

Ausrückezeiten der Berufsfeuerwehr

2019 Fahrzeug	Feuerwache 1		Feuerwache 2		Feuerwache 3	
	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit
		Median		Median		Median
Einsatzleitwagen A	525	2 min 21 s 2 min 11 s	479	2 min 02 s 1 min 58 s	-	-
Hilfeleistungs- löschgruppenfahrzeug	966	2 min 47 s 2 min 41 s	999	2 min 21 s 2 min 20 s	715	2 min 50 s 2 min 45 s
Tanklöschfahrzeug	871	2 min 39 s 2 min 37 s	804	2 min 31 s 2 min 31 s	-	-
Drehleiter mit Korb	355	2 min 35 s 2 min 31 s	403	2 min 28 s 2 min 23 s	294	2 min 52 s 2 min 46 s

Im Vergleich dazu die Einsatzzahlen je Fahrzeug für 2018 und die zugehörigen Ausrückezeiten im Durchschnitt und im Median.

2018 Fahrzeug	Feuerwache 1		Feuerwache 2		Feuerwache 3	
	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /
		Median		Median		Median
Einsatzleitwagen A	529	2 min 11 s 2 min 5 s	393	1 min 58 s 1 min 54 s	-	-
Hilfeleistungs- löschgruppenfahrzeug	993	2 min 25 s 2 min 20 s	1.003	2 min 15 s 2 min 12 s	691	2 min 29 s 2 min 28 s
Tanklöschfahrzeug	848	2 min 35 s 2 min 33 s	849	2 min 24 s 2 min 24 s	-	-
Drehleiter mit Korb	362	2 min 35 s 2 min 29 s	409	2 min 23 s 2 min 18 s	288	2 min 38 s 2 min 36 s

Ausrückezeiten der Freiwilligen Feuerwehren

2019 Fahrzeug	Warnemünde		Groß Klein		Stadt-Mitte	
	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /
		Median		Median		Median
Tanklöschfahrzeug	25	4 min 37 s 4 min 15 s	-	-	-	-
Hilfeleistungs- löschgruppenfahrzeug	-	-	50	4 min 58 s 5 min 48 s	76	4 min 53 s 5 min 11 s
Löschfahrzeug	48	5 min 30 s 7 min 05 s	99	5 min 05 s 6 min 00 s	124	4 min 52 s 5 min 36 s

2019 Fahrzeug	Gehlsdorf		Rostocker Heide	
	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit /
		Median		Median
Tanklöschfahrzeug	40	4 min 56 s 5 min 33 s	29	6 min 18 s 6 min 41 s
Löschfahrzeug	62	5 min 28 s 6 min 05 s	-	-
Hilfeleistungs- löschgruppenfahrzeug	-	-	26	5 min 43 s 7 min 19 s

Im Vergleich dazu die Einsatzzahlen je Fahrzeug für 2018 und die zugehörigen Ausrückezeiten im Durchschnitt und im Median.

2018 Fahrzeug	Warnemünde		Groß Klein		Stadt-Mitte	
	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit
		/ Median		/ Median		/ Median
Tanklöschfahrzeug	26	4 min 46 s 5 min 23 s	-	-	-	-
Hilfeleistungs- löschgruppenfahrzeug	-	-	13	6 min 11 s 6 min 43 s	13	5 min 43 s 5 min 58 s
Löschfahrzeug	40	5 min 07 s 6 min 00 s	147	5 min 11 s 5 min 38 s	110	4 min 11 s 5 min 43 s

2018 Fahrzeug	Gehlsdorf		Rostocker Heide	
	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit	Anzahl Einsätze	Ø Ausrückezeit
		/ Median		/ Median
Tanklöschfahrzeug	34	4 min 29 s 4 min 28 s	15	5 min 05 s 5 min 40 s
Löschfahrzeug	63	5 min 01 s 5 min 52 s	-	-
Tanklöschfahrzeug 2	-	-	< 9	keine Auswertung

Anmerkung:

Zu beachten ist bei den Ausrückezeiten der Freiwilligen Feuerwehren, dass in der Statistik nur die Alarmierungen ausgewertet werden, bei denen auch ein Einsatz erfolgt ist. Die Alarmierungen, bei denen die Fahrzeuge nicht ausgerückt sind, weil nicht genügend Kameraden vor Ort waren bzw. notwendige Qualifikationen zur Fahrzeugbesetzung fehlten oder ihr Einsatz nach erfolgter Alarmierung nicht mehr notwendig war, wurden nicht berücksichtigt.

Auch sind die statistischen Ausrückezeiten unter dem Gesichtspunkt zu bewerten, dass insbesondere bei schutzzielrelevanten, zeitkritischen Einsätzen der Standort der Freiwilligen Feuerwehr und nicht einzelne Fahrzeuge, die nachfolgend von diesem Standort ausrücken, alarmiert werden. Hier fehlen dann die tatsächlichen Zeitstempel für die reale Alarmierung der Kameradinnen und Kameraden der jeweils zuständigen Freiwilligen Feuerwehr, was zu statistischen Verschiebungen führt.

Anlage 4:

Auswahl Fotodokumentation Auswirkungen Baustellen / Verkehrsplanung auf die Hauptfeuerwache 1 in der Erich-Schlesinger-Str. (u. a. 13.08.19, 20.09.19, 30.10.19)







