

Einladung / Tagesordnung

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

Sitzungstermin: Donnerstag, 27.05.2021, 17:00 Uhr

Sitzungsort: Videokonferenz

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 06.05.2021

4 Anträge

4.1 Vorsitzende der Fraktionen der SPD, DIE LINKE.PARTEI, CDU/UFR und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Regenbogenbank in Rostock 2021/AN/2159

5 Beschlussvorlagen

5.1 Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021/BV/2190

5.1.1 Julia Kristin Pittasch (FDP) und Christoph Eisfeld (FDP): Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021/BV/2190-01 (ÄA)

5.2 2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007 zum Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil 2021/BV/2225

6 Verschiedenes

- 6.1 Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine Markthalle in Rostock
- 6.2 Zwischenbericht zum aktuellen Bearbeitungsstand des Vorhabens "Kommunaler Wärmeplan"
- 6.3 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o. Ä.
- 6.4 Weitere Informationen

7 Schließen der Sitzung

gez. Andrea Krönert
Ausschussvorsitzende

Die Sitzung findet als Videokonferenz statt. Die Teilnahme der Öffentlichkeit sowie der VertreterInnen der Medien wird über einen Videostream gewährleistet. Der Videostream ist mit Sitzungsbeginn um 17.00 Uhr über die Internetadresse

<https://www.conf.dfn.de/stream/pfgkyx7kokr>

verfügbar. Bei Fragen wenden Sie sich bitte telefonisch an (0381) 381-6179 oder per E-Mail an nadine.gentz@rostock.de.

Tagesordnung - Nachtrag

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

Sitzungstermin: Donnerstag, 27.05.2021, 17:00 Uhr

Sitzungsort: Videokonferenz

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 06.05.2021

4 Anträge

4.1 Vorsitzende der Fraktionen der SPD, DIE LINKE.PARTEI, CDU/UFR und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Regenbogenbank in Rostock 2021/AN/2159

4.2 Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) Dachbeblühung 2021/AN/2174
(NT)

4.2.1 Dachbeblühung 2021/AN/2174-01 (SN)
(NT)

4.3 Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) Senkrechte Gebäudebegrünung 2021/AN/2175
(NT)

4.3.1 Senkrechte Gebäudebegrünung 2021/AN/2175-01 (SN)
(NT)

5 Beschlussvorlagen

5.1 Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung) 2021/BV/1885
(NT)

5.1.1 (NT)	Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)	2021/BV/1885-01 (NB)
5.1.2 (NT)	Dr. Nitzsche (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)	2021/BV/1885-02 (ÄA)
5.1.3 (NT)	Anette Niemeyer (AUFBRUCH 09) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)	2021/BV/1885-05 (ÄA)
5.1.4 (NT)	Henry Klütze (für den Ortsbeirat Seebad Markgrafenhede, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)	2021/BV/1885-06 (ÄA)
5.1.5 (NT)	Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)	2021/BV/1885-09 (ÄA)
5.2	Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190
5.2.1	Julia Kristin Pittasch (FDP) und Christoph Eisfeld (FDP): Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-01 (ÄA)
5.3	2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007 zum Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil	2021/BV/2225
6 (NT)	Informationsvorlagen	
6.1 (NT)	Bündnis für Wohnen - Stand der Erfüllung per 31.12.2020	2021/IV/2204
7	Verschiedenes	
7.1	Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine Markthalle in Rostock	
7.2	Zwischenbericht zum aktuellen Bearbeitungsstand des Vorhabens "Kommunaler Wärmeplan"	
7.3	Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o. Ä.	
7.4	Weitere Informationen	

8 Schließen der Sitzung

gez. Andrea Krönert
Ausschussvorsitzende

Die Sitzung findet als Videokonferenz statt. Die Teilnahme der Öffentlichkeit sowie der VertreterInnen der Medien wird über einen Videostream gewährleistet. Der Videostream ist mit Sitzungsbeginn um 17.00 Uhr über die Internetadresse

<https://www.conf.dfn.de/stream/pfgkyx7kokr>

verfügbar. Bei Fragen wenden Sie sich bitte telefonisch an (0381) 381-6179 oder per E-Mail an nadine.gentz@rostock.de.

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Vorsitzende der Fraktionen der SPD, DIE LINKE.PARTEI, CDU/UFR und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		
Regenbogenbank in Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
16.06.2021	Bürgerschaft	Entscheidung
06.05.2021	Finanzausschuss	Empfehlung
03.06.2021	Kulturausschuss	Empfehlung
27.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
09.06.2021	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beschließt, dass zur Erinnerung an die verfolgten und ermordeten Homosexuellen im Dritten Reich eine Regenbogenbank aufgestellt wird. Als Standort wird der Übergang zwischen der Kröpeliner Straße zu den Wallanlagen vorgeschlagen. Neben der Bank wird eine Tafel installiert, welche über die Bedeutung der Gedenkstätte aufklärt.

Die Aufstellung der Regenbogenbank erfolgt unabhängig vom Konzept der Hansestadt Rostock, in Absprache mit den Ortsbeiräten zusätzliche Bänke im Stadtgebiet aufzustellen.

Sachverhalt:

Die Herrschaft der Nationalsozialisten zeichnete sich durch eine systematische Erniedrigung, Diskriminierung, Verfolgung und Ermordung von Homosexuellen aus. Homosexuelle Frauen und Männer wurden auf Grund ihrer sexuellen Orientierung aus dem gesellschaftlichen Leben gedrängt, verloren ihre Arbeit, wurden juristisch verfolgt, verurteilt und ermordet. Die Anlage im Anhang beinhaltet eine Auflistung der Personen, die in Rostock wegen ihrer Homosexualität durch Gerichte verurteilt wurden. Das Dokument belegt, dass sich solche Vorgänge auch in Rostock abspielten. In dem Bewusstsein und Verständnis, das Erinnern an die Verbrechen der Nazis kontinuierlich wach zu halten, soll Rostock ein klares Zeichen für diese spezielle Opfergruppe setzen. Bereits 2017 wurde das Thema der verfolgten Homosexuellen im Dritten Reich im Zusammenhang mit dem Gedenken am 27. Januar mit einem eigenen Schwerpunkt versehen. Verantwortliche der Werkstattschule stellten am 01.12.2019 im Bürgerschaftssaal die Idee einer Regenbogenbank vor.

Bei der konkreten Planung zu Gestaltung der Regenbogenbank sollte die Werkstattschule, soweit diese es wünscht, eingebunden werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt: 67

Produkt:

Bezeichnung:

ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen

☐ Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

☐ liegen nicht vor.

☒ werden nachfolgend angegeben

Für die Maßnahme werden 2.500€ aus dem Teilhaushalt 67 verwendet.

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktion der SPD

gez. Eva-Maria Kröger
Fraktion DIE LINKE.PARTEI

gez. Daniel Peters
Fraktion CDU/UFR

gez. Uwe Flachsmeyer
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anlagen

1	Liste verurteilter Homosexueller	öffentlich
---	----------------------------------	------------

Nach Information des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege M-V, Abteilung Landesarchiv – Landeshauptarchiv können mindestens folgende Fälle mit Bezug zu Rostock benannt werden.

Die Angaben erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Aktenzeichen	Name	Geb. Dat.	Geb. Ort	Gericht	Datum	Strafe
(5.12-6/9) 6	Karl Andreas	3.3.1871	Scharsdorf	Landgericht Rostock	13.5.1938	Eineinhalb Jahre Gefängnis, drei Jahre Verlust der bürgerlichen Ehrenrecht
(5.12-6/9) 8	Bruno Amhaus	20.4.1904	Rostock	Landgericht Rostock	2.7.1940	Ein Jahr Gefängnis, anschließend Unterbringung in einer Heil- und Pflegeanstalt
... 5842	Paul Vorbeck	16.6.1896	Rostock	Landgericht Schwerin	21.1.1939	Sechs Monate Gefängnis
... 149	Carl Bald	16.8.1890	Erndtebrück	Schöffengericht Rostock	22.7.1937	Sieben Monate Gefängnis
... 307	Herbert Bachmann	25.9.1904	Bautzen	Schöffengericht Rostock	29.7.1937	Sechs Monate Gefängnis
... 307	Werner Bull	7.5.1899	Rostock	Landgericht Rostock	16.10.1942	Ein Jahr Gefängnis mit anschließender Unterbringung in einer Heil- und Pflegeanstalt
... 311	Paul Bunar	6.7.1893	Forst	Landgericht Rostock	29.12.1942	Kein Urteil, Unterbringung in der Heil- und Pflegeanstalt Neustrelitz
... 344	Hans Prüter	8.5.1905	Rostock			
... 487	Hans Brodthagen	11.12.1907	Rostock	Landgericht Rostock	2.12.1941	Drei Monate Gefängnis
...618	Friedrich Borgwardt	17.11.1903	Schwaan	Amtsgericht Rostock	20.2.1941	Sechs Monate Gefängnis
...882	Walter Degen	4.1.1909	Mörchingen/ Lothr.	Landgericht Rostock	5.7.1940	Ein Jahr und vier Monate Gefängnis und zwei Jahre Ehrverlus. Am 22.8.1941 Überführung in das KZ Auschwitz I
...1397	Paul Gebert	5.4.1901	Ribnitz	Schöffengericht Rostock	9.2.1937	Sieben Monate und drei Wochen Gefängnis, Überwachung nach Haftende durch die Gestapo Schwerin
...1618	Otto Haase	9.10.1903	Dresden	Amtsgericht	22.5.1942	Acht Monate Gefängnis

...1716	Willi Heiden	13.8.1886	Bad Doberan	Rostock Amtsgericht Rostock	7.8.1941	Zwei Monate Gefängnis
...1828	Karl Henke	19.9.1902	Göttingen	Landgericht Rostock	11.7.1941	Eineinhalb Jahre Zuchthaus und drei Jahre Ehrverlust
...1847	Hans-Heinrich Hielscher	15.05.1906	Warnemünde	Landgericht Rostock	14.1.1938	Ein Jahr und ein Monat Gefängnis, anschließend Unterbringung in einer Heil- und Pflegeanstalt (Gehlsheim)
...1871	Karl Hintz	26.8.1892	Wesenberg	Landgericht Rostock	21.11.1941	Zehn Monate Gefängnis (15. April 1942 verstorben)
...1981	Vic(k)tor von Huth	19.7.1874	Rostock Gehlsdorf	Schöffengericht Rostock	14.1.1937	Sechs Monate Gefängnis
...2026	Emil Jacobs	26.4.1874	Greifenhagen	Landgericht Rostock	2.12.1941	Sechs Monate Gefängnis
...2494	Paul Köpke	21.9.1892	Saal/Pomm.	Landgericht Rostock	7.8.1942	Fünf Jahre Zuchthaus, zehn Jahre Ehrverlust, 22.3.1944 verstorben
...2544	Werner Korth	16.3.1916	Neubrandenburg	Amtsgericht Bützow und Schöffengericht Rostock	12.8.1937 und 7.2.1938	Neun Monate Gefängnis
...3340	Erwin Merkt	1.5.1907	Schwenningen	Schöffengericht Rostock	29.6.1939	Elf Monate Gefängnis, polizeiliche Überwachung durch Gestapo Schwerin in Erwägung gezogen
...3559	Siegfried Müller	16.8.1892	Rostock	Amtsgericht Rostock	22.9.1941	Ein Jahr und neun Monate Gefängnis
...3836	Erwin Palsow	28.3.1903	Rostock	Landgericht Rostock	2.12.1941	Unterbringung in Heil- und Pflegeanstalt
...3930	Wilhelm Pfützner	1.5.1896	Oschersleben	Schöffengericht Rostock	17.6.1937	Sechs Monate Gefängnis
...4263	Hans Restorf	13.5.1910	Rostock	Landgericht Rostock	20.10.1944	Neun Monate Gefängnis
...4286	Reinhold Reimer	22.8.1899	Röbel	Landgericht Rostock	3.11.1936	Ein Jahr und vier Monate Gefängnis
...4317	Ernst Rickmann	20.8.1872	Rostock	Landgericht Rostock	12.2.1943	Neun Monate Gefängnis

...4384	Otto Röpcke (Röpke)	10.4.1891	Rostock	Landgericht Rostock	29.9.1936	Ein Jahr Zuchthaus und drei Jahre Ehrverlust
...4415	Wilhelm Rohlfs	6.11.1882	Kiel	Landgericht Rostock	6.2.1936	Zwei Jahre Zuchthaus, fünf Jahre Ehrverlust
...4467	Gustav Rucht	1.3.1899	Teschenhagen	Amtsgericht Rostock	12.6.1941	Fünf Monate Gefängnis
...5137	Robert Seibert	29.8.1893	Berlin	Sondergericht Rostock		Unmittelbar nach dem Urteil in das Zuchthaus Brandenburg-Görden überführt (Indiz für Todesurteil)
...5595	Gottfried Temmel	28.4.1896	Pölitz	Landgericht Rostock	17.6.1938	Zwei Jahre Gefängnis, 20.12.1941 Überführung in das KZ Auschwitz II, starb dort 1942
...5675	Franz Tietgen	19.10.1906	Neumünster	Schöffengericht Rostock	16.6.1938	Sechs Monate Gefängnis
...5691	Wilhelm Timm	10.1.1905	Wrodow	Sondergericht Rostock	21.8.1940	15 Jahre Zuchthaus, zehn Jahre Ehrverlust und Sicherungsverwahrung. 23.2.1942 Selbstmord durch Erhängen (Neben Unzucht mit zwei Männern auch Diebstahl und Betrug)
...5728	Franz Treichel	29.1.1905	Bromberg	Amtsgericht Rostock	22.5.1942	Drei Monate Gefängnis
...5910	Karl Wander	29.3.1904	Ronneburg	Amtsgericht Rostock	12.9.1939	Sieben Monate Gefängnis, nach Entlassung Überwachung durch Gestapo Schwerin
...6275	Paul Wulle	1.11.1878	Falkenberg	Landgericht Rostock	6.5.1939	Ein Jahr Gefängnis, anschließend Überwachung durch Gestapo Schwerin
...10908	Karl Otto Albert Bieck	27.5.1904	Greifenberg Pomm.	Landgericht Rostock	20.5.1940	Drei Jahre und sechs Monate Zuchthaus
...10964	Erich Hecht	13.1.1913	Bützow	Sondergericht Rostock	28.5.1936	Sechs Jahre Zuchthaus

Einige Definitionen:

- Ehrverlust: Der Ehrverlust oder Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte war eine Nebenstrafe im deutschen Strafrecht vor der Großen Strafrechtsreform 1969. Die Voraussetzungen der Aberkennung der Ehrenrechte waren in § 32 StGB a. F. geregelt. Danach konnte (sog. fakultative Nebenfolge) neben einer Freiheitsstrafe auf den Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden und zwar in allen Fällen der Verhängung der Todesstrafe und einer Zuchthausstrafe, neben einer Gefängnisstrafe nur in gesetzlich zugelassenen Ausnahmefällen. Für einige besondere Delikte war der Verlust der Ehrenrechte neben Zuchthausstrafe zwingend (obligatorische Nebenfolge). Dies waren Meineid, schwere Kuppelei und Geld- und Sachwucher. Wenn bei anderen Straftaten neben Zuchthausstrafe die bürgerlichen Ehrenrechte nicht aberkannt wurden, ging nur die Amtsfähigkeit verloren (§ 31 StGB a. F.). Die Folgen der Aberkennung der bürgerlichen Rechte waren in § 33 und § 34 StGB a. F. geregelt. Sie bewirkte den dauernden Verlust der aus öffentlichen Wahlen hervorgegangenen Rechte sowie aller öffentlichen Ämter, Würden, Titel, Orden und Ehrenzeichen. Während der Dauer konnten auch solche Ämter, Würden, Titel, Orden und Ehrenzeichen nicht erlangt werden. Ferner bewirkte die Aberkennung den Verlust der Fähigkeit, in öffentlichen Angelegenheiten zu stimmen, zu wählen oder gewählt zu werden und andere politische Rechte auszuüben; Zeuge bei Aufnahme von Urkunden zu sein; Vormund, Nebenvormund, Kurator, gerichtlicher Beistand oder Mitglied eines Familienrats zu sein, es sei denn, dass es sich um Verwandte absteigender Linie handelte und die obervormundschaftliche Behörde oder der Familienrat die Genehmigung erteilte. Dieser volle Umfang des Verlusts konnte neben einer Gefängnisstrafe, mit der die Aberkennung aller bürgerlichen Ehrenrechte hätte verbunden werden können, auf die Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter auf die Dauer von einem bis zu fünf Jahren beschränkt werden, was aber dennoch den dauernden Verlust der bisher bekleideten Ämter zur Folge hatte (vgl. § 35 StGB a. F.) Die Zeitdauer des Verlustes war in § 32 Abs. 2 StGB a. F. geregelt. Sie betrug bei zeitlich begrenzter Zuchthausstrafe mindestens zwei und höchstens zehn, bei Gefängnisstrafe mindestens ein und höchstens fünf Jahre. Diese Fristen wurden ab dem Tag berechnet, an dem die Strafe verbüßt, verjährt oder erlassen war, wobei allerdings bei Erlass nach einer Probezeit (Strafaussetzung zur Bewährung) diese einberechnet wurde (§ 36 StGB a. F.).¹
- Zuchthaus: Die heutige Freiheitsstrafe war in verschiedene Formen untergliedert. Man unterschied zwischen Zuchthaus, Gefängnis, Einschließung und Festungshaft. Das Zuchthaus war die schwerste Form und umfasste einen strafverschärfenden Arrest und eine Arbeitspflicht für die Häftlinge, außerdem galt sie als entehrend. Gefängnis war mit der heutigen Freiheitsstrafe vergleichbar. Eine Sonderrolle nahm die Festungshaft ein, die als ehrenvolle Form der Freiheitsstrafe galt und vor allem auf Angehörige des Adels und Duellanten sowie andere Gefangene, denen man einen höheren Status zuerkannte, angewandt wurde. Sie wurde zumindest anfangs in den noch zahlreich vorhandenen Festungen vollstreckt, später auch in gewöhnlichen Haftanstalten, jedoch unter weniger scharfen Bedingungen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie durch die Einschließung ersetzt, und mit der Strafrechtsreform der 1970er Jahre fielen die unterschiedlichen Formen der Freiheitsstrafe, die in der Praxis ohnehin kaum noch Bedeutung hatten, endgültig weg.²

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%BCrgerliche_Ehrenrechte#Bis_zur_Strafrechtsreform_1969

² <http://www.juraindividuell.de/blog/die-entwicklung-des-deutschen-strafgesetzbuches/>

- Brandenburg-Görden: Zwischen 1933 und 1945 war die Strafanstalt in Brandenburg-Görden ein überregional bedeutsamer Ort nationalsozialistischer Justiz-Verbrechen. Gefangene aus dem Deutschen Reich und aus ganz Europa sowie Sicherungsverwahrte wurden hier durch überzogene Strafmaße, unmenschliche Haftbedingungen, die exzessive Ausweitung der Todesstrafe und rassenhygienische Ausmerzungsprogramme Opfer der nationalsozialistischen Diktatur. Der Strafvollzug war von Hunger, gesundheitsschädlichen Arbeitsbedingungen und einer nach rassistischen Kriterien abgestuften Behandlung geprägt.³

³ <https://www.brandenburg-zuchthaus-sbg.de/geschichte/1933-1945-zuchthaus-und-sicherungsanstalt-brandenburg-goerden/>

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) Dachbeblühung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.04.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, welche Dächer öffentlicher Gebäude, die bereits begrünt sind oder bei denen sich die Begrünung in der Planung befindet, durch Nutzen von Blühpflanzen, auf Basis der Expertise zu Blühstreifen, ökologisch aufgewertet werden können.
2. Das Ergebnis der Prüfung ist der Bürgerschaft als Konzept zum Beschluss vorzulegen, wo und wie es möglich ist Dächer in ein ökologisches Makro-System einzubinden.

Sachverhalt:

Die zunehmende Verdichtung unserer Stadt bedarf größter Sorgfalt beim Planen von Grünflächen und dem Raumlassen für Natur und Erholung.

Die Bepflanzung von Dächern gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung und nahezu alle Gebäudeplanungen beinhalten inzwischen Dachbegrünung. Die jüngst vorgestellten Bau- und Sanierungsvorhaben des KOE beinhalten fast durchweg begrünte Dächer. Doch diese Dächer können noch viel mehr: Sie können wichtige Bausteine in einer besseren ökologischen Konzeption werden. Der Unterschied zwischen bisher geplanter einfacher Dachbegrünung mit Moosen und Flechten und der Bepflanzung mit ökologisch wertvollen Blühmischungen ist in Aufwand und Kosten marginal – mit Blick auf den ökologischen Mehrgewinn allerdings bedeutsam.

Finanzielle Auswirkungen:

Konzept keine

Umsetzungskosten würden Bestandteil eines weiteren Beschlusses sein

gez. Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen Federführendes Amt: Eigenbetrieb KOE	Beteiligt:
Dachbeblühung	
Geplante Beratungsfolge:	
Datum 19.05.2021	Gremium Bürgerschaft
Zuständigkeit Kenntnisnahme	

Sachverhalt:

Mit dem vorbezeichneten Prüfauftrag soll untersucht werden, welche Dächer öffentlicher Gebäude, die bereits begrünt sind, bzw. solche für die eine Begrünung geplant ist, durch den Einsatz sogenannter Blühplanzen auf Grundlage von Expertisen zu Blühstreifen ökologisch aufgewertet werden können.

Aus dem Prüfauftrag heraus soll der Bürgerschaft ein Konzept vorgelegt werden, wo und wie es möglich ist Dächer in ein ökologisches Makro-System einzubinden.

Zunächst möchte ich Ihnen mitteilen, dass der KOE bei allen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen prüft, ob und in welchem Umfang eine Dachbegrünung technisch möglich und wirtschaftlich umsetzbar ist.

Beispielhaft verweise ich auf den aktuell in der Umsetzung befindlichen Anbau an das Foyer der Beruflichen Schule für Wirtschaft im Stephan-Jantzen-Ring und die Kindertagesstätte „Am Weidengrund“, die mit einem extensiven Gründach versehen werden.

Aber auch die in der Planung befindlichen Neubauvorhaben Hortgebäude im P.-Picasso-Straße, Kita-Gebäude in der Schweriner Straße und auch die Rathäuserweiterung sehen Dachbegrünungen vor. Angesichts dieses Prüfauftrages hat der KOE den Landschaftsplaner für den Hortneubau in der Pablo-Picasso-Straße mit einer Gegenüberstellung des aktuell geplanten extensiven Gründaches beauftragt. Diese Expertise liegt dieser Stellungnahme bei.

Zusammenfassend möchte ich festhalten, dass selbstverständlich ein sogenanntes Blühdach einen großen Beitrag zur Erhöhung der Biodiversität als ein extensives mit Moosen, Gräsern und Flechten bewachsenes Dach leisten kann. Jedoch erfordert ein solches intensivbegrüntes Dach einen aufwendigeren Dachaufbau und damit höhere statische Reserven. Auch ist ein erhöhter Pflegeaufwand erforderlich. Dies sollte die Bürgerschaft bei ihrer Entscheidung über den Antrag berücksichtigen.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Stellungnahme des Planungsbüros aib	öffentlich
---	-------------------------------------	------------

Hier: **Stellungnahme zum Thema Dachbegrünung und ökologisch hochwertige Begrünungsformen - hohe Biodiversität / Artenvielfalt / Dachbeblühung**

Unser Planungsbüro plant in der Hansestadt Rostock derzeit ein Hortneubau in der Pablo-Picasso-Straße.

Für den Mehrzweckraum / Essenraum des Hortgebäudes mit großen Spannweiten von 13m und einer Größe von 16m x 13m ist eine extensive Dachbegrünung mit einem Leichtgründachaufbau vorgesehen.

Die Aufbauhöhe des geplanten Gründaches beträgt 10cm, das Gesamtgewicht, wassergesättigt, beträgt 70kg/m² bei einem Wasserspeichervermögen von 30 l/m²!

Ohne weiteres kann statt dieser konventionellen, extensiven Dachbegrünung ein sehr hochwertiges **Biodiversitätsdach** angelegt werden.

Um eine höhere Biodiversität zu erreichen würden wir bereits mit abiotischen Bausteinen eine abwechslungsreichere Dachfläche wie folgt ausbilden:

1. Partiiell unterschiedliche Substratdicken (in Dachmitte weniger / an Dachrändern mehr)
2. Schaffung von offenen Kiesflächen, anteilig
3. Anlegen von offenen Sandflächen, anteilig
4. Einbau von Wurzelschutzfolie in kleinen Teilflächen ermöglicht temporäre Pfützen
5. Strukturelemente ablegen wie Totholzhaufen bzw. Wurzelstümpfe

Selbstverständlich werden wir wie bei jedem Gründach eine wurzelfeste Dachabdichtung als Voraussetzung ausbilden. Durch die Statik wurden die erforderlichen Lastreserve für die Dachbegrünung berücksichtigt.

Neben den aufgeführten abiotischen Faktoren existieren selbst für extensiv begrünte Dächer umfangreiche Sedum / Kraut Saatgutmischungen, die sehr vielfältige, umfangreiche und langanhaltende Blühzeiten, einem Blühstreifen gleichend, garantieren.

Eine noch höhere Biodiversität entwickelt sich mit einer Sedum-Kraut und anteiligen Gehölz-Vegetation. Jedoch benötigen Gehölze dickere Substratstärken, die wiederum höhere statische Anforderungen zur Folge hätten. Somit scheidet diese intensivere Begrünungsform für den Hort in der Pablo-Picasso-Straße aus.

Die **Mehrkosten** für die Herstellung von extensiv, hochwertigen **Biodiversitätsdächern** gegenüber einem konventionell, extensiven Gründach sind sehr überschaubar und belaufen sich für das 16x13m große geplante Gründach auf geschätzt ca. 2.000 € netto bedingt durch etwas höheren Substratbedarf für die Mehrdicken in Teilbereichen.

Die oben genannten Mehrkosten entstehen vor allem durch das etwas teurere Biodiversitätssaatgut gegenüber der Sedum-Sprossenaussaat, um die gewünschte Blühtenvielfalt, analog zu den bekannten Blühstreifen, zu erzielen.

Totholz, Kieselsteine, Wurzelstöcke sollten preisgünstig zu beschaffen sein.

Pflege- und Wartungskosten:

Ein Biodiversitätsdach bleibt eine extensive Begrünung verbunden mit überschaubaren Pflegemaßnahmen.

Auch ein konventionelles, extensives Gründach bedarf einer jährlichen Pflege!

Über die normale Pflege hinausgehend wäre das Freihalten von gewünschten offenen Kiesflächen, Pfützen etc. Bei Rückschnitt von Pflanzen ist darauf zu achten, dass nicht immer zum Jahresende geschnitten wird, sondern Teilbereiche als Winterquartier für Insekten stehen bleiben. Das bedeutet keinen Mehraufwand, sondern nur eine Besonderheit, die Beachtung finden sollte.

erstellt von Dr. Eckhard Paech

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) Senkrechte Gebäudebegrünung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.04.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, unter Einbindung der Ortsbeiräte, zu prüfen, welche kommunalen Gebäude und Mauern durch senkrechte Begrünung ökologisch aufgewertet werden können.
2. Das Ergebnis der Prüfung ist der Bürgerschaft als Konzept zum Beschluss vorzulegen.

Sachverhalt:

Senkrechte Begrünung von Hauswänden und Begrenzungselementen verschönert diese nicht nur, sondern wirken sich auch positiv auf Innen- und Außenklimaklima des Gebäudes aus - und das bei minimalem Aufwand. Bedrohte Tiere erhalten Schutzräume und Nahrung, CO₂ und Feinstaub werden gebunden. Bei Verwendung von Kletter- und Rankpflanzen wird das Mauerwerk nicht angegriffen, sondern geschützt. Zudem wäre eine senkrechte Gebäudebegrünung ein effektiver Schutz vor Sprayern.

Finanzielle Auswirkungen:

sind bei dem jeweiligen Projekt zu beschließen

gez. Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Hanse- und Universitätsstadt

Rostock

Der Oberbürgermeister

Stellungnahme

2021/AN/2175-01 (SN)

öffentlich

fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen Federführendes Amt: Eigenbetrieb KOE	Beteiligt:
Senkrechte Gebäudebegrünung	
Geplante Beratungsfolge:	
Datum 19.05.2021	Gremium Bürgerschaft
Zuständigkeit Kenntnisnahme	

Sachverhalt:

Der Prüfauftrag umfasst neben Gebäuden, die in der Zuständigkeit des KOE's liegen, auch Mauern und Begrenzungsselemente, für die die Ämter für Verkehrsanlagen und für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen zuständig sind.

Angesichts der Komplexität des Antragsanliegens hat der KOE federführend bei den vorbezeichneten Fachämtern nachgefragt, welche Mauern und Bauteile bereits begrünt sind bzw. sich dafür eignen und ob weitere Projekte zur Steigerung der Biodiversität und Bindung von CO₂ und Feinstaub eignen.

Das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen als Untere Naturschutzbehörde ist mit seinen Fachleuten in der Lage einzuschätzen, welche Art der Begrünung für Mauern als auch für Gebäude geeignet sind, ohne dass die Bausubstanz Schaden nimmt und die Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen in einem wirtschaftlichen Verhältnis zu den zusätzlichen Herstellungskosten stehen.

Im Hinblick auf die noch ausstehenden Stellungnahmen wird um Vertagung bis zur September-Sitzung gebeten.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen Federführendes Amt: Eigenbetrieb TZR & W	Beteiligt: Rechts- und Vergabeamt Stadtamt Brandschutz- und Rettungsamt Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Umwelt- und Klimaschutz Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen	
Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
06.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
11.05.2021	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen (1)	Empfehlung
12.05.2021	Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Empfehlung
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung – Anlage 1) wird beschlossen.

Beschlussvorschriften:

§ 5 und § 22 Abs. 3 Nr. 6 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Satzung für Ortsbeiräte der Hansestadt Rostock (Ortsbeirats-satzung)

bereits gefasste Beschlüsse:

Nr. 0305/06-A der Bürgerschaft vom 01.03.2006

Nr. 0870/04-BV der Bürgerschaft vom 02.03.2005

Sachverhalt:

Die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde ist gehalten in regelmäßigen Abständen die vom Eigenbetrieb erlassenen Satzungen in Bezug auf Aktualität und Rechtskonformität zu prüfen.

Seit der letzten Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (vom 26. Mai 2006) haben sich diverse rechtliche Grundlagen bzw. Vorschriften geändert.

Diese Änderungen sehen im Einzelnen u. a. wie folgt aus:

1. Die FKK – Bereiche wurden auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre zentralisiert. Im Gegenzug wurden die Bereiche an denen das gemeinsame Textil- und das FKK- Baden erlaubt sind vergrößert.
2. In der Vergangenheit wurde ebenfalls vermehrt das Reiten am Strand (siehe hierzu auch § 6) angefragt, so dass dieser Sachverhalt in der neuen Strandsatzung Berücksichtigung gefunden hat.
3. Das Shisha – Rauchen (mit Kohle oder anderen fossilen Brennstoffen) ist nach den Erfahrungen der Saison 2020 gemäß § 7 der Neufassung jetzt verboten.
4. Das Hundestrandangebot wurde nun auch in die zentraleren Bereiche erweitert. Diese Bereiche sind aber mit einer zeitlichen Einschränkung versehen.
5. Unter dem § 12 ist jetzt die Thematik rund um Drohnen und andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle eingearbeitet worden.

Auf Grund der unter anderem vorbenannten Punkte ist eine Satzungsänderung herbei zu führen. Zudem wurden von Seiten der Ortsbeiräte von Warnemünde und Markgrafenheide immer wieder Anfragen bzw. Änderungsvorschläge (u. a. Verlegung der Hundestrände, etc.) an die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde herangetragen.

Zudem ist die Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Grundlage für:

- stadtplanerische-,
- küstenschutzrechtliche sowie öffentlich-rechtliche (ordnungsrechtliche) Belange.

Die Durchsetzung der genannten Belange ist von hohem öffentlichem Interesse. Mit der zu beschließenden aktualisierten Satzung trägt die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde den genannten Belangen in ausreichendem Maß Rechnung.

Durch die Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird die Ordnung im Strandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock deutlich gesteigert.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Anlage 1 neue Strandsatzung_2021_16.04..2021	öffentlich
2	Anlage 2 Strandsatzung_Gegenüberstellung_2021_16.04.2021	öffentlich

Stand 16.04.2021

Satzung über die Ordnung im Strandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

in der Fassung vom XX.XX.2021

Die Neufassung berücksichtigt die

a) Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 21. März 2005, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 7 vom 30. März 2005,

b) Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 26. Mai 2006, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 12 vom 8. Juni 2006.

c) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badegebiet.....

Inhalt

§ 1	<u>Geltungsbereich</u>	2
§ 2	<u>Strandzugänge</u>	2
§ 3	<u>Verhalten am Badestrand</u>	2
§ 4	<u>Bekleidung am Badestrand</u>	4
§ 5	<u>Reiten am Badestrand</u>	4
§ 6	<u>Feuer, Grillen und entzündliche Stoffe</u>	5
§ 7	<u>Mitführen von Hunden am Badestrand</u>	6
§ 8	<u>Saisonaler Badebetrieb und wirtschaftliche Nutzung</u>	7
§ 9	<u>Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte</u>	7
§ 10	<u>Drachensteigen am Badestrand</u>	8
§ 11	<u>Drohnen, andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle</u> 9	
§ 12	<u>Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel</u>	9
§ 13	<u>Aufsicht</u>	9
§ 14	<u>Wahrung der Rechte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock</u>	10
§ 15	<u>Ausnahmegenehmigungen</u>	10
§ 16	<u>Ordnungswidrigkeiten</u>	111
§ 17	<u>Inkrafttreten</u>	12

§ 1 Geltungsbereich

- (1) Die Satzung gilt für das Strandgebiet in den Ortsteilen Diedrichshagen, Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide (bewirtschafteter Strand im bisherigen Geltungsbereich; im Folgenden als „Teil A“ bezeichnet) sowie für den Bereich der Rostocker Heide (Naturstrand ohne Bewirtschaftung; im Folgenden als „Teil B“ bezeichnet) im Folgenden „Badestrand“ genannt. Das gesamte Gebiet ist in Anhang 1 dargestellt.
- (2) Zum Teil A gehören der westliche Bereich von Geinitz Ort (Strandzugang 38) bis zur Westmole Warnemünde und der östliche Bereich von Hohe Düne (Strandzugang 2) bis Markgrafenheide (Strandzugang 34).
- (3) Zum Teil B gehört der unbewirtschaftete Naturstrand östlich vom Strandzugang 34 in Markgrafenheide bis zur Stadtgrenze Wiedortschneise in der Rostocker Heide.
- (4) Der Badestrand ist seeseitig begrenzt durch die Uferlinie der Ostsee als Grenze zwischen trockenem und nassem Sand und landseitig begrenzt durch den wasserseitigen Dünenfuß oder den Steiluferfuß.
- (5) Innerhalb dieser Grenzen gehören zum Strandgebiet im Sinne der Satzung auch die Dünen, Buhnen, Küstenschutzanlagen und das Steilufer.

§ 2 Strandzugänge

- (1) Der Badestrand ist nur über die gekennzeichneten Zuwegungen zu betreten. Das Betreten und Befahren der Dünenanlagen und der Abbruchkanten des Steilufers ist aus Küstenschutzgründen ganzjährig verboten.
- (2) Es ist untersagt, Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen abzulegen und zu lagern.
- (3) Ausgenommen von den vorgenannten Einschränkungen zum Befahren und Betreten der Dünen sowie der zeitlichen Lagerung von Gegenständen hierauf sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Personen legitimer Ämter und Institutionen, in deren Auftrag diese handeln.

§ 3 Verhalten am Badestrand

- (1) Jede Person hat das Recht auf Besuch des Badestrandes. Der Badestrand dient vor allem der Erholung. Jeder hat sich so zu verhalten, dass andere nicht mehr als zumutbar und nach Umständen unvermeidbar beeinträchtigt werden. Der Zugang gemäß §22 LWaG M- V ist dabei zu gewährleisten.
- (2) Insbesondere sind am Badestrand verboten:
 - a) das Baden im Molen Bereich (Westmole Warnemünde), beginnend von der Mole über 200 Meter in westliche Richtung
 - b) das Abstellen und Fahren von Fahrzeugen, auch von Booten, mit Ausnahme der von legitimer Ämtern, Institutionen oder Personen, die in deren Auftrag handeln sowie von Krankenfahrstühlen

- c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt zu benutzen oder zu beschädigen;
- d) die Aufstellung und Lagerung von Booten, Surfbrettern, Strandkörben, mobilen Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstigen Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;
- e) das Zelten und Aufstellen sowie das Benutzen von sonstigen beweglichen Unterkünften (Wohnwagen, Wohnmobile);
- f) die Verunreinigung von Badestrand, Düne und Wasser sowie das Versickern von Abwasser im Strandbereich oder in der Düne;
- g) das Wegwerfen, Liegenlassen und Vergraben von Abfällen aller Art;
- h) das Klettern und Graben am Steilufer;
- i) die unerlaubte Entnahme von Sand und Steinen in größeren Mengen;
- j) der Bau von Strandburgen in einer Entfernung von weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;
- k) das Errichten von Strandburgen oder -hütten aus Strandgut und anderen Stoffen, ausgenommen aus Sand und am Strand liegenden Steinen;
- l) beworbene Veranstaltungen jeglicher Art ohne behördliche Genehmigung
- m) musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, der Radioempfang und sonstige Belästigungen und Geräuscentwicklungen, sofern andere Strandbesucher dadurch gestört werden;
- n) das Reiten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 5;
- o) offene Feuer abzubrennen und zu grillen mit Ausnahme der Bestimmungen in § 6;
- p) das Mitführen von Hunden in Teil A gem. § 1 (2) mit Ausnahme der Bestimmungen in § 7;
- q) die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 8;
- r) die Betreibung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 9;
- s) Drachen steigen zu lassen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 10;
- t) der Betrieb von Drohnen und anderen Fluggeräten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 11;

- u) jegliche gewerbliche Betätigung und Werbung aller Art, insbesondere der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 12.

§ 4 Bekleidung am Badestrand

- (1) An FKK-Stränden (Badestrand für Freikörperkultur - „FKK-Strand“) ist das Baden und Sonnenbaden ohne Bekleidung, Personen der Freikörperkultur vorbehalten.
- (2) Im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) gehören nachfolgend besonders dafür gekennzeichnete Strandabschnitte zu den FKK-Stränden:

Warnemünde / Diedrichshagen

- a) von Strandzugang 18 westlich bis Strandzugang 22b FKK-Strand

Hohe Düne / Markgrafenheide

- b) von Strandzugang 4 östlich bis Strandzugang 18 FKK-Strand
- c) von Strandzugang 32 östlich bis Strandzugang 34 FKK-Strand

- (3) In Warnemünde von Strandzugang 23 westlich bis Strandzugang 38 und im Strandbereich Teil B handelt es sich um einen Textil- und FKK-Strand. In diesem Bereich ist das bekleidete sowie das unbekleidete Sonnenbaden gestattet.

§ 5 Reiten am Badestrand

- (1) Das Reiten am Badestrand ist erlaubnispflichtig. Die Sondererlaubnis wird von der jeweils zuständigen Behörde erteilt. Sie bedarf der Schriftform und kann nur unter Berücksichtigung folgender Maßgaben erteilt werden:
 - a) Diedrichshagen
Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten mit Sondererlaubnis im Naturschutzgebiet Stolteraa ab Strandaufgang 27 westwärts gestattet.
 - b) Markgrafenheide
Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten ab Strandaufgang 20 westwärts in Markgrafenheide und Hohe Düne mit Sondererlaubnis gestattet.
- (2) Am besonders gekennzeichneten Strandabschnitt Stolper Ort in der Rostocker Heide ist das Strandreiten ganzjährig gestattet. Der Strandabschnitt Stolper Ort⁽¹⁾ ist über einen Zugang über die ausgewiesenen Reitwege zu erreichen.
- (3) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.

⁽¹⁾ <https://www.rostock.de/urlaub/aktiv-sein/reiten.html>

§ 6 Feuer, Grillen und entzündliche Stoffe

- (1) Das Shisha-Rauchen (mit Kohle oder anderen fossilen Brennstoffen) sind im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) und im Strandbereich Teil B gem. § 1 (3) ohne Ausnahme verboten.
- (2) Das Rauchen ist in folgenden Bereichen verboten:
 - a. Strandabschnitt 12 (Warnemünde);
 - b. Strandabschnitt 8 (Markgrafenheide);
 - c. Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste westlich vom Strandzugang 2;
 - d. Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste östlich vom Strandzugang 10.
- (3) Im Teil B gem. § 1 (3) sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen generell unzulässig.
- (4) Im Teil A gem. § 1 (2) sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen nur mit erteilter schriftlicher Erlaubnis der Tourismuszentrale zulässig, mit Ausnahme folgender Bereiche des Badestrandes soweit dies zu nicht kommerziellen Zwecken erfolgt:

Warnemünde / Diedrichshagen

- a) gekennzeichnete Bereich Strandzugang 27, Höhe Toilette „Kleiner Sommerweg“, als Feuer- und Grillstätte,
- b) gekennzeichnete Bereich, Strandzugang 35 als Feuer- und Grillstätte;

Markgrafenheide

- c) gekennzeichnete Bereich westlich vom Strandzugang 27, Höhe Campingplatz, als Feuer- und Grillstätte,
 - d) gekennzeichnete Bereich westlich vom Strandzugang 31, Höhe Strandresort, als Feuer- und Grillstätte
 - e) gekennzeichnete Bereich westlich von Strandzugang 20, Höhe Parkplatz Stubbenwiese, als Feuer- und Grillstätte
- (5) Ab Waldbrandgefahrenstufe 4 ⁽²⁾ und/oder ab Windstärke 6 Bft ist es im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) und im Strandbereich Teil B gem. § 1 (3) verboten offene Feuer zu entzünden und zu grillen.

⁽²⁾Die aktuellen Waldbrandgefahrenstufen können dem folgenden Link entnommen werden
<https://www.wald-mv.de/Forstbehoerde/Waldbrandschutz/>

- (6) Es ist verboten Feuer- und Grillstätten während des Betriebes unbeaufsichtigt zu lassen oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers zu verlassen.
- (7) Es ist verboten brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und Schutzanlagen sowie Strandzugängen zu entnehmen.

§ 7 Mitführen von Hunden am Badestrand

- (1) Im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) und im Strandbereich Teil B gem. § 1 (3) besteht Leinenzwang, wobei die Leine mehr als 2 m nicht überschreiten darf.
- (2) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gem. § 1 (2) ist in der Zeit vom 01. Oktober – 30. April an allen Strandabschnitten erlaubt.
- (3) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gem. § 1 (2) nur in den nachfolgenden, dafür besonders durch Schilder gekennzeichneten, Strandabschnitten gestattet:

Warnemünde

- a) Strandblöcken 8 – 9 zwischen den Strandzugängen 8 und 10 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr

Diedrichshagen

- b) Strandblöcken 27 – 30 zwischen den Strandzugängen 27 und 31
Strandblock 37 zwischen den Strandzugängen 36 und 37;

Hohe Düne

- c) Strandblöcken 10 und 11 zwischen den Strandzugängen 10 und 12.

Markgrafenheide

- d) Strandblock 24 zwischen den Strandzugängen 24 und 25 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr

- (4) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil B gem. § 1 (3) ist ganzjährig erlaubt.
- (5) Eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch die Tiere ist auszuschließen.
- (6) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.
- (7) Ausgenommen davon sind Blinden- und Therapiehunde, Begleithunde von Behinderten sowie Diensthunde der Behörden, Hunde des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes, soweit der bestimmungsgemäße Einsatz dies erfordert.
- (8) Die Verordnung über das Führen und Halten von Hunden (HundeVO M-V), sowie die Stadtverordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über das Halten und Führen von Hunden (Rostocker Hundeverordnung) gilt voll inhaltlich.

§ 8 Saisonaler Badebetrieb und wirtschaftliche Nutzung

- (1) In der Zeit vom 01.04. – 15.10. können die Badestrandflächen mit saisonaler Strandbewirtschaftung ausgestattet werden. Dies setzt einen Antrag und eine ggf. erforderliche Genehmigung entsprechend geltendem Bau- und Planungsrecht und / oder anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie ein Vertragsverhältnis mit der Tourismuszentrale voraus.
- (2) Die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale ist verboten.
- (3) Das Aufstellen von Strandkörben stellt eine erlaubnis- und entgeltpflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.
- (4) Eine Stellfläche von min. 8 m² pro Strandkorb bis max. 10 m² darf nicht unter- bzw. überschritten werden.
- (5) Die territoriale Abgrenzung und eigenmächtige Veränderung des zugewiesenen Stellplatzes sind nicht gestattet.
- (6) Die Strandkorbstellflächen sind für alle Personen frei zugänglich. Der Aufenthalt zur Erholung und zum Sonnenbaden in diesen Bereichen und im direkten Strandkorbumfeld bleibt den legitimierte Nutzerinnen und Nutzern vorbehalten.
- (7) Die Strandkörbe sind so zu platzieren, dass ein Korridor von mindestens der halben Strandbreite zwischen der Uferlinie und den Stellflächen für Strandkörbe für den Allgemeingebrauch zur Verfügung steht. Selbiger hat jedoch gleichzeitig über eine Mindestbreite von 25 m zu verfügen. Weiterhin sind Strandkörbe mit Hinblick auf potentielle Hochwasserereignisse während der Saison erst ab einer Höhenlage von 1 m NHN aufzustellen. Das Aufstellen von Bewirtschaftungseinrichtungen stellt eine erlaubnis- und entgeltpflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.
- (8) Die wirtschaftliche Nutzung des Strandes ist ausschließlich unter Einsatz von Mehrweggeschirr oder biologisch abbaubarem Geschirr gestattet. Der Einsatz von Einweg- Plastikgeschirr oder biologisch abbaubaren Plastikgeschirr (z.B. PLA, CPLA, etc.) ist nicht gestattet.

§ 9 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte

- (1) Die Betreuung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist im gesamten Teil B gem. § 1 (3) sowie im Teil A gem. § 1 (2) auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungsbereiches verlaufenden Badestrandes verboten.
- (2) Die kommerzielle Betreuung von Wasserfahrzeugen und -sportgeräten aller Art bedarf der schriftlichen Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und der Tourismuszentrale und gilt ausschließlich für den saisonalen Badebetrieb zwischen dem 01.04. bis zum 15.10. eines jeden

Jahres. Es wird darauf hingewiesen, dass die Erlaubnis bei unsachgemäßem Verhalten jederzeit widerrufen werden kann.

- (3) Die Wartung und Betankung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der Rettungskräfte verboten.
- (4) Durch die Betreiberinnen und Betreiber der Surfschulen bzw. -ausleihen sind am Badestrand jeweils deutlich sichtbare Markierungen und Hinweisschilder für die Strandbesucher anzubringen. Im Badestrandbereich ist der Surfeinstieg gesondert zu kennzeichnen.
- (5) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist der Einstieg zum Kite-Surfen vom Strand aus in den nachfolgend genannten, dafür besonders gekennzeichneten, Bereichen gestattet:

Diedrichshagen

Strandblock 28 in westlicher Richtung

Warnemünde

- a) Strandblock 25 im Bühnenfeld des Einstieges der Windsurfer
- b) Strandblock 12 in östlicher Richtung

Hohe Düne

Strandblock 4 in östlicher Richtung

Markgrafenheide

Strandblock 31 bis 34

§ 10 Drachensteigen am Badestrand

- (1) Das Betreiben von Lenkdrachen ist in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb in dafür gekennzeichneten Strandbereichen, ausgenommen bei erlaubtem Veranstaltungsbetrieb⁽³⁾, gestattet:
 - a) Warnemünde, Strandblock 1 und 2,
 - b) Hohe Düne, zwischen den Strandzugängen 3 und 4
- (2) Steigdrachen sind in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb nur dort zugelassen, wo Strandbesucher nicht gefährdet oder belästigt werden.
- (3) Das Drachensteigen ist stets mit äußerster Vorsicht und Rücksicht zu handhaben. Strandbesucher dürfen dabei nicht gefährdet und belästigt werden.

⁽³⁾ <https://www.rostock.de/tourismuszentrale-rostock-warnemuende/seebad-und-kurwesen.html>

§ 11 Drohnen, andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle

- (1) Der Betrieb oder das Steigenlassen von unbemannten und motorisierten Flugkörpern (wie z.B. Drohnen) ist grundsätzlich verboten.⁽⁴⁾
- (2) Die Tourismuszentrale für Teil A und das Stadtforstamt für Teil B erteilt auf Antrag und in Abstimmung mit den zu beteiligenden Ämtern schriftliche Einzelgenehmigungen für kommerzielle Luftaufnahmen.
- (3) Dies gilt nicht für öffentliche Einrichtungen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendig, oder zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Die jeweilig zuständige Institution gem. § 15 ist unverzüglich über die notwendige Maßnahme zu informieren.

⁽⁴⁾Näheres ist geregelt in der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30.März 2017, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2017 Teil I Nr. 17, S.683

§ 12 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel

- (1) Das Benutzen des Badestrandes Teil B gem. § 1 (3) für kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanten Handel ist grundsätzlich verboten.
- (2) Das Benutzen des Badestrandes Teil A gem. § 1 (2) und der vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung sowie zur Werbung und das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen und -fahren von Plakaten oder ähnlichen Schriften, Zetteln oder Transparenten bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale.
- (3) Der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln am Badestrand Teil A gem. § 1 (2) bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale und ist nur an den genehmigten Strandabschnitten mit Vorlage der Erlaubnis gestattet.

§ 13 Aufsicht

- (1) Den Anordnungen der zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Badestrand angestellten und weisungsberechtigten Personen wie z.B. dem Strandvogt, dem Kommunalen Ordnungsdienst, Polizei und legitimierten Ämtern ist Folge zu leisten. Der von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beauftragte Strandvogt wacht an allen Aufgängen im Badestrandgebiet. Er ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Badestrandgebiet ermächtigt, Verstöße gegen die in den §§ 3 und 16 dieser Satzung beschriebenen Ge- bzw. Verbote durch Ausspruch einer Verwarnung oder eines Bußgeldes zu sanktionieren.
- (2) Personen, die den Regelungen dieser Satzung zuwiderhandeln, können des Badestrandes verwiesen werden (Platzverweis).
- (3) Den Anordnungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wasserrettungsdienstes zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten.

- (4) Im Bereich der gekennzeichneten Strandabschnitte, erfolgt in der Zeit vom 15. Mai bis zum 15. September eines jeden Jahres die Bewachung des Badebetriebes. In den Bereichen außerhalb des bewachten Badestrandes erfolgt das Baden auf eigene Gefahr.
- a) Die gesetzte Flagge Rot über Gelb an Rettungstürmen zeigt an, dass die Rettungstürme besetzt sind.
 - b) Bei zusätzlich gesetzter gelber Flagge besteht Badeverbot für ungeübte Schwimmer.
 - c) Bei gesetzter roter Flagge besteht absolutes Badeverbot.

§ 14 Wahrung der Rechte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Die Rechte aus dieser Satzung werden für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gem. den Zuständigkeiten aus § 15 wahrgenommen. Dies gilt auch für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 16 der Satzung oder Verfolgung und Ahndung von Verstößen durch Ausspruch einer Verwarnung oder eines Platzverweises nach Maßgabe von § 13 dieser Satzung.

§ 15 Ausnahmegenehmigungen

- (1) Von den Beschränkungen können auf Antrag Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, sofern nicht höherrangiges Recht verletzt wird und die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewahrt werden.
- (2) Anträge auf Ausnahmegenehmigungen, sind an die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (für den Bereich Teil A, § 1 Abs. 2) oder das Stadtforstamt (für den Bereich Teil B, § 1 Abs. 3) zu richten.
- (3) Die Genehmigungen können mit Bedingungen und Auflagen versehen und auf jederzeitigen Widerruf erteilt werden.
- (4) Teil B des Strandgebietes (§ 1 Abs. 3) liegt im Naturschutzgebiet „Heiligensee und Hütelmoor“ sowie im Landschaftsschutzgebiet „Rostocker Heide“. Dort werden Ausnahmegenehmigungen nur erteilt, wenn das Schutzziel nicht beeinträchtigt wird. Namentlich die naturnahe Bewirtschaftung zum besonderen Schutz von Natur und Landschaft in ihrer Ganzheit oder einzelnen Teilen zur Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung von Lebensgemeinschaften oder Biotopen bestimmter Tier- und Pflanzenarten.
- (5) Genehmigungen, die Bereiche eines Landschaftsschutzgebietes oder Naturschutzgebietes betreffen, bedürfen zusätzlich der Genehmigung der Naturschutzbehörde.
- (6) Alle Maßnahmen im Geltungsbereich bedürfen der zusätzlichen Anzeige an /Genehmigungen durch die Untere Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg mit Ausnahme der für den saisonalen Badebetrieb nötigen Einrichtung von Liegeplätzen für Wasserfahrzeuge, der Befahrung des Strandes mit Fahrzeugen aller Art und der Aufstellung und Lagerung von Gegenständen.

§ 16 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 5 Abs. 3 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

1. § 2 Abs. 1 den Badestrand außerhalb gekennzeichneten Zuwegungen betritt sowie die Dünenanlagen und die Abbruchkanten des Steilufers betritt oder befährt;
2. § 2 Abs. 2 Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen ablegt und lagert;
3. § 3 Abs. 2 b) mit einem Fahrzeug (auch Boote) am Badestrand fährt oder es abstellt;
4. § 3 Abs. 2 c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt benutzt oder beschädigt;
5. § 3 Abs. 2 d) Boote, Surfbretter, Strandkörbe, mobile Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstige Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß aufstellt und lagert;
6. § 3 Abs. 2 e) zeltet oder sonstige bewegliche Unterkünfte (Wohnwagen, Wohnmobile) benutzt oder aufstellt;
7. § 3 Abs. 2 f) den Badestrand, die Düne und das Wasser verunreinigt oder im Strandbereich oder in der Düne Abwasser versickern lässt;
8. § 3 Abs. 2 g) Abfälle aller Art am Badestrand wegwirft, liegen lässt oder vergräbt;
9. § 3 Abs. 2 h) am Steilufer klettert oder gräbt;
10. § 3 Abs. 2 i) Sand oder Steine in größeren Mengen entnimmt;
11. § 3 Abs. 2 j) Strandburgen baut oder tiefe Löcher gräbt, welche weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß entfernt sind;
12. § 3 Abs. 2 k) Strandburgen oder -hütten, außer aus Sand und am Strand liegenden Steinen, aus Strandgut und anderen Stoffen errichtet;
13. § 3 Abs. 2 l) eine Veranstaltung jeglicher Art ohne Genehmigung der zuständigen Institution gem. § 4 bewirbt oder durchführt;
14. § 3 Abs. 2 m) andere Strandbesucher durch musikalische Darbietungen sowie durch Wiedergabe von Tonträgern, Radioempfang oder sonstige Belästigungen und Geräuscentwicklungen stört;
15. § 3 Abs. 2 n) am Badestrand außerhalb des gekennzeichneten Strandabschnittes Stolper Ort reitet, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 erteilt wurde;
16. den Nebenbestimmungen des § 5 zuwiderhandelt;
17. § 3 Abs. 2 o) offene Feuer abbrennt oder grillt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 6 Abs. 4 erteilt wurde;
18. den Nebenbestimmungen des § 6 zuwiderhandelt;
19. § 3 Abs. 2 p) in Teil A gem. § 1 (2) außerhalb der vorgegebenen Zeiten und gekennzeichneten Strandabschnitten sich nach § 7 mit einem Hund dort aufhält oder einen mit sich führt, ohne dass eine Ausnahme nach § 7 Abs. 7 besteht;
20. den Nebenbestimmungen des § 7 zuwiderhandelt;
21. § 3 Abs. 2 q) fest installierte Sportanlagen für Ballspiele montiert sowie Münzfernrohre, Waagen, Automaten und sonstige Verkaufseinrichtungen aufstellt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 8 erteilt wurde;
22. den Nebenbestimmungen des § 8 zuwiderhandelt;
23. § 3 Abs. 2 r) motorgetriebene oder nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte oder andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte betreibt, nutzt, anlandet oder lagert, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 9 erteilt wurde;
24. den Nebenbestimmungen des § 9 zuwiderhandelt;
25. § 3 Abs. 2 s) außerhalb der vorgegebenen Zeiten und Strandabschnitten gem. § 10 Lenk- oder Steigdrachen betreibt, oder damit Strandbesucher gefährdet oder belästigt;
26. den Nebenbestimmungen des § 10 zuwiderhandelt;

- 27. § 3 Abs. 2 t) Drohnen oder andere Fluggeräte betreibt oder steigen lässt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 11 erteilt wurde;
- 28. § 3 Abs. 2 u) sich am Badestrand gewerblich betätigt oder Werbung aller Art durchführt, insbesondere ambulanten Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 12 erteilt wurde;
- 29. den Nebenbestimmungen des § 12 zuwiderhandelt;
- 30. § 13 Anordnungen weisungsberechtigter Personen nicht Folge leistet;
- 31. § 15 Auflagen oder Bedingungen, die mit einer Ausnahme verbunden, sind zuwiderhandelt;

(2) Zuwiderhandlungen können mit einer Geldbuße bis zu 1,0 TEUR geahndet werden. Andere Bußgeld- und Strafvorschriften bleiben davon unberührt.

(3) Darüber hinaus können durch die zuständigen Ämter (gemäß §15), nach deren Gesetzen und Bestimmungen, weitere Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden.

§ 17 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Rostock, XX.XX. 2021

Der Oberbürgermeister
Claus Ruhe Madsen

Anhang 1

Grafische Darstellung Badestrand – Entwurf - (wird nach dem Inkrafttreten der Satzung final erstellt)

(Markierung für Teil A Teil B, Strandaufgänge, Hundeflächen, FKK Bereiche)

Anlage 1

Warnemünde



Maßstab
1 : 4500
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus Geoport.HRO,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



Maßstab

1 : 4500

Datum

24.02.2021

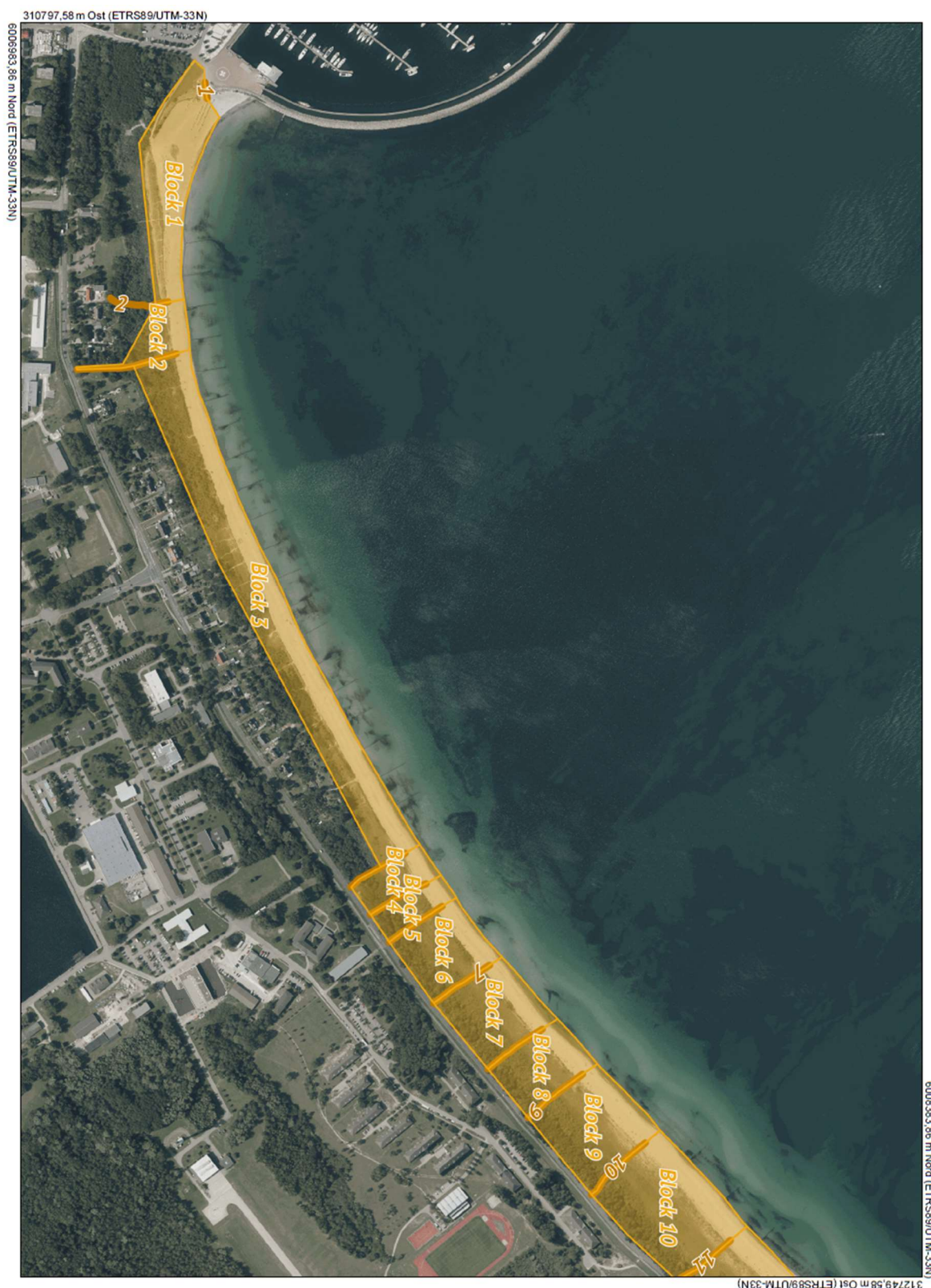
Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.

Warnemünde / Diedrichshagen





Hohe Düne / Markgrafenheide





Markgrafenheide



Markgrafenheide (Teil B)



Maßstab
1 : 20000
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock

in der Fassung vom 26.Mai 2006

Die Neufassung berücksichtigt die

- a) Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 21. März 2005, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 7 vom 30. März 2005,
- b) Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 26. Mai 2006, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 12 vom 8. Juni 2006.

Inhalt

§ 1 Geltungsbereich	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 2 Strandzugänge	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 3 Verhalten am Badestrand	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 4 Feuer und Grillen am Badestrand	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 5 Bekleidung am Badestrand	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 6 Mitführen von Hunden am Badestrand	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 7 Saisonale Bebauung und wirtschaftliche Nutzung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 8 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 9 Drachensteigen am Badestrand	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 10 Drohnen, andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 11 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 12 Aufsicht	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 13 Wahrung der Rechte der Hansestadt Rostock	Fehler! Textmarke nicht definiert.
§ 14 Ausnahme-Erlaubnisse	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Stand 16.04..2021

Satzung über die Ordnung im Strandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

in der Fassung vom XX.XX.2021

Die Neufassung berücksichtigt die

- a) Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 21. März 2005, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 7 vom 30. März 2005,
- b) Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 26. Mai 2006, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 12 vom 8. Juni 2006.
- c) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badegebiet.....

Inhalt

§ 1 Geltungsbereich	2
§ 2 Strandzugänge	2
§ 3 Verhalten am Badestrand	2
§ 4 Bekleidung am Badestrand	4
§ 5 Reiten am Badestrand	4
§ 6 Feuer, Grillen und entzündliche Stoffe	5
§ 7 Mitführen von Hunden am Badestrand	6
§ 8 Saisonaler Badebetrieb und wirtschaftliche Nutzung	7
§ 9 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte	7
§ 10 Drachensteigen am Badestrand	8
§ 11 Drohnen, andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle	9
§ 12 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel	9
§ 13 Aufsicht	9
§ 14 Wahrung der Rechte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	10
§ 15 Ausnahmegenehmigungen	10
§ 16 Ordnungswidrigkeiten	111
§ 17 Inkrafttreten	12

<p>§ 15 OrdnungswidrigkeitenFehler! Textmarke nicht definiert.</p> <p>§ 1 Geltungsbereich</p> <p>(1) Die Satzung gilt für das Badestrandgebiet (im Folgenden „Badestrand“ genannt) in den Ortsteilen Diedrichshagen, Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide.</p> <p>(2) Zum Badestrand gehören der westliche Bereich von Geinitz Ort (Strandzugang 38) bis zur Westmole Warnemünde und der östliche Bereich von Hohe Düne (Strandzugang 2) bis Markgrafenheide (Strandzugang 36). Er ist seeseitig begrenzt durch die Küstenlinie der Ostsee als Grenze zwischen trockenem und nassem Sand und landseitig begrenzt durch den wasserseitigen Dünenfuß oder den Steiluferhangfuß.</p> <p>(3) Innerhalb dieser Grenzen gehören zum Badestrand im Sinne der Satzung auch die Dünen, Buhnen, Küstenschutzanlagen und das Steilufer.</p> <p>§ 2 Strandzugänge</p> <p>(1) Der Strand ist nur über die gekennzeichneten Zuwegungen zu betreten. Das Betreten und Befahren der Dünenanlagen und der Abbruchkanten des Steilufers ist aus Küstenschutzgründen ganzjährig verboten.</p> <p>(2) Es ist untersagt, Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen abzulegen und zu lagern.</p> <p>(3) Ausgenommen von den vorgenannten Einschränkungen zum Befahren und Betreten der Dünen sowie der zeitlichen Lagerung von Gegenständen hierauf sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Personen legitimerter Ämter und Institutionen, in deren Auftrag diese handeln.</p> <p>§ 3 Verhalten am Badestrand</p> <p>(1) Jede Person hat das Recht auf kostenlosen Besuch des Badestrandes. Der Badestrand dient vor allem der Erholung. Jeder hat sich so zu verhalten, dass andere nicht mehr als zumutbar und nach Umständen unvermeidbar beeinträchtigt werden.</p> <p>(2) Insbesondere sind verboten:</p>	<p>§ 1 Geltungsbereich</p> <p>(1) Die Satzung gilt für das Strandgebiet in den Ortsteilen Diedrichshagen, Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide (bewirtschafteter Strand im bisherigen Geltungsbereich; im Folgenden als „Teil A“ bezeichnet) sowie für den Bereich der Rostocker Heide (Naturstrand ohne Bewirtschaftung; im Folgenden als „Teil B“ bezeichnet) im Folgenden „Badestrand“ genannt. Das gesamte Gebiet ist in Anhang 1 dargestellt.</p> <p>(2) Zum Teil A gehören der westliche Bereich von Geinitz Ort (Strandzugang 38) bis zur Westmole Warnemünde und der östliche Bereich von Hohe Düne (Strandzugang 2) bis Markgrafenheide (Strandzugang 34).</p> <p>(3) Zum Teil B gehört der unbewirtschaftete Naturstrand östlich vom Strandzugang 34 in Markgrafenheide bis zur Stadtgrenze Wiedortschneise in der Rostocker Heide.</p> <p>(4) Der Badestrand ist seeseitig begrenzt durch die Uferlinie der Ostsee als Grenze zwischen trockenem und nassem Sand und landseitig begrenzt durch den wasserseitigen Dünenfuß oder den Steiluferfuß.</p> <p>(5) Innerhalb dieser Grenzen gehören zum Strandgebiet im Sinne der Satzung auch die Dünen, Buhnen, Küstenschutzanlagen und das Steilufer.</p> <p>§ 2 Strandzugänge</p> <p>(1) Der Badestrand ist nur über die gekennzeichneten Zuwegungen zu betreten. Das Betreten und Befahren der Dünenanlagen und der Abbruchkanten des Steilufers ist aus Küstenschutzgründen ganzjährig verboten.</p> <p>(2) Es ist untersagt, Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen abzulegen und zu lagern.</p> <p>(3) Ausgenommen von den vorgenannten Einschränkungen zum Befahren und Betreten der Dünen sowie der zeitlichen Lagerung von Gegenständen hierauf sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Personen legitimerter Ämter und Institutionen, in deren Auftrag diese handeln.</p> <p>§ 3 Verhalten am Badestrand</p> <p>(1) Jede Person hat das Recht auf Besuch des Badestrandes. Der Badestrand dient vor allem der Erholung. Jeder hat sich so zu verhalten, dass andere nicht mehr als zumutbar und nach Umständen unvermeidbar beeinträchtigt werden. Der Zugang gemäß §22 LWaG M- V ist dabei zu gewährleisten.</p> <p>(2) Insbesondere sind am Badestrand verboten:</p> <p>a) das Baden im Molen Bereich (Westmole Warnemünde), beginnend von der Mole über 200 Meter in westliche Richtung</p> <p>b) das Abstellen und Fahren von Fahrzeugen, auch von Booten, mit Ausnahme der von legitimierten Ämtern, Institutionen oder Personen, die in deren Auftrag handeln sowie von Krankenfahrstühlen</p>	
--	---	--

<p>a) das Zelten und Aufstellen und Benutzen von sonstigen beweglichen Unterkünften (Wohn-wagen, Wohnmobile);</p> <p>b) das Wegwerfen, Liegenlassen und Vergraben von Hundekot und von Abfällen aller Art;</p> <p>c) das Abstellen und Fahren von Fahrzeugen, auch von Booten, mit Ausnahme der von legitimierten Ämtern, Institutionen oder Personen, die in deren Auftrag handeln sowie von Krankenfahrstühlen;</p> <p>d) das Klettern und Graben am Steilufer (geologisches Schutzgebiet);</p> <p>e) die Verunreinigung von Badestrand, Düne und Wasser sowie das Versickern von Abwasser im Strandbereich oder in der Düne;</p> <p>f) der Bau von Strandburgen und das Graben von tiefen Löchern in einer Entfernung von weniger als 2 m vom seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;</p> <p>g) das Errichten von Strandburgen oder -hütten aus Strandgut und anderen Stoffen, ausgenommen aus Sand und am Strand liegenden Steinen;</p> <p>h) die Aufstellung und Lagerung von Booten, Surfbrettern, Strandkörben, mobilen Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstigen Materialien in einem Abstand von weniger als 2 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;</p> <p>i) die unerlaubte Entnahme von Sand und Steinen in größeren Mengen;</p> <p>j) das Reiten ohne Sondererlaubnis;</p>	<p>c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt zu benutzen oder zu beschädigen;</p> <p>d) die Aufstellung und Lagerung von Booten, Surfbrettern, Strandkörben, mobilen Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstigen Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;</p> <p>e) das Zelten und Aufstellen sowie das Benutzen von sonstigen beweglichen Unterkünften (Wohnwagen, Wohnmobile);</p> <p>f) die Verunreinigung von Badestrand, Düne und Wasser sowie das Versickern von Abwasser im Strandbereich oder in der Düne;</p> <p>g) das Wegwerfen, Liegenlassen und Vergraben von Abfällen aller Art;</p> <p>h) das Klettern und Graben am Steilufer;</p> <p>i) die unerlaubte Entnahme von Sand und Steinen in größeren Mengen;</p> <p>j) der Bau von Strandburgen in einer Entfernung von weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;</p> <p>k) das Errichten von Strandburgen oder -hütten aus Strandgut und anderen Stoffen, ausgenommen aus Sand und am Strand liegenden Steinen;</p> <p>l) beworbene Veranstaltungen jeglicher Art ohne behördliche Genehmigung</p> <p>m) musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, der Radioempfang und sonstige Belästigungen und Geräuscentwicklungen, sofern andere Strandbesucher dadurch gestört werden;</p> <p>n) das Reiten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 5;</p> <p>o) offene Feuer abzubrennen und zu grillen mit Ausnahme der Bestimmungen in § 6;</p> <p>p) das Mitführen von Hunden in Teil A gem. § 1 (2) mit Ausnahme der Bestimmungen in § 7;</p> <p>q) die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 8;</p> <p>r) die Betreibung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 9;</p> <p>s) Drachen steigen zu lassen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 10;</p> <p>t) der Betrieb von Drohnen und anderen Fluggeräten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 11;</p>
--	--

- k) musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, der Radioempfang und sonstige Belästigungen und Geräuschentwicklungen, sofern andere Strandbesucher dadurch gestört werden;
- l) offene Feuer abzubrennen und zu grillen, es sei denn, es liegt eine Erlaubnis nach § 4 vor;
- m) ab Waldbrandstufe 3 offene Feuer zu entzünden und zu grillen.
- n) Feuer- und Grillstätten während des Betriebes unbeaufsichtigt zu lassen oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers zu verlassen;
- o) brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und Schutzanlagen sowie Strandzugängen zu entnehmen;
- p) die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (im Folgenden „Tourismuszentrale“ genannt);
- q) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt zu benutzen oder zu beschädigen;
- r) die gewerbliche Betätigung und Werbung aller Art mit Ausnahme der Bestimmungen des § 10;
- s) der Verkauf von Waren mit Ausnahme der Bestimmungen des § 10

§ 4 Feuer und Grillen am Badestrand

- (1) Das Abbrennen von offenen Feuern und das Grillen zu nicht kommerziellen Zwecken sind in folgenden Bereichen des Badestrandes erlaubt:
- Warnemünde
- gekennzeichneter Bereich Strandzugang 27, Höhe Toilette /Ausleihe „Am Waldessaum“ als Feuer- und Grillstätte,
 - gekennzeichneter Bereich Surfschule, Strandzugang 22 als Grillstätte;
- Markgrafenheide
- gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 27, Höhe Campingplatz, als Feuer- und Grillstätte,
 - gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 31, Höhe Ostsee-Ferienzentrum, als Feuer- und Grillstätte

- u) jegliche gewerbliche Betätigung und Werbung aller Art, insbesondere der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 12.

§ 4 Bekleidung am Badestrand

- (1) An FKK-Stränden (Badestrand für Freikörperkultur - „FKK-Strand“) ist das Baden und Sonnenbaden ohne Bekleidung, Personen der Freikörperkultur vorbehalten.
- (2) Im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) gehören nachfolgend besonders dafür gekennzeichnete Strandabschnitte zu den FKK-Stränden:
- Warnemünde / Diedrichshagen
- a) von Strandzugang 18 westlich bis Strandzugang 22b FKK-Strand
- Hohe Düne / Markgrafenheide
- b) von Strandzugang 4 östlich bis Strandzugang 18 FKK-Strand
- c) von Strandzugang 32 östlich bis Strandzugang 34 FKK-Strand
- (3) In Warnemünde von Strandzugang 23 westlich bis Strandzugang 38 und im Strandbereich Teil B handelt es sich um einen Textil- und FKK-Strand. In diesem Bereich ist das bekleidete sowie das unbekleidete Sonnenbaden gestattet.

§ 5 Reiten am Badestrand

- (1) Das Reiten am Badestrand ist erlaubnispflichtig. Die Sondererlaubnis wird von der jeweils zuständigen Behörde erteilt. Sie bedarf der Schriftform und kann nur unter Berücksichtigung folgender Maßgaben erteilt werden:
- a) Diedrichshagen
- Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten mit Sondererlaubnis im Naturschutzgebiet Stolteraa ab Strandaufgang 27 westwärts gestattet.
- b) Markgrafenheide
- Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten ab Strandaufgang 20 westwärts in Markgrafenheide und Hohe Düne mit Sondererlaubnis gestattet.
- (2) Am besonders gekennzeichneten Strandabschnitt Stolper Ort in der Rostocker Heide ist das Strandreiten ganzjährig gestattet. Der Strandabschnitt Stolper Ort⁽¹⁾ ist über einen Zugang über die ausgewiesenen Reitwege zu erreichen.
- (3) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.

⁽¹⁾ <https://www.rostock.de/urlaub/aktiv-sein/reiten.html>

(2) In allen übrigen Bereichen des Badestrandes sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen nur mit Erlaubnis der Tourismuszentrale zulässig.

§ 5 Bekleidung am Badestrand

(1) Das Baden und Sonnenbaden ohne Bekleidung ist in den nachfolgenden, besonders dafür gekennzeichneten Strandabschnitten gestattet (Badestrand für Freikörperkultur - „FKK-Strand“):

Warnemünde / Diedrichshagen

- von Strandzugang 18 westlich bis Strandzugang 23 FKK-Strand
- von Strandzugang 25 westlich bis Strandzugang 38 FKK- Strand

Hohe Düne / Markgrafenheide

- von Strandzugang 4 östlich bis Strandzugang 23 FKK-Strand
- von Strandzugang 32 östlich bis Strandzugang 36 FKK-Strand

(2) Warnemünde

- von Strandzugang 23 westlich bis Strandzugang 25 Textil- und FKK-Strand

§ 6 Mitführen von Hunden am Badestrand

(1) Der Aufenthalt von Hunden ist in der Zeit vom1. Mai bis 30. September in den nachfolgenden, dafür besonders gekennzeichneten, Strandabschnitten gestattet:

Diedrichshagen

Strandblock 33 zwischen den Strandzugängen 32 und 33;

Strandblock 37 zwischen den Strandzugängen 36 und 37;

Warnemünde

§ 6 Feuer, Grillen und entzündliche Stoffe

(1) Das Shisha-Rauchen (mit Kohle oder anderen fossilen Brennstoffen) sind im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) und im Strandbereich Teil B gem. § 1 (3) ohne Ausnahme verboten.

(2) Das Rauchen ist in folgenden Bereichen verboten:

- a. Strandabschnitt 12 (Warnemünde);
- b. Strandabschnitt 8 (Markgrafenheide);
- c. Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste westlich vom Strandzugang 2;
- d. Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste östlich vom Strandzugang 10.

(3) Im Teil B gem. § 1 (3) sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen generell unzulässig.

(4) Im Teil A gem. § 1 (2) sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen nur mit erteilter schriftlicher Erlaubnis der Tourismuszentrale zulässig, mit Ausnahme folgender Bereiche des Badestrandes soweit dies zu nicht kommerziellen Zwecken erfolgt:

Warnemünde / Diedrichshagen

- a) gekennzeichneter Bereich Strandzugang 27, Höhe Toilette „Kleiner Sommerweg“, als Feuer- und Grillstätte,
- b) gekennzeichneter Bereich, Strandzugang 35 als Feuer- und Grillstätte;

Markgrafenheide

- c) gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 27, Höhe Campingplatz, als Feuer- und Grillstätte,
- d) gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 31, Höhe Strandresort, als Feuer- und Grillstätte
- e) gekennzeichneter Bereich westlich von Strandzugang 20, Höhe Parkplatz Stubbenwiese, als Feuer- und Grillstätte

(5) Ab Waldbrandgefahrenstufe 4 ⁽²⁾ und/oder ab Windstärke 6 Bft ist es im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) und im Strandbereich Teil B gem. § 1 (3) verboten offene Feuer zu entzünden und zu grillen.

⁽²⁾Die aktuellen Waldbrandgefahrenstufen können dem folgenden Link entnommen werden <https://www.wald-mv.de/Forstbehoerde/Waldbrandschutz/>

(6) Es ist verboten Feuer- und Grillstätten während des Betriebes unbeaufsichtigt zu lassen oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers zu verlassen.

(7) Es ist verboten brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und Schutzanlagen sowie Strandzugängen zu entnehmen.

Strandkorbvermietung für Hundebesitzerinnen und Hundebesitzer

Strandzugang 14, östliche und westliche Seite (etwa 20 m) mit Leinenzwang, wobei 2 m Leinenlänge nicht überschritten werden darf;

Hohe Düne

Strandblöcke 10 und 11 zwischen den Strandzugängen 10, 11 und 12.

(2) Ausgenommen davon sind Blinden- und Therapiehunde, Begleithunde von Behinderten sowie Diensthunde der Behörden, Hunde des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes, soweit der bestimmungsgemäße Einsatz dies erfordert.

(3) Eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch die Tiere ist auszuschließen.

§ 7 Strandkörbe

(1) Das Aufstellen von Strandkörben stellt eine erlaubnis- und entgeltpflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale. Die Erlaubnis ist von Haftungsansprüchen frei.

(2) Eine Stellfläche von ca. 9 m² pro Strandkorb darf nicht unter- bzw. überschritten werden.

(3) Die territoriale Abgrenzung und eigenmächtige Veränderung des zugewiesenen Stellplatzes sind nicht gestattet.

(4) Die Strandkorbstellflächen sind für alle Personen frei zugänglich. Der Aufenthalt zur Erholung und zum Sonnenbaden in diesen Bereichen und im direkten Strandkorbumfeld bleibt den legitimierte Nutzerinnen und Nutzern vorbehalten.

(5) Die Strandkörbe sind so zu platzieren, dass ein mindestens 10 m breiter Durchgangsbereich zwischen Strandkorb und Küstenlinie bei Mittelwasserstand der Ostsee gewährleistet ist.

§ 8 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte

(1) Die Betreibung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motor-getriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungsbereiches verlaufenden Badestrand untersagt. Die kommerzielle Betreibung von Wasserfahrzeugen und -sportgeräten aller Art bedarf der schriftlichen Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und der Tourismuszentrale

§ 7 Mitführen von Hunden am Badestrand

(1) Im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) und im Strandbereich Teil B gem. § 1 (3) besteht Leinenzwang, wobei die Leine mehr als 2 m nicht überschreiten darf.

(2) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gem. § 1 (2) ist in der Zeit vom 01. Oktober – 30. April an allen Strandabschnitten erlaubt.

(3) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gem. § 1 (2) nur in den nachfolgenden, dafür besonders durch Schilder gekennzeichneten, Strandabschnitten gestattet:

Warnemünde

a) Strandblöcken 8 – 9 zwischen den Strandzugängen 8 und 10 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr

Diedrichshagen

b) Strandblöcken 27 – 30 zwischen den Strandzugängen 27 und 31
Strandblock 37 zwischen den Strandzugängen 36 und 37;

Hohe Düne

c) Strandblöcken 10 und 11 zwischen den Strandzugängen 10 und 12.

Markgrafenheide

d) Strandblock 24 zwischen den Strandzugängen 24 und 25 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr

(4) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil B gem. § 1 (3) ist ganzjährig erlaubt.

(5) Eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch die Tiere ist auszuschließen.

(6) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.

(7) Ausgenommen davon sind Blinden- und Therapiehunde, Begleithunde von Behinderten sowie Diensthunde der Behörden, Hunde des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes, soweit der bestimmungsgemäße Einsatz dies erfordert.

(8) Die Verordnung über das Führen und Halten von Hunden (HundeVO M-V), sowie die Stadtverordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über das Halten und Führen von Hunden (Rostocker Hundeverordnung) gilt voll inhaltlich.

(2) Die Wartung und Betankung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der Rettungs- und Sicherheitskräfte verboten.

(3) Durch die Betreiberinnen und Betreiber der Surfschulen bzw. -ausleihen sind am Badestrand jeweils deutlich sichtbare Markierungen und Hinweisschilder für die Strandbesucher anzubringen. Im Badestrandbereich ist der Surfeinstieg gesondert zu kennzeichnen.

(4) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist der Einstieg zum Kite-Surfen vom Strand aus in den nachfolgend genannten, dafür besonders gekennzeichneten Bereichen gestattet:

Diedrichshagen
Strandblock 28 in westlicher Richtung

Warnemünde
Strandblock 23 im Bühnenfeld des Einstieges der Windsurfer
Strandblock 13 in östlicher Richtung

Hohe Düne
Strandblock 4 in östlicher Richtung

Markgrafenheide
Strandblock 31 in östlicher Richtung.

§ 9 Drachensteigen am Badestrand

(1) Das Betreiben von Lenkdrachen ist in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Bade-betrieb in dafür gekennzeichneten Strandbereichen gestattet:

- Warnemünde, Strandblock 1,
 - Hohe Düne, zwischen den Strandzugängen 3 und 4
- ausgenommen bei erlaubtem Veranstaltungsbetrieb.

(2) Steigdrachen sind in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb nur dort zugelassen, wo Strandbesucher nicht gefährdet und belästigt werden.

(3) Das Drachensteigen ist stets mit äußerster Vorsicht und Rücksicht zu handhaben. Strandbesucher dürfen dabei nicht gefährdet und belästigt werden.

§ 8 Saisonaler Badebetrieb und wirtschaftliche Nutzung

- (1) In der Zeit vom 01.04. – 15.10. können die Badestrandflächen mit saisonaler Strandbewirtschaftung ausgestattet werden. Dies setzt einen Antrag und eine ggf. erforderliche Genehmigung entsprechend geltendem Bau- und Planungsrecht und / oder anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie ein Vertragsverhältnis mit der Tourismuszentrale voraus.
- (2) Die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale ist verboten.
- (3) Das Aufstellen von Strandkörben stellt eine erlaubnis- und entgeltpflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.
- (4) Eine Stellfläche von min. 8 m² pro Strandkorb bis max. 10 m² darf nicht unter- bzw. überschritten werden.
- (5) Die territoriale Abgrenzung und eigenmächtige Veränderung des zugewiesenen Stellplatzes sind nicht gestattet.
- (6) Die Strandkorbstellflächen sind für alle Personen frei zugänglich. Der Aufenthalt zur Erholung und zum Sonnenbaden in diesen Bereichen und im direkten Strandkorbumfeld bleibt den legitimierten Nutzerinnen und Nutzern vorbehalten.
- (7) Die Strandkörbe sind so zu platzieren, dass ein Korridor von mindestens der halben Strandbreite zwischen der Uferlinie und den Stellflächen für Strandkörbe für den Allgemeingebrauch zur Verfügung steht. Selbiger hat jedoch gleichzeitig über eine Mindestbreite von 25 m zu verfügen. Weiterhin sind Strandkörbe mit Hinblick auf potentielle Hochwasserereignisse während der Saison erst ab einer Höhenlage von 1 m NHN aufzustellen. Das Aufstellen von Bewirtschaftungseinrichtungen stellt eine erlaubnis- und entgeltpflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.
- (8) Die wirtschaftliche Nutzung des Strandes ist ausschließlich unter Einsatz von Mehrweggeschirr oder biologisch abbaubarem Geschirr gestattet. Der Einsatz von Einweg- Plastikgeschirr oder biologisch abbaubaren Plastikgeschirr (z.B. PLA, CPLA, etc.) ist nicht gestattet.

§ 9 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte

- (1) Die Betreuung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist im gesamten Teil B gem. § 1 (3) sowie im Teil A gem. § 1 (2) auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungsbereiches verlaufenden Badestrandes verboten.

§ 10 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel

(1) Das Benutzen des Badestrandes und der vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung sowie zur Werbung und das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen und -fahren von Plakaten oder ähnlichen Schriften, Zetteln oder Transparenten bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale.

(2) Der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln ist am Badestrand nicht gestattet. Ausgenommen davon ist der durch die Tourismuszentrale erlaubte Verkauf an den dafür vorgesehenen Strandabschnitten.

§ 11 Aufsicht

(1) Den Anordnungen der von der Hansestadt Rostock zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Badestrand angestellten oder beauftragten Personen ist Folge zu leisten.

(2) Personen, die den Regelungen dieser Satzung zuwiderhandeln, können des Badestrandes verwiesen werden.

(3) Den Anordnungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wasserrettungsdienstes zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten.

§ 12 Wahrung der Rechte der Hansestadt Rostock

Die Rechte aus dieser Satzung werden für die Hansestadt Rostock von der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde wahrgenommen. Dies gilt auch für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 14 der Satzung.

§ 13 Ausnahme-Erlaubnisse

(2) Die kommerzielle Betreibung von Wasserfahrzeugen und -sportgeräten aller Art bedarf der schriftlichen Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und der Tourismuszentrale und gilt ausschließlich für den saisonalen Badebetrieb zwischen dem 01.04. bis zum 15.10. eines jeden Jahres. Es wird darauf hingewiesen, dass die Erlaubnis bei unsachgemäßem Verhalten jederzeit widerrufen werden kann.

(3) Die Wartung und Betankung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der Rettungskräfte verboten.

(4) Durch die Betreiberinnen und Betreiber der Surfschulen bzw. -ausleihen sind am Badestrand jeweils deutlich sichtbare Markierungen und Hinweisschilder für die Strandbesucher anzubringen. Im Badestrandbereich ist der Surfeinstieg gesondert zu kennzeichnen.

(5) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist der Einstieg zum Kite-Surfen vom Strand aus in den nachfolgend genannten, dafür besonders gekennzeichneten, Bereichen gestattet:

Diedrichshagen
Strandblock 28 in westlicher Richtung

Warnemünde
a) Strandblock 25 im Bühnenfeld des Einstieges der Windsurfer
b) Strandblock 12 in östlicher Richtung

Hohe Düne
Strandblock 4 in östlicher Richtung

Markgrafenheide
Strandblock 31 bis 34

§ 10 Drachensteigen am Badestrand

(1) Das Betreiben von Lenkdrachen ist in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb in dafür gekennzeichneten Strandbereichen, ausgenommen bei erlaubtem Veranstaltungsbetrieb⁽³⁾, gestattet:

a) Warnemünde, Strandblock 1 und 2,
b) Hohe Düne, zwischen den Strandzugängen 3 und 4

(2) Steigdrachen sind in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb nur dort zugelassen, wo Strandbesucher nicht gefährdet oder belästigt werden.

(3) Das Drachensteigen ist stets mit äußerster Vorsicht und Rücksicht zu handhaben. Strandbesucher dürfen dabei nicht gefährdet und belästigt werden.

⁽³⁾ <https://www.rostock.de/tourismuszentrale-rostock-warnemuende/seebad-und-kurwesen.html>

Die Tourismuszentrale kann unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs Ausnahmen von den Regelungen dieser Satzung zulassen, sofern die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewahrt bleiben. Diese Ausnahmen können mit Auflagen und Bedingungen verbunden sein.

§ 14 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 5 Abs. 3 der Kommunalverfassung handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

- 1. § 2 Abs. 1 den Strand außerhalb der gekennzeichneten Zuwegungen betritt sowie Dünenanlagen und Abbruchkanten des Steilufers betritt und befährt;
- 2. § 2 Abs. 2 Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen ablegt und lagert;
- 3. § 3 Abs. 2 Buchstabe a zeltet oder sonstige bewegliche Unterkünfte aufstellt oder benutzt (Wohnwagen, Wohnmobile);
- 4. § 3 Abs. 2 Buchstabe b Abfälle aller Art am Badestrand wegwirft, liegen lässt oder vergräbt;
- 5. § 3 Abs. 2 Buchstabe c mit einem Fahrzeug (auch Boote) am Badestrand fährt oder es abstellt;
- 6. § 3 Abs. 2 Buchstabe d am Steilufer (geologisches Schutzgebiet) klettert oder gräbt;
- 7. § 3 Abs. 2 Buchstabe e Badestrand, Düne und Wasser verunreinigt sowie Abwasser im Strand oder in der Düne versickern lässt;
- 8. § 3 Abs. 2 Buchstabe f eine Strandburg baut oder tiefe Löcher gräbt, welche weniger als 2 m vom seeseitigen Dünenfuß und weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß entfernt sind;
- 9. § 3 Abs. 2 Buchstabe g Strandburgen oder -hütten, außer aus Sand oder am Strand liegenden Steinen, errichtet;
- 10. § 3 Abs. 2 Buchstabe h Boote, Surfbretter, Strandkörbe, mobile Hütten zur Strand-bewirtschaftung und sonstige Materialien in einem Abstand von weniger als 2 m zum seeseitigen Dünenfuß oder von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß aufstellt oder lagert;
- 11. § 3 Abs. 2 Buchstabe i Sand und Steine in größeren Mengen ohne Erlaubnis der Touris-muszentrale vom Badestrand entnimmt;
- 12. § 3 Abs. 2 Buchstabe j am Badestrand ohne Sondererlaubnis der Tourismuszentrale reitet;

§ 11 Drohnen, andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle

- (1) Der Betrieb oder das Steigenlassen von unbemannten und motorisierten Flugkörpern (wie z.B. Drohnen) ist grundsätzlich verboten. ⁽⁴⁾
- (2) Die Tourismuszentrale für Teil A und das Stadtforstamt für Teil B erteilt auf Antrag und in Abstimmung mit den zu beteiligenden Ämtern schriftliche Einzelgenehmigungen für kommerzielle Luftaufnahmen.
- (3) Dies gilt nicht für öffentliche Einrichtungen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendig, oder zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Die jeweilig zuständige Institution gem. § 15 ist unverzüglich über die notwendige Maßnahme zu informieren.

⁽⁴⁾Näheres ist geregelt in der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30.März 2017, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2017 Teil I Nr. 17, S.683

§ 12 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel

- (1) Das Benutzen des Badestrandes Teil B gem. § 1 (3) für kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanten Handel ist grundsätzlich verboten.
- (2) Das Benutzen des Badestrandes Teil A gem. § 1 (2) und der vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung sowie zur Werbung und das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen und -fahren von Plakaten oder ähnlichen Schriften, Zetteln oder Transparenten bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale.
- (3) Der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln am Badestrand Teil A gem. § 1 (2) bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale und ist nur an den genehmigten Strandabschnitten mit Vorlage der Erlaubnis gestattet.

§ 13 Aufsicht

- (1) Den Anordnungen der zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Badestrand angestellten und weisungsberechtigten Personen wie z.B. dem Strandvogt, dem Kommunalen Ordnungsdienst, Polizei und legitimierten Ämtern ist Folge zu leisten. Der von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beauftragte Strandvogt wacht an allen Aufgängen im Badestrandgebiet. Er ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Badestrandgebiet ermächtigt, Verstöße gegen die in den §§ 3 und 16 dieser Satzung beschriebenen Ge- bzw. Verbote durch Ausspruch einer Verwarnung oder eines Bußgeldes zu sanktionieren.
- (2) Personen, die den Regelungen dieser Satzung zuwiderhandeln, können des Badestrandes verwiesen werden (Platzverweis).
- (3) Den Anordnungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wasserrettungsdienstes zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten.

13. § 3 Abs. 2 Buchstabe k durch musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, Radioempfang und sonstige Belästigungen und andere Geräusche Strandbesucher stört;

14. § 3 Abs. 2 Buchstabe l ohne Erlaubnis nach § 4 offene Feuer abbrennt und grillt;

15. § 3 Abs. 2 Buchstabe m nach Auslösung der Waldbrand-Warnstufe 3 oder 4 offene Feuer entzündet und grillt;

16. § 3 Abs. 2 Buchstabe n eine Feuer- und Grillstätte während des Betriebes unbeaufsichtigt lässt oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers verlässt;

17. § 3 Abs. 2 Buchstabe o brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und -schutzanlagen sowie Strandzugängen entnimmt;

18. § 3 Abs. 2 Buchstabe p ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale fest installierte Sportanlagen für Ballspiele montiert oder die Aufstellung von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen vornimmt;

19. § 3 Abs. 2 Buchstabe q Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt benutzt oder beschädigt;

20. § 3 Abs. 2 Buchstabe r in Verbindung mit § 10 Abs. 1 ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale den Badestrand und die vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung oder zur Werbung benutzt oder ohne Erlaubnis Plakate oder ähnliche Schriften, Zettel oder Transparente anklebt, anheftet, verteilt, umherträgt oder -fährt,

21. § 3 Abs. 2 Buchstabe s in Verbindung mit § 10 Abs. 2 am Badestrand ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale Waren anbietet oder verkauft;

22. § 5 am Textilstrand keine Badebekleidung trägt;

23. § 6 Hunde in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September an den Badestrand außerhalb der gekennzeichneten Bereiche mitnimmt oder eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch Hunde nicht ausschließt;

24. § 7 Abs. 1 und 3 Strandkörbe ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale aufstellt oder die Stellplätze territorial abgrenzt oder eigenmächtig die Stellplätze verändert;

25. § 8 Abs. 1 auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungs-bereiches verlaufenden Badestrand motorgetriebene und nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge und -sportgeräte sowie andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte betreibt, nutzt, anlandet und lagert;

26. § 8 Abs. 1 ohne Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und der Tourismus-zentrale Wasserfahrzeuge und -sportgeräte aller Art kommerziell betreibt;

27. § 8 Abs. 2 motorgetriebene und nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte wartet und betankt;

28. § 8 Abs. 3 den Standort und den Surfeinstieg von Surfschulen und -ausleihen nicht entsprechend den Bestimmungen kennzeichnet;

29. § 8 Abs. 4 für das Kite-Surfen in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September andere Einstiegsbereiche nutzt als die in der Satzung angegebenen;

(4) Im Bereich der gekennzeichneten Strandabschnitte, erfolgt in der Zeit vom 15. Mai bis zum 15. September eines jeden Jahres die Bewachung des Badebetriebes. In den Bereichen außerhalb des bewachten Badestrandes erfolgt das Baden auf eigene Gefahr.

- a) Die gesetzte Flagge Rot über Gelb an Rettungstürmen zeigt an, dass die Rettungstürme besetzt sind.
- b) Bei zusätzlich gesetzter gelber Flagge besteht Badeverbot für ungeübte Schwimmer.
- c) Bei gesetzter roter Flagge besteht absolutes Badeverbot.

§ 14 **Wahrung der Rechte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock**

Die Rechte aus dieser Satzung werden für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gem. den Zuständigkeiten aus § 15 wahrgenommen. Dies gilt auch für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 16 der Satzung oder Verfolgung und Ahndung von Verstößen durch Ausspruch einer Verwarnung oder eines Platzverweises nach Maßgabe von § 13 dieser Satzung.

§ 15 **Ausnahmegenehmigungen**

- (1) Von den Beschränkungen können auf Antrag Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, sofern nicht höherrangiges Recht verletzt wird und die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewahrt werden.
- (2) Anträge auf Ausnahmegenehmigungen, sind an die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (für den Bereich Teil A, § 1 Abs. 2) oder das Stadtforstamt (für den Bereich Teil B, § 1 Abs. 3) zu richten.
- (3) Die Genehmigungen können mit Bedingungen und Auflagen versehen und auf jederzeitigen Widerruf erteilt werden.
- (4) Teil B des Strandgebietes (§ 1 Abs. 3) liegt im Naturschutzgebiet „Heiligensee und Hütelmoor“ sowie im Landschaftsschutzgebiet „Rostocker Heide“. Dort werden Ausnahmegenehmigungen nur erteilt, wenn das Schutzziel nicht beeinträchtigt wird. Namentlich die naturnahe Bewirtschaftung zum besonderen Schutz von Natur und Landschaft in ihrer Ganzheit oder einzelnen Teilen zur Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung von Lebensgemeinschaften oder Biotopen bestimmter Tier- und Pflanzenarten.
- (5) Genehmigungen, die Bereiche eines Landschaftsschutzgebietes oder Naturschutzgebietes betreffen, bedürfen zusätzlich der Genehmigung der Naturschutzbehörde.
- (6) Alle Maßnahmen im Geltungsbereich bedürfen der zusätzlichen Anzeige an /Genehmigungen durch die Untere Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg mit Ausnahme der für den saisonalen Badebetrieb nötigen Einrichtung von Liegeplätzen für Wasserfahrzeuge, der Befahrung des Strandes mit Fahrzeugen aller Art und der Aufstellung und Lagerung von Gegenständen.

30. § 9 Abs. 1 in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb außerhalb der dafür abgegrenzten Strandbereiche Lenkdrachen betreibt oder in der Zeit von 1. Oktober bis zum 30. April durch diese Art des Drachensteigens im gesamten Badestrand Strandbesucher gefährdet oder belästigt;

31. § 9 Abs. 2 in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb Strandbesucher mit Steigdrachen gefährdet oder belästigt bzw. in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April im gesamten Badestrand Strandbesucher gefährdet oder belästigt;

32. § 11 Abs. 1 und 3 den Anordnungen weisungsberechtigter Personen nicht Folge leistet.

(2) Zuwiderhandlungen können mit einer Geldbuße bis zu 1,0 TEUR geahndet werden. Andere Bußgeld- und Strafvorschriften bleiben davon unberührt.

§ 16 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 5 Abs. 3 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

- § 2 Abs. 1 den Badestrand außerhalb gekennzeichneten Zuwegungen betritt sowie die Dünenanlagen und die Abbruchkanten des Steilufers betritt oder befährt;
- § 2 Abs. 2 Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen ablegt und lagert;
- § 3 Abs. 2 b) mit einem Fahrzeug (auch Boote) am Badestrand fährt oder es abstellt;
- § 3 Abs. 2 c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt benutzt oder beschädigt;
- § 3 Abs. 2 d) Boote, Surfbretter, Strandkörbe, mobile Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstige Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß aufstellt und lagert;
- § 3 Abs. 2 e) zeltet oder sonstige bewegliche Unterkünfte (Wohnwagen, Wohnmobile) benutzt oder aufstellt;
- § 3 Abs. 2 f) den Badestrand, die Düne und das Wasser verunreinigt oder im Strandbereich oder in der Düne Abwasser versickern lässt;
- § 3 Abs. 2 g) Abfälle aller Art am Badestrand wegwirft, liegen lässt oder vergräbt;
- § 3 Abs. 2 h) am Steilufer klettert oder gräbt;
- § 3 Abs. 2 i) Sand oder Steine in größeren Mengen entnimmt;
- § 3 Abs. 2 j) Strandburgen baut oder tiefe Löcher gräbt, welche weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß entfernt sind;
- § 3 Abs. 2 k) Strandburgen oder -hütten, außer aus Sand und am Strand liegenden Steinen, aus Strandgut und anderen Stoffen errichtet;
- § 3 Abs. 2 l) eine Veranstaltung jeglicher Art ohne Genehmigung der zuständigen Institution gem. § 4 bewirbt oder durchführt;
- § 3 Abs. 2 m) andere Strandbesucher durch musikalische Darbietungen sowie durch Wiedergabe von Tonträgern, Radioempfang oder sonstige Belästigungen und Geräuscentwicklungen stört;
- § 3 Abs. 2 n) am Badestrand außerhalb des gekennzeichneten Strandabschnittes Stolper Ort reitet, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 erteilt wurde;
- den Nebenbestimmungen des § 5 zuwiderhandelt;
- § 3 Abs. 2 o) offene Feuer abbrennt oder grillt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 6 Abs. 4 erteilt wurde;
- den Nebenbestimmungen des § 6 zuwiderhandelt;
- § 3 Abs. 2 p) in Teil A gem. § 1 (2) außerhalb der vorgegebenen Zeiten und gekennzeichneten Strandabschnitten sich nach § 7 mit einem Hund dort aufhält oder einen mit sich führt, ohne dass eine Ausnahme nach § 7 Abs. 7 besteht;
- den Nebenbestimmungen des § 7 zuwiderhandelt;
- § 3 Abs. 2 q) fest installierte Sportanlagen für Ballspiele montiert sowie Münzfernrohre, Waagen, Automaten und sonstige Verkaufseinrichtungen aufstellt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 8 erteilt wurde;
- den Nebenbestimmungen des § 8 zuwiderhandelt;
- § 3 Abs. 2 r) motorgetriebene oder nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte oder andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte betreibt, nutzt, anlandet oder lagert, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 9 erteilt wurde;
- den Nebenbestimmungen des § 9 zuwiderhandelt;
- § 3 Abs. 2 s) außerhalb der vorgegebenen Zeiten und Strandabschnitten gem. § 10 Lenk- oder Steigdrachen betreibt, oder damit Strandbesucher gefährdet oder belästigt;
- den Nebenbestimmungen des § 10 zuwiderhandelt;

	<div>27. § 3 Abs. 2 t) Drohnen oder andere Fluggeräte betreibt oder steigen lässt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 11 erteilt wurde;</div> <div>28. § 3 Abs. 2 u) sich am Badestrand gewerblich betätigt oder Werbung aller Art durchführt, insbesondere ambulanten Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 12 erteilt wurde;</div> <div>29. den Nebenbestimmungen des § 12 zuwiderhandelt;</div> <div>30. § 13 Anordnungen weisungsberechtigter Personen nicht Folge leistet;</div> <div>31. § 15 Auflagen oder Bedingungen, die mit einer Ausnahme verbunden, sind zuwiderhandelt;</div> <div>(2) Zuwiderhandlungen können mit einer Geldbuße bis zu 1,0 TEUR geahndet werden. Andere Bußgeld- und Strafvorschriften bleiben davon unberührt.</div> <div>(3) Darüber hinaus können durch die zuständigen Ämter (gemäß §15), nach deren Gesetzen und Bestimmungen, weitere Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden.</div> <div>§ 17 Inkrafttreten</div> <div>Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.</div> <div>Rostock, XX.XX. 2021</div> <div>Der Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen</div> <div>Anhang 1</div> <div>Grafische Darstellung Badestrand – Entwurf - (wird nach dem Inkrafttreten der Satzung final erstellt) (Markierung für Teil A Teil B, Strandaufgänge, Hundeflächen, FKK Bereiche)</div>	
--	--	--

Warnemünde



Maßstab
1 : 4500
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus Geoport.HRO,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.





Maßstab
1 : 4500
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



Warnemünde / Diedrichshagen



Maßstab
1 : 4500
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus Geoport.HRO,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



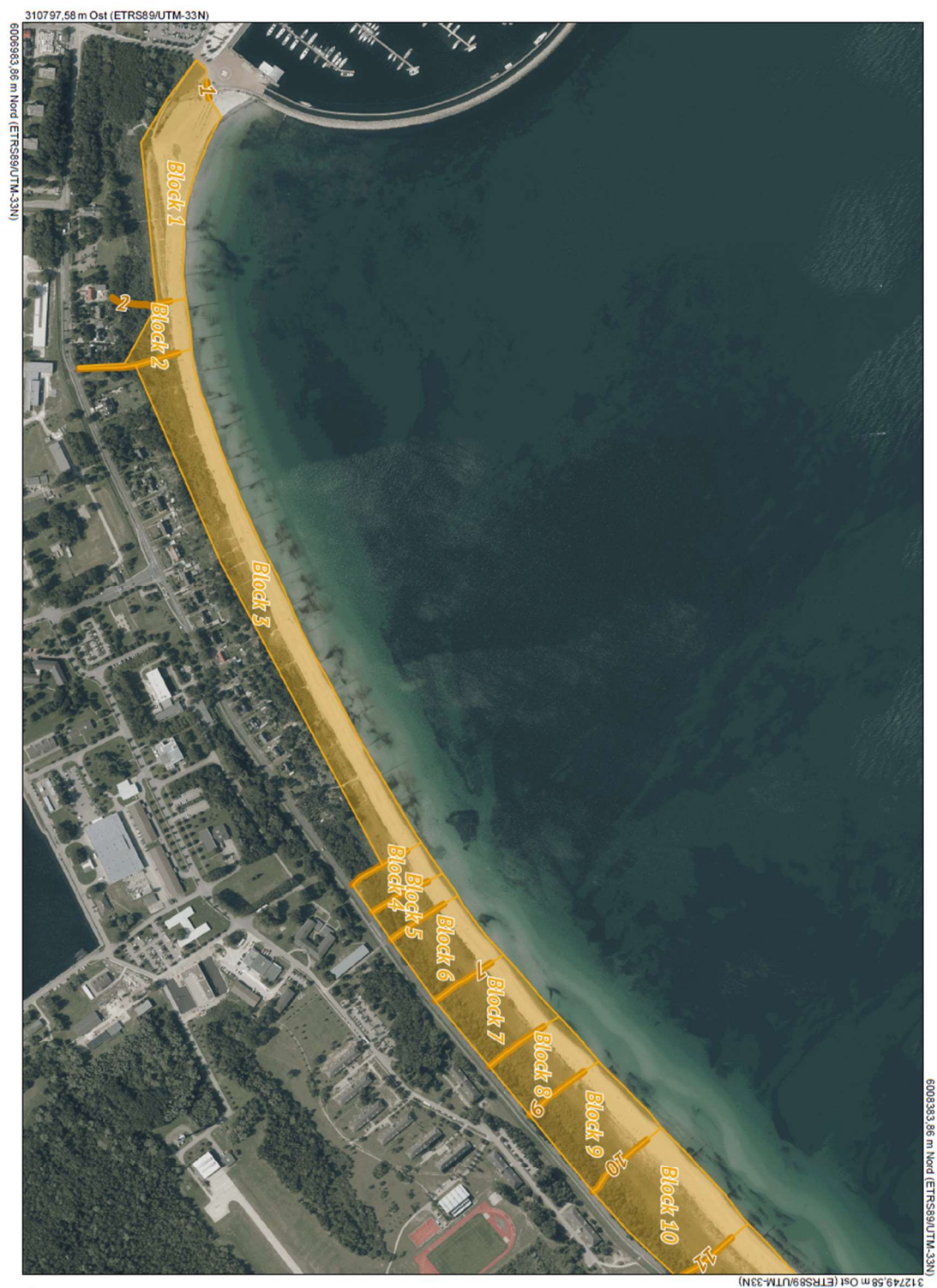


Maßstab
1 : 8000
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



Hohe Düne / Markgrafenheide



Maßstab
1 : 8000
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.





Maßstab
1 : 8000
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



Markgrafenheide



Maßstab
1 : 6500
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



Markgrafenheide (Teil B)



Maßstab
1 : 20000
Datum
24.02.2021

Dies ist ein Auszug aus *Geoport.HRO*,
dem Portal für Geodaten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock und Umgebung.
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen.



Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen Federführendes Amt: Eigenbetrieb TZR & W	Beteiligt: Hauptamt, Abt. Organisation
Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)	
Geplante Beratungsfolge:	
Datum 19.05.2021	Gremium Bürgerschaft
Zuständigkeit Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung) wird beschlossen (Anlagen 1.1 und 1.2).

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 6 Kommunalverfassung – KV M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

Nr. 0870/04-BV und 0476/06-DV

Sachverhalt:

Mit diesem Nachtrag werden die Anlagen ausgetauscht, die mit der ursprünglich eingereichten Beschlussvorlage übergeben wurden.

Es wurden keine inhaltlichen Änderungen gegenüber der Vorlage 1885/BV/2021 vorgenommen, lediglich formelle Anpassungen.

In der Beschlussvorlage wurde die Diskrepanz zur Anlage ausgeräumt. Dazu wurde im Gegenstand und im Beschlussvorschlag folgender Text „Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ ersetzt durch „Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)“.

Einzelne formelle Änderungen wurden in der Strandsatzung vorgenommen, indem die Einleitungsformel (Präambel), die weibliche Sprachform hinzugefügt sowie § 17 (Inkrafttreten/Außerkräfttreten) ergänzt wurden. Weiterhin werden die vier Links, die in § 5 Abs. 2, § 6 Abs. 5, § 10 Abs. 1 und § 11 Abs. 1 genannt sind, nicht als Bestandteil der Satzung mit übernommen. Diese können nach der Veröffentlichung im „Städtischen Anzeiger“ und Aufnahme in die Ortsrechtssammlung im INTERNET als „Hinweise“ aufgeführt werden. Die beiliegende Strandsatzung ersetzt die Satzung der Beschlussvorlage 2021/BV/1885.

Die Bezeichnung des Anhangs zur Strandsatzung „Grafische Darstellung Badestrand – Entwurf (wird nach dem Inkrafttreten der Satzung final erstellt)“ wurde geändert. Folgender Wortlaut wurde gestrichen: „Entwurf (wird nach dem Inkrafttreten der Satzung final erstellt)“. Der Anhang lautet wie folgt neu:

„Anhang

Grafische Darstellung Badestrand (Markierung für Teil A, Teil B, Strandaufgänge, Hundeflächen und FKK-Bereich)“.

Die Strandsatzung beinhaltet Luftbilder aus dem Geoport als Anhang zur grafischen Darstellung der Strandbereiche, sodass Gebäude zu erkennen sind. Dies wird mit der neuen Darstellung korrigiert. Gleichzeitig erhalten alle Übersichtskarten eine entsprechende Legende.

Der Anhang zur Satzung – Grafische Darstellung Badestrand – wird durch diese Vorlage ersetzt.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Anlage 1.1 ORS 3/3 Strandsatzung	öffentlich
2	Anlage 1.2 ORS 3/3 Strandsatzung Anhang Grafische Darstellung Badestrand (Markierung für Teil A, Teil B, Strandaufgänge, Hundeflächen und FKK-Bereich)	öffentlich
3	Anlage 2 Synopse	öffentlich

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

Satzung über die Ordnung im Strandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

Auf der Grundlage des § 5 Abs. 2 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBl. M-V S. 467), und Gesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V) vom 23. Februar 2010 (GVOBl. M-V S. 66), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221), wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft am 19. Mai 2021 folgende Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung) erlassen:

§ 1 Geltungsbereich

- (1) Die Satzung gilt für das Strandgebiet in den Ortsteilen Diedrichshagen, Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide (bewirtschafteter Strand im bisherigen Geltungsbereich; im Folgenden als „Teil A“ bezeichnet) sowie für den Bereich der Rostocker Heide (Naturstrand ohne Bewirtschaftung; im Folgenden als „Teil B“ bezeichnet) im Folgenden „Badestrand“ genannt. Das gesamte Gebiet ist im Anhang als grafische Darstellung Badestrand abgebildet. Der Anhang ist Bestandteil der Satzung.
- (2) Zum Teil A gehören der westliche Bereich von Geinitz Ort (Strandzugang 38) bis zur Westmole Warnemünde und der östliche Bereich von Hohe Düne (Strandzugang 2) bis Markgrafenheide (Strandzugang 34).
- (3) Zum Teil B gehört der unbewirtschaftete Naturstrand östlich vom Strandzugang 34 in Markgrafenheide bis zur Stadtgrenze Wiedortschneise in der Rostocker Heide.
- (4) Der Badestrand ist seeseitig begrenzt durch die Uferlinie der Ostsee als Grenze zwischen trockenem und nassem Sand und landseitig begrenzt durch den wasserseitigen Dünenfuß oder den Steiluferfuß.
- (5) Innerhalb dieser Grenzen gehören zum Strandgebiet im Sinne der Satzung auch die Dünen, Bühnen, Küstenschutzanlagen und das Steilufer.

§ 2 Strandzugänge

- (1) Der Badestrand ist nur über die gekennzeichneten Zuwegungen zu betreten. Das Betreten und Befahren der Dünenanlagen und der Abbruchkanten des Steilufers ist aus Küstenschutzgründen ganzjährig verboten.
- (2) Es ist untersagt, Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen abzulegen und zu lagern.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

(3) Ausgenommen von den vorgenannten Einschränkungen zum Befahren und Betreten der Dünen sowie der zeitlichen Lagerung von Gegenständen hierauf sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Personen legitimer Ämter und Institutionen, in deren Auftrag diese handeln.

§ 3 Verhalten am Badestrand

(1) Jede Person hat das Recht auf Besuch des Badestrandes. Der Badestrand dient vor allem der Erholung. Jeder hat sich so zu verhalten, dass andere nicht mehr als zumutbar und nach Umständen unvermeidbar beeinträchtigt werden. Der Zugang gemäß § 22 LWaG M- V ist dabei zu gewährleisten.

(2) Insbesondere sind am Badestrand verboten:

- a) das Baden im Molenbereich (Westmole Warnemünde), beginnend von der Mole über 200 Meter in westliche Richtung;
- b) das Abstellen und Fahren von Fahrzeugen, auch von Booten, mit Ausnahme der von legitimer Ämtern, Institutionen oder Personen, die in deren Auftrag handeln sowie von Krankenfahrstühlen;
- c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt zu benutzen oder zu beschädigen;
- d) die Aufstellung und Lagerung von Booten, Surfbrettern, Strandkörben, mobilen Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstigen Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;
- e) das Zelten und Aufstellen sowie das Benutzen von sonstigen beweglichen Unterkünften (Wohnwagen, Wohnmobile);
- f) die Verunreinigung von Badestrand, Düne und Wasser sowie das Versickern von Abwasser im Strandbereich oder in der Düne;
- g) das Wegwerfen, Liegenlassen und Vergraben von Abfällen aller Art;
- h) das Klettern und Graben am Steilufer;
- i) die unerlaubte Entnahme von Sand und Steinen in größeren Mengen;
- j) der Bau von Strandburgen in einer Entfernung von weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;
- k) das Errichten von Strandburgen oder -hütten aus Strandgut und anderen Stoffen, ausgenommen aus Sand und am Strand liegenden Steinen;
- l) beworbene Veranstaltungen jeglicher Art ohne behördliche Genehmigung;
- m) musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, der Radioempfang und sonstige Belästigungen und Geräuschentwicklungen, sofern andere Strandbesucherinnen und Strandbesucher dadurch gestört werden;

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

- n) das Reiten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 5;
- o) offene Feuer abzubrennen und zu grillen mit Ausnahme der Bestimmungen in § 6;
- p) das Mitführen von Hunden in Teil A gemäß § 1 Abs. 2 mit Ausnahme der Bestimmungen in § 7;
- q) die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 8;
- r) die Betreibung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 9;
- s) Drachen steigen zu lassen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 10;
- t) der Betrieb von Drohnen und anderen Fluggeräten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 11;
- u) jegliche gewerbliche Betätigung und Werbung aller Art, insbesondere der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 12.

§ 4 Bekleidung am Badestrand

- (1) An FKK-Stränden (Badestrand für Freikörperkultur - „FKK-Strand“) ist das Baden und Sonnenbaden ohne Bekleidung, Personen der Freikörperkultur vorbehalten.
- (2) Im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 gehören nachfolgend besonders dafür gekennzeichnete Strandabschnitte zu den FKK-Stränden:

Warnemünde/Diedrichshagen

- a) von Strandzugang 18 westlich bis Strandzugang 22 b FKK-Strand

Hohe Düne/Markgrafenheide

- b) von Strandzugang 4 östlich bis Strandzugang 18 FKK-Strand
- c) von Strandzugang 32 östlich bis Strandzugang 34 FKK-Strand.

- (3) In Warnemünde von Strandzugang 23 westlich bis Strandzugang 38 und im Strandbereich Teil B handelt es sich um einen Textil- und FKK-Strand. In diesem Bereich ist das bekleidete sowie das unbekleidete Sonnenbaden gestattet.

§ 5 Reiten am Badestrand

- (1) Das Reiten am Badestrand ist erlaubnispflichtig. Die Sondererlaubnis wird von der jeweils zuständigen Behörde erteilt. Sie bedarf der Schriftform und kann nur unter Berücksichtigung folgender Maßgaben erteilt werden:

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

- a) Diedrichshagen
Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten mit Sondererlaubnis im Naturschutzgebiet Stolteraa ab Strandaufgang 27 westwärts gestattet.
 - b) Markgrafenheide
Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten ab Strandaufgang 20 westwärts in Markgrafenheide und Hohe Düne mit Sondererlaubnis gestattet.
- (2) Am besonders gekennzeichneten Strandabschnitt Stolper Ort in der Rostocker Heide ist das Strandreiten ganzjährig gestattet. Der Strandabschnitt Stolper Ort ist über einen Zugang über die ausgewiesenen Reitwege zu erreichen.
- (3) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von der jeweiligen Tierführerin oder dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.

§ 6 Feuer, Grillen und entzündliche Stoffe

- (1) Das Shisha-Rauchen (mit Kohle oder anderen fossilen Brennstoffen) sind im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und im Strandbereich Teil B gemäß § 1 (3) ohne Ausnahme verboten.
- (2) Das Rauchen ist in folgenden Bereichen verboten:
- a) Strandabschnitt 12 (Warnemünde);
 - b) Strandabschnitt 8 (Markgrafenheide);
 - c) Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste westlich vom Strandzugang 2;
 - d) Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste östlich vom Strandzugang 10.
- (3) Im Teil B gemäß § 1 Abs. 3 sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen generell unzulässig.
- (4) Im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen nur mit erteilter schriftlicher Erlaubnis der Tourismuszentrale zulässig, mit Ausnahme folgender Bereiche des Badestrandes soweit dies zu nicht kommerziellen Zwecken erfolgt:

Warnemünde/Diedrichshagen

- a) gekennzeichneter Bereich Strandzugang 27, Höhe Toilette „Kleiner Sommerweg“, als Feuer- und Grillstätte,
- b) gekennzeichneter Bereich, Strandzugang 35 als Feuer- und Grillstätte;

Markgrafenheide

- a) gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 27, Höhe Campingplatz, als Feuer- und Grillstätte,
- b) gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 31, Höhe Strandresort, als Feuer- und Grillstätte,
- c) gekennzeichneter Bereich westlich von Strandzugang 20, Höhe Parkplatz Stubbenwiese, als Feuer- und Grillstätte.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

- (5) Ab Waldbrandgefahrenstufe 4 und/oder ab Windstärke 6 Bft ist es im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und im Strandbereich Teil B gemäß § 1 Abs. 3 verboten, offene Feuer zu entzünden und zu grillen.
- (6) Es ist verboten, Feuer- und Grillstätten während des Betriebes unbeaufsichtigt zu lassen oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers zu verlassen.
- (7) Es ist verboten, brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und Schutzanlagen sowie Strandzugängen zu entnehmen.

§ 7 Mitführen von Hunden am Badestrand

- (1) Im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und im Strandbereich Teil B gemäß § 1 Abs. 3 besteht Leinenzwang, wobei die Leine mehr als 2 m nicht überschreiten darf.
- (2) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 ist in der Zeit vom 01. Oktober – 30. April an allen Strandabschnitten erlaubt.
- (3) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 nur in den nachfolgenden, dafür besonders durch Schilder gekennzeichneten, Strandabschnitten gestattet:

Warnemünde

- a) Strandblöcken 8 – 9 zwischen den Strandzugängen 8 und 10 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr

Diedrichshagen

- b) Strandblöcken 27 – 30 zwischen den Strandzugängen 27 und 31 Strandblock 37 zwischen den Strandzugängen 36 und 37;

Hohe Düne

- c) Strandblöcken 10 und 11 zwischen den Strandzugängen 10 und 12.

Markgrafenheide

- d) Strandblock 24 zwischen den Strandzugängen 24 und 25 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr.

- (4) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil B gemäß § 1 Abs. 3 ist ganzjährig erlaubt.
- (5) Eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch die Tiere ist auszuschließen.
- (6) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von der jeweiligen Tierführerin oder dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

(7) Ausgenommen davon sind Blinden- und Therapiehunde, Begleithunde von Behinderten sowie Diensthunde der Behörden, Hunde des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes, soweit der bestimmungsgemäße Einsatz dies erfordert.

(8) Die Verordnung über das Führen und Halten von Hunden (Hundehalterverordnung - HundehVO M-V) sowie die Stadtverordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über das Halten und Führen von Hunden (Rostocker Hundeverordnung) gilt voll inhaltlich.

§ 8 Saisonaler Badebetrieb und wirtschaftliche Nutzung

(1) In der Zeit vom 1. April – 15. Oktober können die Badestrandflächen mit saisonaler Strandbewirtschaftung ausgestattet werden. Dies setzt einen Antrag und eine ggf. erforderliche Genehmigung entsprechend geltendem Bau- und Planungsrecht und/oder anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie ein Vertragsverhältnis mit der Tourismuszentrale voraus.

(2) Die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale ist verboten.

(3) Das Aufstellen von Strandkörben stellt eine erlaubnis- und entgeltspflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.

(4) Eine Stellfläche von min. 8 m² pro Strandkorb bis max. 10 m² darf nicht unter- bzw. überschritten werden.

(5) Die territoriale Abgrenzung und eigenmächtige Veränderung des zugewiesenen Stellplatzes sind nicht gestattet.

(6) Die Strandkorbstellflächen sind für alle Personen frei zugänglich. Der Aufenthalt zur Erholung und zum Sonnenbaden in diesen Bereichen und im direkten Strandkorbumfeld bleibt den legitimierten Nutzerinnen und Nutzern vorbehalten.

(7) Die Strandkörbe sind so zu platzieren, dass ein Korridor von mindestens der halben Strandbreite zwischen der Uferlinie und den Stellflächen für Strandkörbe für den Allgemeingebrauch zur Verfügung steht. Selbiger hat jedoch gleichzeitig über eine Mindestbreite von 25 m zu verfügen. Weiterhin sind Strandkörbe mit Hinblick auf potentielle Hochwasserereignisse während der Saison erst ab einer Höhenlage von 1 m NHN aufzustellen. Das Aufstellen von Bewirtschaftungseinrichtungen stellt eine erlaubnis- und entgeltspflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.

(8) Die wirtschaftliche Nutzung des Strandes ist ausschließlich unter Einsatz von Mehrweggeschirr oder biologisch abbaubarem Geschirr gestattet. Der Einsatz von Einweg-Plastikgeschirr oder biologisch abbaubarem Plastikgeschirr (z. B. PLA, CPLA, etc.) ist nicht gestattet.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

§ 9 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte

- (1) Die Betreibung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist im gesamten Teil B gemäß § 1 Abs. 3 sowie im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungsbereiches verlaufenden Badestrandes verboten.
- (2) Die kommerzielle Betreibung von Wasserfahrzeugen und -sportgeräten aller Art bedarf der schriftlichen Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und der Tourismuszentrale und gilt ausschließlich für den saisonalen Badebetrieb zwischen dem 1. April bis zum 15. Oktober eines jeden Jahres. Es wird darauf hingewiesen, dass die Erlaubnis bei unsachgemäßem Verhalten jederzeit widerrufen werden kann.
- (3) Die Wartung und Betankung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der Rettungskräfte verboten.
- (4) Durch die Betreiberinnen und Betreiber der Surfschulen bzw. -ausleihen sind am Badestrand jeweils deutlich sichtbare Markierungen und Hinweisschilder für die Strandbesucherinnen und Strandbesucher anzubringen. Im Badestrandbereich ist der Surfeinstieg gesondert zu kennzeichnen.
- (5) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist der Einstieg zum Kite-Surfen vom Strand aus in den nachfolgend genannten, dafür besonders gekennzeichneten, Bereichen gestattet:

Diedrichshagen

Strandblock 28 in westlicher Richtung

Warnemünde

- a) Strandblock 25 im Bühnenfeld des Einstieges der Windsurfer
- b) Strandblock 12 in östlicher Richtung

Hohe Düne

Strandblock 4 in östlicher Richtung

Markgrafenheide

Strandblock 31 bis 34.

§ 10 Drachensteigen am Badestrand

- (1) Das Betreiben von Lenkdrachen ist in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb in dafür gekennzeichneten Strandbereichen, ausgenommen bei erlaubtem Veranstaltungsbetrieb, gestattet:
 - a) Warnemünde, Strandblock 1 und 2,
 - b) Hohe Düne, zwischen den Strandzugängen 3 und 4.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

(2) Steigdrachen sind in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb nur dort zugelassen, wo Strandbesucherinnen und Strandbesucher nicht gefährdet oder belästigt werden.

(3) Das Drachensteigen ist stets mit äußerster Vorsicht und Rücksicht zu handhaben. Strandbesucherinnen und Strandbesucher dürfen dabei nicht gefährdet und belästigt werden.

§ 11 Drohnen, andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle

(1) Der Betrieb oder das Steigenlassen von unbemannten und motorisierten Flugkörpern (wie z. B. Drohnen) ist grundsätzlich verboten.

(2) Die Tourismuszentrale für Teil A und das Stadtforstamt für Teil B erteilt auf Antrag und in Abstimmung mit den zu beteiligenden Ämtern schriftliche Einzelgenehmigungen für kommerzielle Luftaufnahmen.

(3) Dies gilt nicht für öffentliche Einrichtungen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendig, oder zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Die jeweilig zuständige Institution gemäß § 15 ist unverzüglich über die notwendige Maßnahme zu informieren.

§ 12 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel

(1) Das Benutzen des Badestrandes Teil B gemäß § 1 Abs. 3 für kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanten Handel ist grundsätzlich verboten.

(2) Das Benutzen des Badestrandes Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und der vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung sowie zur Werbung und das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen und -fahren von Plakaten oder ähnlichen Schriften, Zetteln oder Transparenten bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale.

(3) Der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln am Badestrand Teil A gemäß § 1 Abs. 2 bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale und ist nur an den genehmigten Strandabschnitten mit Vorlage der Erlaubnis gestattet.

§ 13 Aufsicht

(1) Den Anordnungen der zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Badestrand angestellten und weisungsberechtigten Personen wie z. B. dem Strandvogt, dem Kommunalen Ordnungsdienst, Polizei und legitimierten Ämtern ist Folge zu leisten. Der von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beauftragte Strandvogt wacht an allen Aufgängen im Badestrandgebiet. Er ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Badestrandgebiet ermächtigt, Verstöße gegen die in den §§ 3 und 16 dieser Satzung beschriebenen Ge- bzw. Verbote durch Ausspruch einer Verwarnung oder eines Bußgeldes zu sanktionieren.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

- (2) Personen, die den Regelungen dieser Satzung zuwiderhandeln, können des Badestrandes verwiesen werden (Platzverweis).
- (3) Den Anordnungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wasserrettungsdienstes zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten.
- (4) Im Bereich der gekennzeichneten Strandabschnitte, erfolgt in der Zeit vom 15. Mai bis zum 15. September eines jeden Jahres die Bewachung des Badebetriebes. In den Bereichen außerhalb des bewachten Badestrandes erfolgt das Baden auf eigene Gefahr.
 - a) Die gesetzte Flagge Rot über Gelb an Rettungstürmen zeigt an, dass die Rettungstürme besetzt sind.
 - b) Bei zusätzlich gesetzter gelber Flagge besteht Badeverbot für ungeübte Schwimmerinnen und Schwimmer.
 - c) Bei gesetzter roter Flagge besteht absolutes Badeverbot.

§ 14 Wahrung der Rechte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Die Rechte aus dieser Satzung werden für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gemäß den Zuständigkeiten aus § 15 wahrgenommen. Dies gilt auch für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 16 der Satzung oder Verfolgung und Ahndung von Verstößen durch Ausspruch einer Verwarnung oder eines Platzverweises nach Maßgabe von § 13 dieser Satzung.

§ 15 Ausnahmegenehmigungen

- (1) Von den Beschränkungen können auf Antrag Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, sofern nicht höherrangiges Recht verletzt wird und die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewahrt werden.
- (2) Anträge auf Ausnahmegenehmigungen, sind an die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (für den Bereich Teil A § 1 Abs. 2) oder das Stadtforstamt (für den Bereich Teil B § 1 Abs. 3) zu richten.
- (3) Die Genehmigungen können mit Bedingungen und Auflagen versehen und auf jederzeitigen Widerruf erteilt werden.
- (4) Teil B des Strandgebietes (§ 1 Abs. 3) liegt im Naturschutzgebiet „Heiligensee und Hütelmoor“ sowie im Landschaftsschutzgebiet „Rostocker Heide“. Dort werden Ausnahmegenehmigungen nur erteilt, wenn das Schutzziel nicht beeinträchtigt wird. Namentlich die naturnahe Bewirtschaftung zum besonderen Schutz von Natur und Landschaft in ihrer Ganzheit oder einzelnen Teilen zur Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung von Lebensgemeinschaften oder Biotopen bestimmter Tier- und Pflanzenarten.
- (5) Genehmigungen, die Bereiche eines Landschaftsschutzgebietes oder Naturschutzgebietes betreffen, bedürfen zusätzlich der Genehmigung der Naturschutzbehörde.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

(6) Alle Maßnahmen im Geltungsbereich bedürfen der zusätzlichen Anzeige an/Genehmigungen durch die Untere Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg mit Ausnahme der für den saisonalen Badebetrieb nötigen Einrichtung von Liegeplätzen für Wasserfahrzeuge, der Befahrung des Strandes mit Fahrzeugen aller Art und der Aufstellung und Lagerung von Gegenständen.

§ 16 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 5 Abs. 3 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

1. § 2 Abs. 1 den Badestrand außerhalb gekennzeichneten Zuwegungen betritt sowie die Dünenanlagen und die Abbruchkanten des Steilufers betritt oder befährt;
2. § 2 Abs. 2 Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen ablegt und lagert;
3. § 3 Abs. 2 b) mit einem Fahrzeug (auch Boote) am Badestrand fährt oder es abstellt;
4. § 3 Abs. 2 c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt benutzt oder beschädigt;
5. § 3 Abs. 2 d) Boote, Surfbretter, Strandkörbe, mobile Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstige Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß aufstellt und lagert;
6. § 3 Abs. 2 e) zeltet oder sonstige bewegliche Unterkünfte (Wohnwagen, Wohnmobile) benutzt oder aufstellt;
7. § 3 Abs. 2 f) den Badestrand, die Düne und das Wasser verunreinigt oder im Strandbereich oder in der Düne Abwasser versickern lässt;
8. § 3 Abs. 2 g) Abfälle aller Art am Badestrand wegwirft, liegen lässt oder vergräbt;
9. § 3 Abs. 2 h) am Steilufer klettert oder gräbt;
10. § 3 Abs. 2 i) Sand oder Steine in größeren Mengen entnimmt;
11. § 3 Abs. 2 j) Strandburgen baut oder tiefe Löcher gräbt, welche weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß entfernt sind;
12. § 3 Abs. 2 k) Strandburgen oder -hütten, außer aus Sand und am Strand liegenden Steinen, aus Strandgut und anderen Stoffen errichtet;
13. § 3 Abs. 2 l) eine Veranstaltung jeglicher Art ohne Genehmigung der zuständigen Institution gemäß § 4 bewirbt oder durchführt;
14. § 3 Abs. 2 m) andere Strandbesucher durch musikalische Darbietungen sowie durch Wiedergabe von Tonträgern, Radioempfang oder sonstige Belästigungen und Geräuscentwicklungen stört;

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

15. § 3 Abs. 2 n) am Badestrand außerhalb des gekennzeichneten Strandabschnittes Stolper Ort reitet, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 erteilt wurde;
16. den Nebenbestimmungen des § 5 zuwiderhandelt;
17. § 3 Abs. 2 o) offene Feuer abbrennt oder grillt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 6 Abs. 4 erteilt wurde;
18. den Nebenbestimmungen des § 6 zuwiderhandelt;
19. § 3 Abs. 2 p) in Teil A gemäß § 1 Abs. 2 außerhalb der vorgegebenen Zeiten und gekennzeichneten Strandabschnitten sich nach § 7 mit einem Hund dort aufhält oder einen mit sich führt, ohne dass eine Ausnahme nach § 7 Abs. 7 besteht;
20. den Nebenbestimmungen des § 7 zuwiderhandelt;
21. § 3 Abs. 2 q) fest installierte Sportanlagen für Ballspiele montiert sowie Münzfernrohre, Waagen, Automaten und sonstige Verkaufseinrichtungen aufstellt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 8 erteilt wurde;
22. den Nebenbestimmungen des § 8 zuwiderhandelt;
23. § 3 Abs. 2 r) motorgetriebene oder nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte oder andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte betreibt, nutzt, anlandet oder lagert, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 9 erteilt wurde;
24. den Nebenbestimmungen des § 9 zuwiderhandelt;
25. § 3 Abs. 2 s) außerhalb der vorgegebenen Zeiten und Strandabschnitten gemäß § 10 Lenk- oder Steigdrachen betreibt, oder damit Strandbesucher gefährdet oder belästigt;
26. den Nebenbestimmungen des § 10 zuwiderhandelt;
27. § 3 Abs. 2 t) Drohnen oder andere Fluggeräte betreibt oder steigen lässt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 11 erteilt wurde;
28. § 3 Abs. 2 u) sich am Badestrand gewerblich betätigt oder Werbung aller Art durchführt, insbesondere ambulanten Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 12 erteilt wurde;
29. den Nebenbestimmungen des § 12 zuwiderhandelt;
30. § 13 Anordnungen weisungsberechtigter Personen nicht Folge leistet;
31. § 15 Auflagen oder Bedingungen, die mit einer Ausnahme verbunden, sind zuwiderhandelt;
- (2) Zuwiderhandlungen können mit einer Geldbuße bis zu 1,0 TEUR geahndet werden. Andere Bußgeld- und Strafvorschriften bleiben davon unberührt.
- (3) Darüber hinaus können durch die zuständigen Ämter (gemäß § 15), nach deren Gesetzen und Bestimmungen, weitere Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

§ 17 Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 21. März 2005, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 7 vom 31. März 2005, zuletzt geändert durch die Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 26. Mai 2006, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 12 vom 8. Juni 2006, außer Kraft.

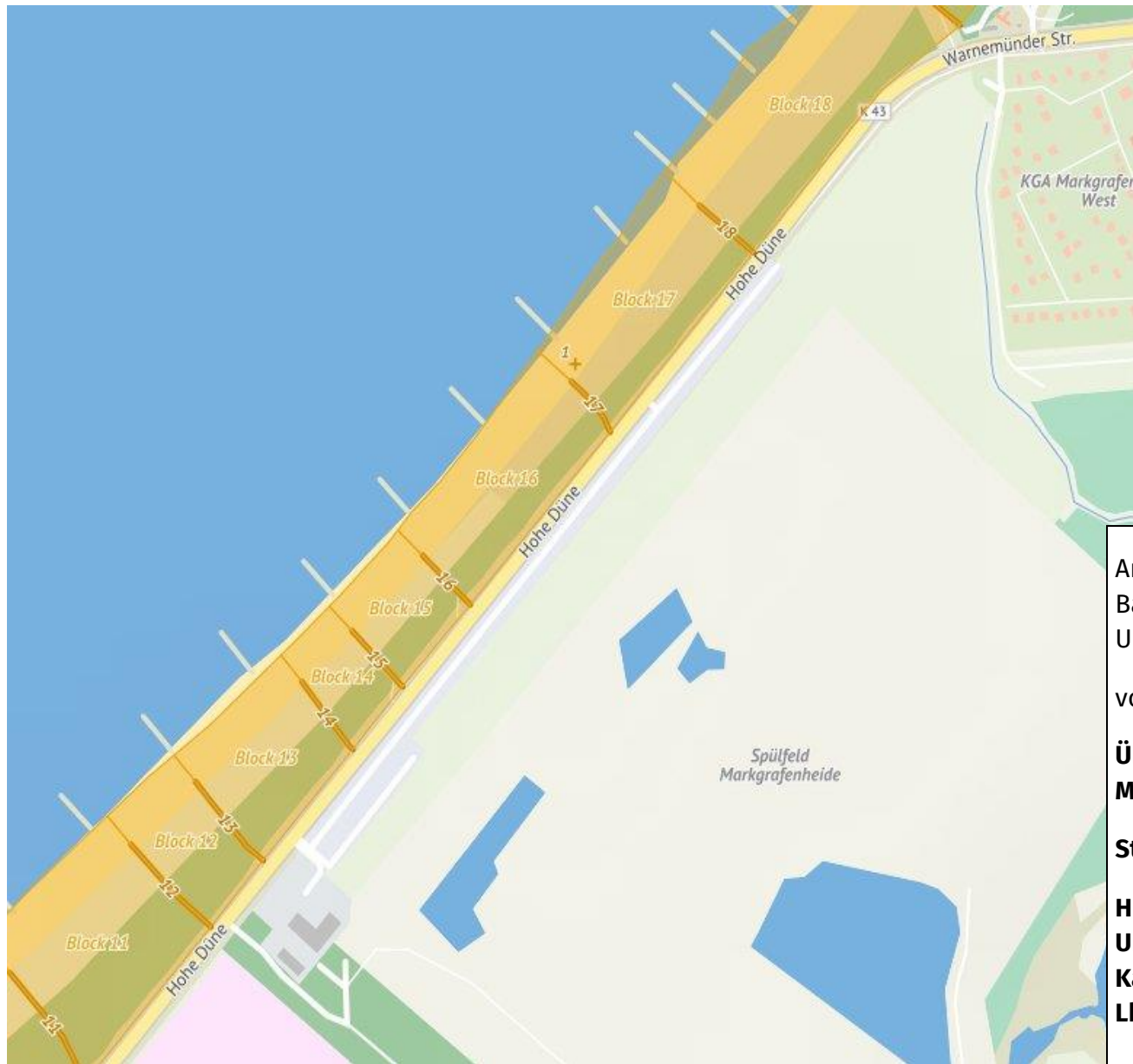
Rostock,

Claus Ruhe Madsen
Oberbürgermeister

Anhang

Grafische Darstellung Badestrand (Markierung für Teil A, Teil B, Strandaufgänge, Hundeflächen und FKK-Bereiche)





Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

vom

Übersichtskarte Strand Hohe Düne/ Markgrafenheide

Strandaufgänge 11 - 18

**Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |
Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009**

Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

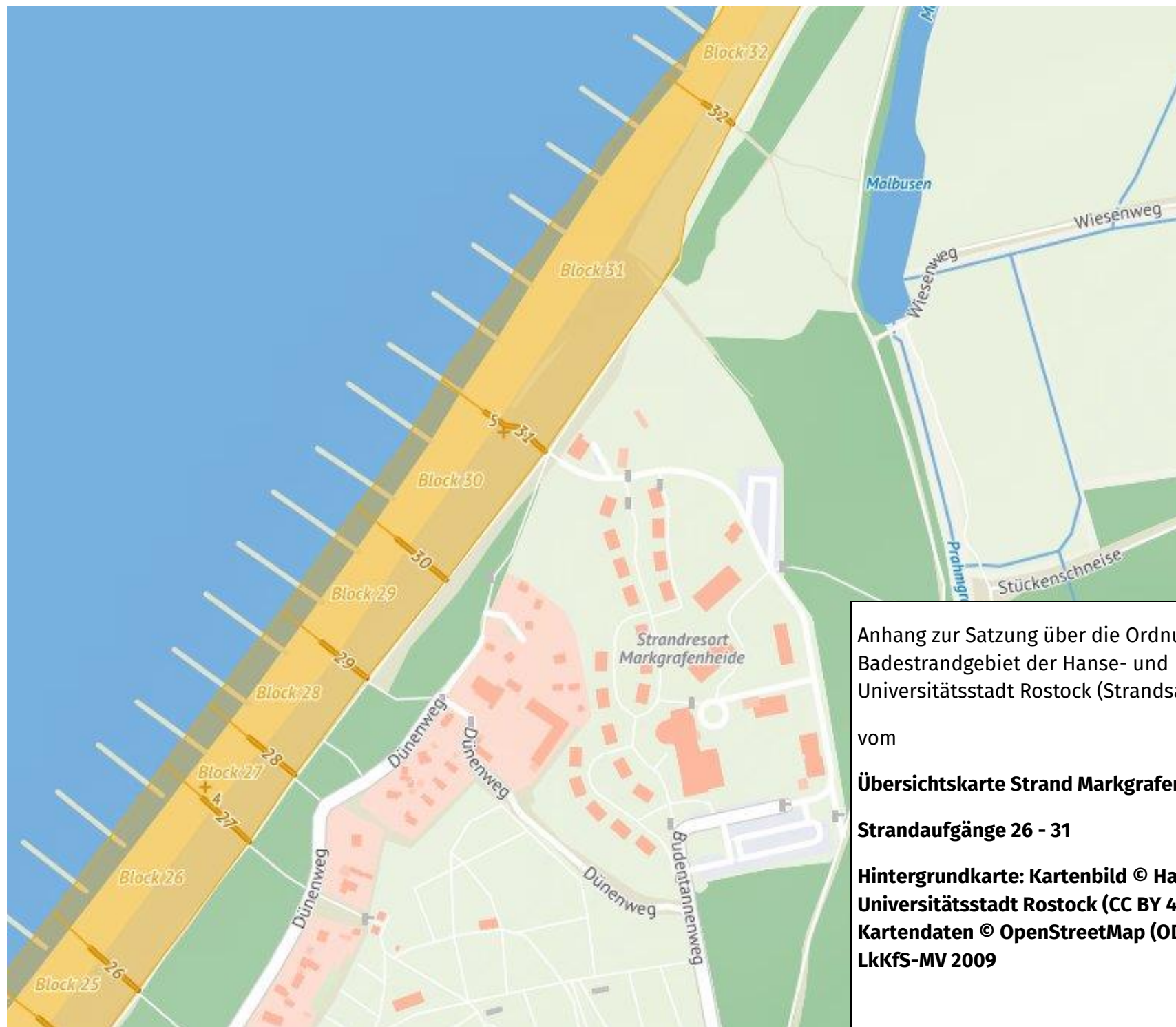
vom

Übersichtskarte Strand Markgrafenheide

Strandaufgänge 19 - 25

Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |
Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009





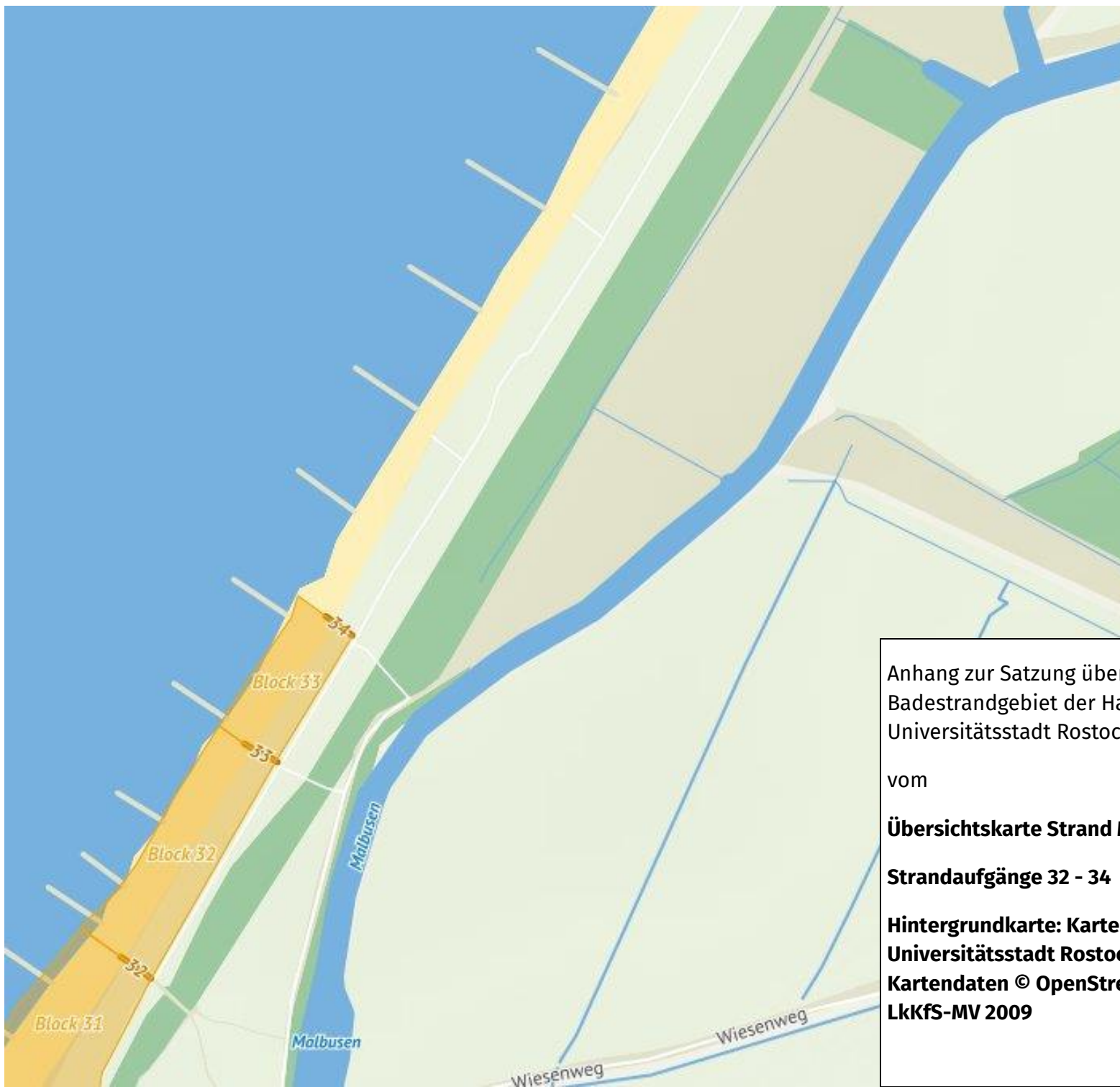
Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

vom

Übersichtskarte Strand Markgrafenheide

Strandaufgänge 26 - 31

Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |
Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009



Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

vom

Übersichtskarte Strand Markgrafenehe

Strandaufgänge 32 - 34

**Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |
Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009**

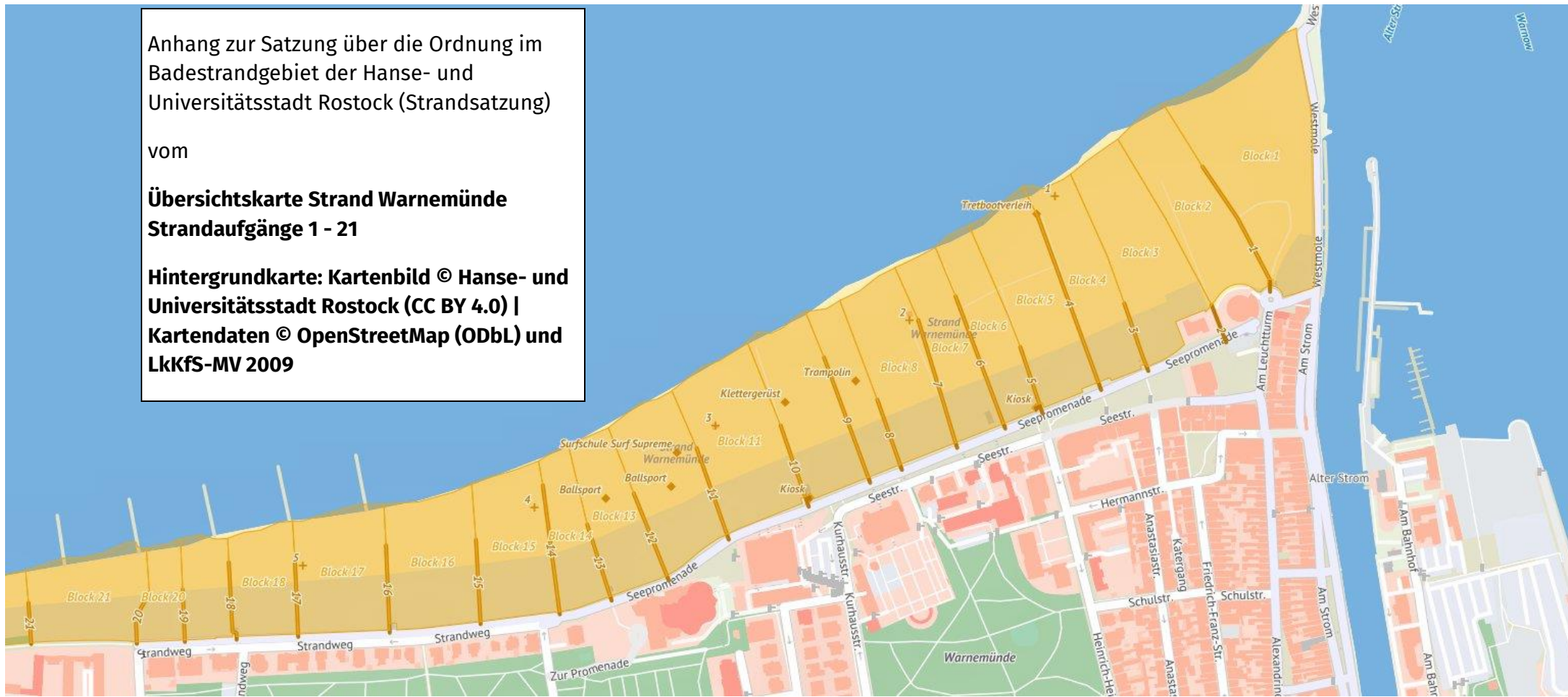
Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

vom

Übersichtskarte Strand Warnemünde Strandaufgänge 1 - 21

Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |

Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009



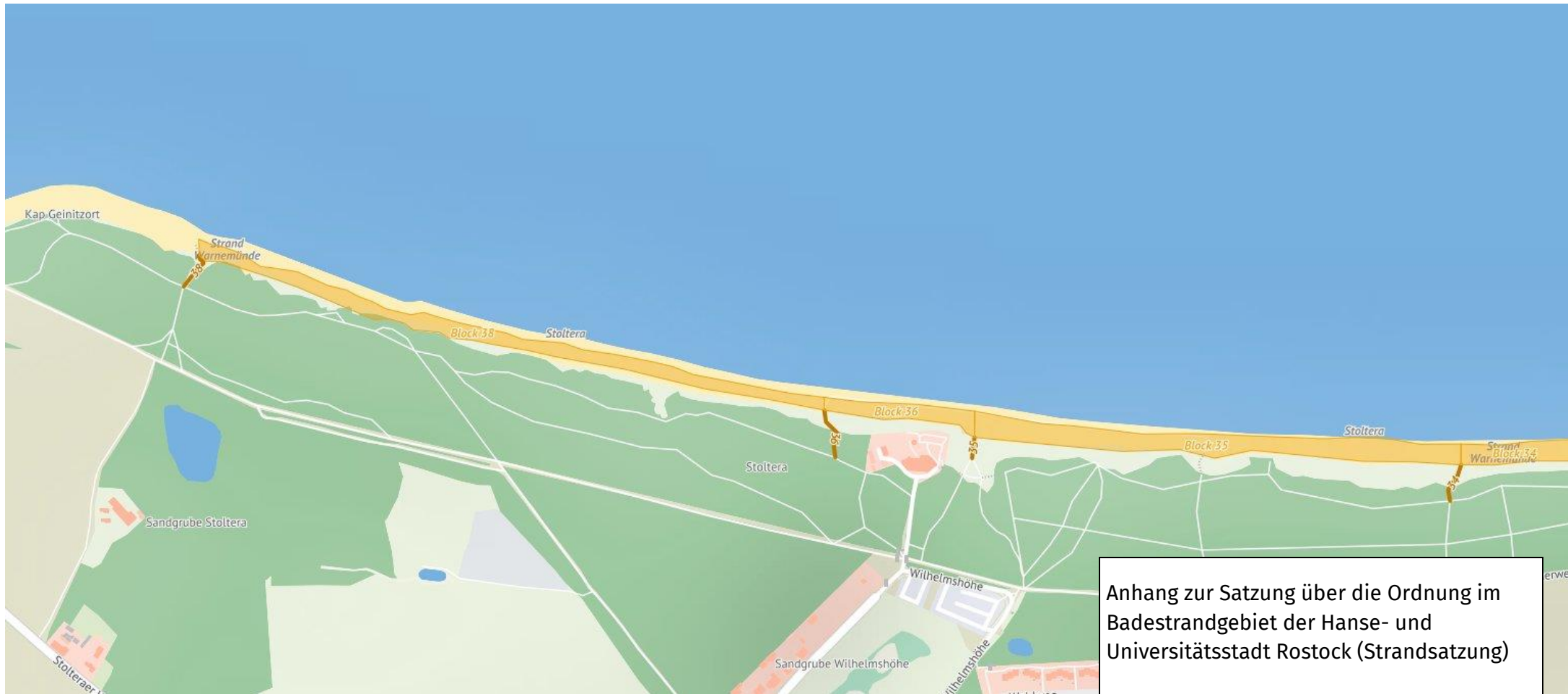


Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

vom

**Übersichtskarte Strand
Warnemünde/Diedrichshagen
Strandaufgänge 22 -34**

**Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |
Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009**

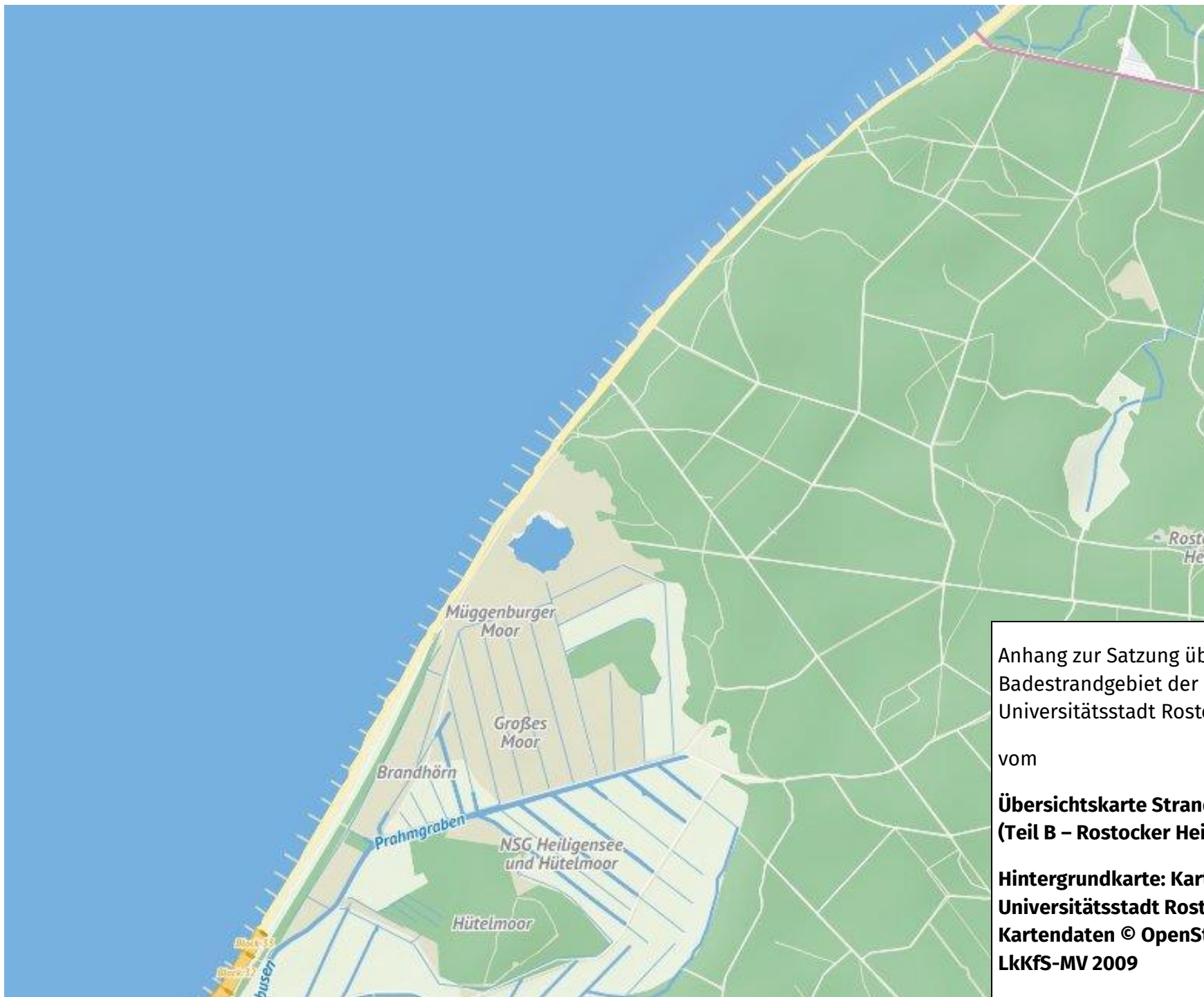


Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

vom

**Übersichtskarte Strand
Warnemünde/Diedrichshagen
Strandaufgänge 35 - 38**

**Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |
Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009**



Anhang zur Satzung über die Ordnung im
Badestrandgebiet der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)

vom

**Übersichtskarte Strand Markgrafenheide
(Teil B – Rostocker Heide)**

**Hintergrundkarte: Kartenbild © Hanse- und
Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) |
Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und
LkKfS-MV 2009**

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

Synopse

Alt	Neu
<p>Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock in der Fassung vom 26. Mai 2006</p> <p>Diese Fassung berücksichtigt die</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 21. März 2005, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 7 vom 30. März 2005, b) Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 26. Mai 2006, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 12 vom 8. Juni 2006. <p>§ 1 Geltungsbereich</p> <p>(1) Die Satzung gilt für das Badestrandgebiet (im Folgenden „Badestrand“ genannt) in den Ortsteilen Diedrichshagen, Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide.</p> <p>(2) Zum Badestrand gehören der westliche Bereich von Geinitz Ort (Strandzugang 38) bis zur Westmole Warnemünde und der östliche Bereich von Hohe Düne (Strandzugang 2) bis Markgrafenheide (Strandzugang 36). Er ist seeseitig begrenzt durch die Küstenlinie der Ostsee als Grenze zwischen trockenem und nassem Sand und landseitig begrenzt durch den wasserseitigen Dünenfuß oder den Steiluferhangfuß.</p>	<p>Satzung über die Ordnung im Strandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)</p> <p>Auf der Grundlage des § 5 Abs. 2 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBl. M-V S. 467), und Gesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V) vom 23. Februar 2010 (GVOBl. M-V S. 66), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221), wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft am 19. Mai 2021 folgende Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung) erlassen:</p> <p>§ 1 Geltungsbereich</p> <p>(1) Die Satzung gilt für das Strandgebiet in den Ortsteilen Diedrichshagen, Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide (bewirtschafteter Strand im bisherigen Geltungsbereich; im Folgenden als „Teil A“ bezeichnet) sowie für den Bereich der Rostocker Heide (Naturstrand ohne Bewirtschaftung; im Folgenden als „Teil B“ bezeichnet) im Folgenden „Badestrand“ genannt. Das gesamte Gebiet ist im Anhang als grafische Darstellung Badestrand abgebildet. Der Anhang ist Bestandteil der Satzung.</p> <p>(2) Zum Teil A gehören der westliche Bereich von Geinitz Ort (Strandzugang 38) bis zur Westmole Warnemünde und der östliche Bereich von Hohe Düne (Strandzugang 2) bis Markgrafenheide (Strandzugang 34).</p>

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

(3) Innerhalb dieser Grenzen gehören zum Badestrand im Sinne der Satzung auch die Dünen, Buhnen, Küstenschutzanlagen und das Steilufer.

§ 2 Strandzugänge

(1) Der Strand ist nur über die gekennzeichneten Zuwegungen zu betreten. Das Betreten und Befahren der Dünenanlagen und der Abbruchkanten des Steilufers ist aus Küstenschutzgründen ganzjährig verboten.

(2) Es ist untersagt, Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen abzulegen und zu lagern.

(3) Ausgenommen von den vorgenannten Einschränkungen zum Befahren und Betreten der Dünen sowie der zeitlichen Lagerung von Gegenständen hierauf sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Personen legitimer Ämter und Institutionen, in deren Auftrag diese handeln.

§ 3 Verhalten am Badestrand

(1) Jede Person hat das Recht auf kostenlosen Besuch des Badestrandes. Der Badestrand dient vor allem der Erholung. Jeder hat sich so zu verhalten, dass andere nicht mehr als zumutbar und nach Umständen unvermeidbar beeinträchtigt werden.

(3) Zum Teil B gehört der unbewirtschaftete Naturstrand östlich vom Strandzugang 34 in Markgrafenheide bis zur Stadtgrenze Wiedortschneise in der Rostocker Heide.

(4) Der Badestrand ist seeseitig begrenzt durch die Uferlinie der Ostsee als Grenze zwischen trockenem und nassem Sand und landseitig begrenzt durch den wasserseitigen Dünenfuß oder den Steiluferfuß.

(5) Innerhalb dieser Grenzen gehören zum Strandgebiet im Sinne der Satzung auch die Dünen, Buhnen, Küstenschutzanlagen und das Steilufer.

§ 2 Strandzugänge

(1) Der Badestrand ist nur über die gekennzeichneten Zuwegungen zu betreten. Das Betreten und Befahren der Dünenanlagen und der Abbruchkanten des Steilufers ist aus Küstenschutzgründen ganzjährig verboten.

(2) Es ist untersagt, Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen abzulegen und zu lagern.

(3) Ausgenommen von den vorgenannten Einschränkungen zum Befahren und Betreten der Dünen sowie der zeitlichen Lagerung von Gegenständen hierauf sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Personen legitimer Ämter und Institutionen, in deren Auftrag diese handeln.

§ 3 Verhalten am Badestrand

(1) Jede Person hat das Recht auf Besuch des Badestrandes. Der Badestrand dient vor allem der Erholung. Jeder hat sich so zu verhalten, dass andere nicht mehr als zumutbar und nach Umständen unvermeidbar beeinträchtigt werden. Der Zugang gemäß § 22 LWaG M- V ist dabei zu gewährleisten.

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>(2) Insbesondere sind verboten:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) das Zelten und Aufstellen und Benutzen von sonstigen beweglichen Unterkünften (Wohnwagen, Wohnmobile); b) das Wegwerfen, Liegenlassen und Vergraben von Hundekot und von Abfällen aller Art; c) das Abstellen und Fahren von Fahrzeugen, auch von Booten, mit Ausnahme der von legitimierte Ämtern, Institutionen oder Personen, die in deren Auftrag handeln sowie von Krankenfahrstühlen; d) das Klettern und Graben am Steilufer (geologisches Schutzgebiet); e) die Verunreinigung von Badestrand, Düne und Wasser sowie das Versickern von Abwasser im Strandbereich oder in der Düne; f) der Bau von Strandburgen und das Graben von tiefen Löchern in einer Entfernung von weniger als 2 m vom seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß; g) das Errichten von Strandburgen oder -hütten aus Strandgut und anderen Stoffen, ausgenommen aus Sand und am Strand liegenden Steinen; h) die Aufstellung und Lagerung von Booten, Surfbrettern, Strandkörben, mobilen Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstigen Materialien in einem Abstand von weniger als 2 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß; i) die unerlaubte Entnahme von Sand und Steinen in größeren Mengen; j) das Reiten ohne Sondererlaubnis; 	<p>(2) Insbesondere sind am Badestrand verboten:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) das Baden im Molenbereich (Westmole Warnemünde), beginnend von der Mole über 200 Meter in westliche Richtung; b) das Abstellen und Fahren von Fahrzeugen, auch von Booten, mit Ausnahme der von legitimierte Ämtern, Institutionen oder Personen, die in deren Auftrag handeln sowie von Krankenfahrstühlen; c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt zu benutzen oder zu beschädigen; d) die Aufstellung und Lagerung von Booten, Surfbrettern, Strandkörben, mobilen Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstigen Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß; e) das Zelten und Aufstellen sowie das Benutzen von sonstigen beweglichen Unterkünften (Wohnwagen, Wohnmobile); f) die Verunreinigung von Badestrand, Düne und Wasser sowie das Versickern von Abwasser im Strandbereich oder in der Düne; g) das Wegwerfen, Liegenlassen und Vergraben von Abfällen aller Art; h) das Klettern und Graben am Steilufer; i) die unerlaubte Entnahme von Sand und Steinen in größeren Mengen; j) der Bau von Strandburgen in einer Entfernung von weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß;
--	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>k) musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, der Radioempfang und sonstige Belästigungen und Geräuschentwicklungen, sofern andere Strandbesucher dadurch gestört werden;</p> <p>l) offene Feuer abzubrennen und zu grillen, es sei denn, es liegt eine Erlaubnis nach § 4 vor;</p> <p>m) ab Waldbrandstufe 3 offene Feuer zu entzünden und zu grillen;</p> <p>n) Feuer- und Grillstätten während des Betriebes unbeaufsichtigt zu lassen oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers zu verlassen;</p> <p>o) brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und Schutzanlagen sowie Strandzugängen zu entnehmen;</p> <p>p) die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (im Folgenden „Tourismuszentrale“ genannt);</p> <p>q) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt zu benutzen oder zu beschädigen;</p> <p>r) die gewerbliche Betätigung und Werbung aller Art mit Ausnahme der Bestimmungen des § 10;</p> <p>s) der Verkauf von Waren mit Ausnahme der Bestimmungen des § 10.</p>	<p>k) das Errichten von Strandburgen oder -hütten aus Strandgut und anderen Stoffen, ausgenommen aus Sand und am Strand liegenden Steinen;</p> <p>l) beworbene Veranstaltungen jeglicher Art ohne behördliche Genehmigung;</p> <p>m) musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, der Radioempfang und sonstige Belästigungen und Geräuschentwicklungen, sofern andere Strandbesucherinnen und Strandbesucher dadurch gestört werden;</p> <p>n) das Reiten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 5;</p> <p>o) offene Feuer abzubrennen und zu grillen mit Ausnahme der Bestimmungen in § 6;</p> <p>p) das Mitführen von Hunden in Teil A gemäß § 1 Abs. 2 mit Ausnahme der Bestimmungen in § 7;</p> <p>q) die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 8;</p> <p>r) die Betreuung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 9;</p> <p>s) Drachen steigen zu lassen mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 10;</p>
---	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>§ 4 Feuer und Grillen am Badestrand</p> <p>(1) Das Abbrennen von offenen Feuern und das Grillen zu nicht kommerziellen Zwecken sind in folgenden Bereichen des Badestrandes erlaubt:</p> <p>Warnemünde</p> <ul style="list-style-type: none"> – gekennzeichneter Bereich Strandzugang 27, Höhe Toilette/Ausleihe „Am Waldessaum“, als Feuer- und Grillstätte, – gekennzeichneter Bereich Surfschule, Strandzugang 22, als Grillstätte; <p>Markgrafenheide</p> <ul style="list-style-type: none"> – gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 27, Höhe Campingplatz, als Feuer- und Grillstätte, – gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 31, Höhe Ostsee-Ferienzentrum, als Feuer- und Grillstätte. <p>(2) In allen übrigen Bereichen des Badestrandes sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen nur mit Erlaubnis der Tourismuszentrale zulässig.</p>	<p>t) der Betrieb von Drohnen und anderen Fluggeräten mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 11;</p> <p>u) jegliche gewerbliche Betätigung und Werbung aller Art, insbesondere der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, mit Ausnahme der Bestimmungen aus § 12.</p> <p>§ 4 Bekleidung am Badestrand</p> <p>(1) An FKK-Stränden (Badestrand für Freikörperkultur - „FKK-Strand“) ist das Baden und Sonnenbaden ohne Bekleidung, Personen der Freikörperkultur vorbehalten.</p> <p>(2) Im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 gehören nachfolgend besonders dafür gekennzeichnete Strandabschnitte zu den FKK-Stränden:</p> <p><u>Warnemünde/Diedrichshagen</u></p> <p>a) von Strandzugang 18 westlich bis Strandzugang 22 b FKK-Strand</p> <p><u>Hohe Düne/Markgrafenheide</u></p> <p>b) von Strandzugang 4 östlich bis Strandzugang 18 FKK-Strand</p>
--	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>§ 5 Bekleidung am Badestrand</p> <p>(1) Das Baden und Sonnenbaden ohne Bekleidung ist in den nachfolgenden, besonders dafür gekennzeichneten, Strandabschnitten gestattet (Badestrand für Freikörperkultur - „FKK-Strand“):</p> <p>Warnemünde/Diedrichshagen</p> <ul style="list-style-type: none"> – von Strandzugang 18 westlich bis Strandzugang 23 Strand FKK- – von Strandzugang 25 westlich bis Strandzugang 38 Strand; FKK- <p>Hohe Düne/Markgrafenheide</p> <ul style="list-style-type: none"> – von Strandzugang 4 östlich bis Strandzugang 23 Strand FKK- – von Strandzugang 32 östlich bis Strandzugang 36 Strand. FKK- <p>(2) Warnemünde</p> <ul style="list-style-type: none"> – von Strandzugang 23 westlich bis Strandzugang 25 und FKK-Strand. Textil- 	<p>c) von Strandzugang 32 östlich bis Strandzugang 34 FKK-Strand.</p> <p>(3) In Warnemünde von Strandzugang 23 westlich bis Strandzugang 38 und im Strandbereich Teil B handelt es sich um einen Textil- und FKK-Strand. In diesem Bereich ist das bekleidete sowie das unbekleidete Sonnenbaden gestattet.</p> <p>§ 5 Reiten am Badestrand</p> <p>(1) Das Reiten am Badestrand ist erlaubnispflichtig. Die Sondererlaubnis wird von der jeweils zuständigen Behörde erteilt. Sie bedarf der Schriftform und kann nur unter Berücksichtigung folgender Maßgaben erteilt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Diedrichshagen Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten mit Sondererlaubnis im Naturschutzgebiet Stolteraa ab Strandaufgang 27 westwärts gestattet. b) Markgrafenheide Zwischen dem 1. Oktober und dem 30. April ist das Strandreiten ab Strandaufgang 20 westwärts in Markgrafenheide und Hohe Düne mit Sondererlaubnis gestattet. <p>(2) Am besonders gekennzeichneten Strandabschnitt Stolper Ort in der Rostocker Heide ist das Strandreiten ganzjährig gestattet. Der Strandabschnitt Stolper Ort ist über einen Zugang über die ausgewiesenen Reitwege zu erreichen.</p> <p>(3) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von der jeweiligen Tierführerin oder dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.</p>
---	--

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>§ 6 Mitführen von Hunden am Badestrand</p> <p>(1) Der Aufenthalt von Hunden ist in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September in den nachfolgenden, dafür besonders gekennzeichneten, Strandabschnitten gestattet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Diedrichshagen Strandblock 33 zwischen den Strandzugängen 32 und 33, Strandblock 37 zwischen den Strandzugängen 36 und 37; – Warnemünde Strandkorbvermietung für Hundebesitzerinnen und Hundebesitzer Strandzugang 14, östliche und westliche Seite (etwa 20 m) mit Leinenzwang, wobei 2 m Leinenlänge nicht überschritten werden darf; – Hohe Düne Strandblöcke 10 und 11 zwischen den Strandzugängen 10, 11 und 12. <p>(2) Ausgenommen davon sind Blinden- und Therapiehunde, Begleithunde von Behinderten sowie Diensthunde der Behörden, Hunde des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes, soweit der bestimmungsgemäße Einsatz dies erfordert.</p> <p>(3) Eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch die Tiere ist auszuschließen.</p>	<p>§ 6 Feuer, Grillen und entzündliche Stoffe</p> <p>(1) Das Shisha-Rauchen (mit Kohle oder anderen fossilen Brennstoffen) sind im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und im Strandbereich Teil B gemäß § 1 (3) ohne Ausnahme verboten.</p> <p>(2) Das Rauchen ist in folgenden Bereichen verboten:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Strandabschnitt 12 (Warnemünde); b) Strandabschnitt 8 (Markgrafenheide); c) Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste westlich vom Strandzugang 2; d) Im Umkreis von 20 m um die Klettergerüste östlich vom Strandzugang 10. <p>(3) Im Teil B gemäß § 1 Abs. 3 sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen generell unzulässig.</p> <p>(4) Im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 sind das Abbrennen offener Feuer und das Grillen nur mit erteilter schriftlicher Erlaubnis der Tourismuszentrale zulässig, mit Ausnahme folgender Bereiche des Badestrandes soweit dies zu nicht kommerziellen Zwecken erfolgt:</p> <p><u>Warnemünde/Diedrichshagen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) gekennzeichneter Bereich Strandzugang 27, Höhe Toilette „Kleiner Sommerweg“, als Feuer- und Grillstätte, b) gekennzeichneter Bereich, Strandzugang 35 als Feuer- und Grillstätte; <p><u>Markgrafenheide</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) gekennzeichneter Bereich westlich vom Strandzugang 27, Höhe Campingplatz, als Feuer- und Grillstätte,
---	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

	<p>b) gekennzeichnete Bereich westlich vom Strandzugang 31, Höhe Strandresort, als Feuer- und Grillstätte,</p> <p>c) gekennzeichnete Bereich westlich von Strandzugang 20, Höhe Parkplatz Stubbenwiese, als Feuer- und Grillstätte.</p> <p>(5) Ab Waldbrandgefahrenstufe 4 und/oder ab Windstärke 6 Bft ist es im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und im Strandbereich Teil B gemäß § 1 Abs. 3 verboten, offene Feuer zu entzünden und zu grillen.</p> <p>(6) Es ist verboten, Feuer- und Grillstätten während des Betriebes unbeaufsichtigt zu lassen oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers zu verlassen.</p> <p>(7) Es ist verboten, brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und Schutzanlagen sowie Strandzugängen zu entnehmen.</p>
<p>§ 7 Strandkörbe</p> <p>(1) Das Aufstellen von Strandkörben stellt eine erlaubnis- und entgeltspflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale. Die Erlaubnis ist von Haftungsansprüchen frei.</p> <p>(2) Eine Stellfläche von ca. 9 m² pro Strandkorb darf nicht überschritten werden.</p> <p>(3) Die territoriale Abgrenzung und eigenmächtige Veränderung des zugewiesenen Stellplatzes sind nicht gestattet.</p> <p>(4) Die Strandkorbstellflächen sind für alle Personen frei zugänglich. Der Aufenthalt zur Erholung und zum Sonnenbaden in diesen Bereichen und im direkten Strandkorbumbfeld bleibt den legitimierte Nutzerinnen und</p>	<p>§ 7 Mitführen von Hunden am Badestrand</p> <p>(1) Im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und im Strandbereich Teil B gemäß § 1 Abs. 3 besteht Leinenzwang, wobei die Leine mehr als 2 m nicht überschreiten darf.</p> <p>(2) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 ist in der Zeit vom 01. Oktober – 30. April an allen Strandabschnitten erlaubt.</p> <p>(3) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 nur in den nachfolgenden, dafür besonders durch Schilder gekennzeichneten, Strandabschnitten gestattet:</p>

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>Nutzern vorbehalten.</p> <p>(5) Die Strandkörbe sind so zu platzieren, dass ein mindestens 10 m breiter Durchgangsbereich zwischen Strandkorb und Küstenlinie bei Mittelwasserstand der Ostsee gewährleistet ist.</p>	<p><u>Warnemünde</u></p> <p>a) Strandblöcken 8 – 9 zwischen den Strandzugängen 8 und 10 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr</p> <p><u>Diedrichshagen</u></p> <p>b) Strandblöcken 27 – 30 zwischen den Strandzugängen 27 und 31 Strandblock 37 zwischen den Strandzugängen 36 und 37;</p> <p><u>Hohe Düne</u></p> <p>c) Strandblöcken 10 und 11 zwischen den Strandzugängen 10 und 12.</p> <p><u>Markgrafenheide</u></p> <p>d) Strandblock 24 zwischen den Strandzugängen 24 und 25 in der Zeit von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr.</p> <p>(4) Das Mitführen bzw. der Aufenthalt von Hunden im Teil B gemäß § 1 Abs. 3 ist ganzjährig erlaubt.</p> <p>(5) Eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch die Tiere ist auszuschließen.</p> <p>(6) Durch das Tier entstandene Verunreinigungen sind von der jeweiligen Tierführerin oder dem jeweiligen Tierführer unverzüglich zu beseitigen.</p> <p>(7) Ausgenommen davon sind Blinden- und Therapiehunde, Begleithunde von Behinderten sowie Diensthunde der Behörden, Hunde des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes, soweit der bestimmungsgemäße Einsatz dies erfordert.</p> <p>(8) Die Verordnung über das Führen und Halten von Hunden (Hundehalterverordnung - HundehVO M-V) sowie die Stadtverordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über das Halten und Führen von Hunden (Rostocker Hundeverordnung) gilt voll inhaltlich.</p>
--	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

§ 8 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte

(1) Die Betreibung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungsbereiches verlaufenden Badestrand untersagt. Die kommerzielle Betreibung von Wasserfahrzeugen und -sportgeräten aller Art bedarf der schriftlichen Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und der Tourismuszentrale.

(2) Die Wartung und Betankung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der Rettungs- und Sicherheitskräfte verboten.

(3) Durch die Betreiberinnen und Betreiber der Surfschulen bzw. -ausleihen sind am Badestrand jeweils deutlich sichtbare Markierungen und Hinweisschilder für die Strandbesucher anzubringen. Im Badestrandbereich ist der Surfeinstieg gesondert zu kennzeichnen.

(4) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist der Einstieg zum Kite-Surfen vom Strand aus in den nachfolgend genannten, dafür besonders gekennzeichneten, Bereichen gestattet:

- Diedrichshagen
Strandblock 28 in westlicher Richtung
- Warnemünde
Strandblock 23 im Bühnenfeld des Einstieges der Windsurfer
Strandblock 13 in östlicher Richtung
- Hohe Düne

§ 8 Saisonaler Badebetrieb und wirtschaftliche Nutzung

(1) In der Zeit vom 1. April – 15. Oktober können die Badestrandflächen mit saisonaler Strandbewirtschaftung ausgestattet werden. Dies setzt einen Antrag und eine ggf. erforderliche Genehmigung entsprechend geltendem Bau- und Planungsrecht und/oder anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie ein Vertragsverhältnis mit der Tourismuszentrale voraus.

(2) Die Montage fest installierter Sportanlagen für Ballspiele sowie das Aufstellen von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale ist verboten.

(3) Das Aufstellen von Strandkörben stellt eine erlaubnis- und entgeltspflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.

(4) Eine Stellfläche von min. 8 m² pro Strandkorb bis max. 10 m² darf nicht unter- bzw. überschritten werden.

(5) Die territoriale Abgrenzung und eigenmächtige Veränderung des zugewiesenen Stellplatzes sind nicht gestattet.

(6) Die Strandkorbstellflächen sind für alle Personen frei zugänglich. Der Aufenthalt zur Erholung und zum Sonnenbaden in diesen Bereichen und im direkten Strandkorbumbfeld bleibt den legitimierten Nutzerinnen und Nutzern vorbehalten.

(7) Die Strandkörbe sind so zu platzieren, dass ein Korridor von mindestens der halben Strandbreite zwischen der Uferlinie und den Stellflächen für Strandkörbe für den Allgemeingebrauch zur Verfügung steht. Selbiger hat jedoch gleichzeitig über eine Mindestbreite von 25 m zu verfügen. Weiterhin sind Strandkörbe mit Hinblick auf potentielle Hochwasserer-

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>Strandblock 4 in östlicher Richtung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Markgrafenheide Strandblock 31 in östlicher Richtung. <p>§ 9 Drachensteigen am Badestrand</p> <p>(1) Das Betreiben von Lenkdrachen ist in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb in dafür gekennzeichneten Strandbereichen gestattet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Warnemünde, Strandblock 1, – Hohe Düne, zwischen den Strandzugängen 3 und 4 <p>ausgenommen bei erlaubtem Veranstaltungsbetrieb.</p> <p>(2) Steigdrachen sind in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb nur dort zugelassen, wo Strandbesucher nicht gefährdet und belästigt werden.</p> <p>(3) Das Drachensteigen ist stets mit äußerster Vorsicht und Rücksicht zu handhaben. Strandbesucher dürfen dabei nicht gefährdet und belästigt werden.</p>	<p>eignisse während der Saison erst ab einer Höhenlage von 1 m NHN aufzustellen. Das Aufstellen von Bewirtschaftungseinrichtungen stellt eine erlaubnis- und entgeltspflichtige Nutzung dar und bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Tourismuszentrale.</p> <p>(8) Die wirtschaftliche Nutzung des Strandes ist ausschließlich unter Einsatz von Mehrweggeschirr oder biologisch abbaubarem Geschirr gestattet. Der Einsatz von Einweg-Plastikgeschirr oder biologisch abbaubarem Plastikgeschirr (z. B. PLA, CPLA, etc.) ist nicht gestattet.</p> <p>§ 9 Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere Sportgeräte</p> <p>(1) Die Betreuung, Nutzung, Anlandung und Lagerung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist im gesamten Teil B gemäß § 1 Abs. 3 sowie im Teil A gemäß § 1 Abs. 2 auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungsbereiches verlaufenden Badestrandes verboten.</p> <p>(2) Die kommerzielle Betreuung von Wasserfahrzeugen und -sportgeräten aller Art bedarf der schriftlichen Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und der Tourismuszentrale und gilt ausschließlich für den saisonalen Badebetrieb zwischen dem 1. April bis zum 15. Oktober eines jeden Jahres. Es wird darauf hingewiesen, dass die Erlaubnis bei unsachgemäßem Verhalten jederzeit widerrufen werden kann.</p> <p>(3) Die Wartung und Betankung motorgetriebener und nicht motorgetriebener Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und anderer erlaubnispflichtiger Sport- und Spielgeräte ist mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der Rettungskräfte verboten.</p> <p>(4) Durch die Betreiberinnen und Betreiber der Surfschulen bzw. -</p>
---	--

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>§ 10 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel</p> <p>(1) Das Benutzen des Badestrandes und der vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung sowie zur Werbung und das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen und -fahren von Plakaten oder ähnlichen Schriften, Zetteln oder Transparenten bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale.</p> <p>(2) Der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln ist am Badestrand nicht gestattet. Ausgenommen davon ist</p>	<p>ausleihen sind am Badestrand jeweils deutlich sichtbare Markierungen und Hinweisschilder für die Strandbesucherinnen und Strandbesucher anzubringen. Im Badestrandbereich ist der Surfeinstieg gesondert zu kennzeichnen.</p> <p>(5) In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ist der Einstieg zum Kite-Surfen vom Strand aus in den nachfolgend genannten, dafür besonders gekennzeichneten, Bereichen gestattet:</p> <p><u>Diedrichshagen</u> Strandblock 28 in westlicher Richtung</p> <p><u>Warnemünde</u> a) Strandblock 25 im Bühnenfeld des Einstieges der Windsurfer b) Strandblock 12 in östlicher Richtung</p> <p><u>Hohe Düne</u> Strandblock 4 in östlicher Richtung</p> <p><u>Markgrafenheide</u> Strandblock 31 bis 34.</p> <p>§ 10 Drachensteigen am Badestrand</p> <p>(1) Das Betreiben von Lenkdrachen ist in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb in dafür gekennzeichneten Strandbereichen, ausgenommen bei erlaubtem Veranstaltungsbetrieb, gestattet:</p> <p>a) Warnemünde, Strandblock 1 und 2, b) Hohe Düne, zwischen den Strandzugängen 3 und 4.</p>
--	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

der durch die Tourismuszentrale erlaubte Verkauf an den dafür vorgesehenen Strandabschnitten.

§ 11 Aufsicht

(1) Den Anordnungen der von der Hansestadt Rostock zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Badestrand angestellten oder beauftragten Personen ist Folge zu leisten.

(2) Personen, die den Regelungen dieser Satzung zuwiderhandeln, können des Badestrandes verwiesen werden.

(3) Den Anordnungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wasserrettungsdienstes zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten.

§ 12 Wahrung der Rechte der Hansestadt Rostock

Die Rechte aus dieser Satzung werden für die Hansestadt Rostock von der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde wahrgenommen. Dies gilt nicht für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 14 der Satzung.

(2) Steigdrachen sind in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb nur dort zugelassen, wo Strandbesucherinnen und Strandbesucher nicht gefährdet oder belästigt werden.

(3) Das Drachensteigen ist stets mit äußerster Vorsicht und Rücksicht zu handhaben. Strandbesucherinnen und Strandbesucher dürfen dabei nicht gefährdet und belästigt werden.

§ 11 Drohnen, andere unbemannte und motorisierte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle

(1) Der Betrieb oder das Steigenlassen von unbemannten und motorisierten Flugkörpern (wie z. B. Drohnen) ist grundsätzlich verboten.

(2) Die Tourismuszentrale für Teil A und das Stadtforstamt für Teil B erteilt auf Antrag und in Abstimmung mit den zu beteiligenden Ämtern schriftliche Einzelgenehmigungen für kommerzielle Luftaufnahmen.

(3) Dies gilt nicht für öffentliche Einrichtungen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendig, oder zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Die jeweilig zuständige Institution gemäß § 15 ist unverzüglich über die notwendige Maßnahme zu informieren.

§ 12 Kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanter Handel

(1) Das Benutzen des Badestrandes Teil B gemäß § 1 Abs. 3 für kommerzielle Betätigung, Reklame und ambulanten Handel ist grundsätzlich verboten.

(2) Das Benutzen des Badestrandes Teil A gemäß § 1 Abs. 2 und der vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung sowie zur Werbung und das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen und -

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>§ 13 Ausnahme-Erlaubnisse</p> <p>Die Tourismuszentrale kann unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs Ausnahmen von den Regelungen dieser Satzung zulassen, sofern die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewahrt bleiben. Diese Ausnahmen können mit Auflagen und Bedingungen verbunden sein.</p>	<p>fahren von Plakaten oder ähnlichen Schriften, Zetteln oder Transparen- ten bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale.</p> <p>(3) Der ambulante Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumarti- keln am Badestrand Teil A gemäß § 1 Abs. 2 bedarf der Erlaubnis durch die Tourismuszentrale und ist nur an den genehmigten Strandabschnitten mit Vorlage der Erlaubnis gestattet.</p> <p>§ 13 Aufsicht</p> <p>(1) Den Anordnungen der zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Bade- strand angestellten und weisungsberechtigten Personen wie z. B. dem Strandvogt, dem Kommunalen Ordnungsdienst, Polizei und legitimierten Ämtern ist Folge zu leisten. Der von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beauftragte Strandvogt wacht an allen Aufgängen im Bade- strandgebiet. Er ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Badestrandgebiet ermächtigt, Verstöße gegen die in den §§ 3 und 16 die- ser Satzung beschriebenen Ge- bzw. Verbote durch Ausspruch einer Ver- warnung oder eines Bußgeldes zu sanktionieren.</p> <p>(2) Personen, die den Regelungen dieser Satzung zuwiderhandeln, kön- nen des Badestrandes verwiesen werden (Platzverweis).</p> <p>(3) Den Anordnungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wasser- rettungsdienstes zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten.</p> <p>(4) Im Bereich der gekennzeichneten Strandabschnitte, erfolgt in der Zeit vom 15. Mai bis zum 15. September eines jeden Jahres die Bewachung des Badebetriebes. In den Bereichen außerhalb des bewachten Bade- strandes erfolgt das Baden auf eigene Gefahr.</p> <p>a) Die gesetzte Flagge Rot über Gelb an Rettungstürmen zeigt an, dass die Rettungstürme besetzt sind.</p>
---	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

- b) Bei zusätzlich gesetzter gelber Flagge besteht Badeverbot für ungeübte Schwimmerinnen und Schwimmer.
- c) Bei gesetzter roter Flagge besteht absolutes Badeverbot.

§ 14 Wahrung der Rechte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Die Rechte aus dieser Satzung werden für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gemäß den Zuständigkeiten aus § 15 wahrgenommen. Dies gilt auch für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 16 der Satzung oder Verfolgung und Ahndung von Verstößen durch Ausspruch einer Verwarnung oder eines Platzverweises nach Maßgabe von § 13 dieser Satzung.

§ 15 Ausnahmegenehmigungen

- (1) Von den Beschränkungen können auf Antrag Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, sofern nicht höherrangiges Recht verletzt wird und die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewahrt werden.
- (2) Anträge auf Ausnahmegenehmigungen, sind an die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (für den Bereich Teil A § 1 Abs. 2) oder das Stadtforstamt (für den Bereich Teil B § 1 Abs. 3) zu richten.
- (3) Die Genehmigungen können mit Bedingungen und Auflagen versehen und auf jederzeitigen Widerruf erteilt werden.
- (4) Teil B des Strandgebietes (§ 1 Abs. 3) liegt im Naturschutzgebiet „Heiligensee und Hütelmoor“ sowie im Landschaftsschutzgebiet „Rostocker Heide“. Dort werden Ausnahmegenehmigungen nur erteilt, wenn das Schutzziel nicht beeinträchtigt wird. Namentlich die naturnahe Bewirtschaftung zum besonderen Schutz von Natur und Landschaft in ihrer

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>§ 14 Ordnungswidrigkeiten</p> <p>(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 5 Abs. 3 der Kommunalverfassung handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. § 2 Abs. 1 den Strand außerhalb der gekennzeichneten Zuwegungen betritt sowie Dünenanlagen und Abbruchkanten des Steilufers betritt und befährt; 2. § 2 Abs. 2 Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen ablegt und lagert; 3. § 3 Abs. 2 Buchstabe a zeltet oder sonstige bewegliche Unterkünfte aufstellt oder benutzt (Wohnwagen, Wohnmobile); 4. § 3 Abs. 2 Buchstabe b Abfälle aller Art am Badestrand wegwirft, liegen lässt oder vergräbt; 5. § 3 Abs. 2 Buchstabe c mit einem Fahrzeug (auch Boote) am Badestrand fährt oder es abstellt; 6. § 3 Abs. 2 Buchstabe d am Steilufer (geologisches Schutzgebiet) klet- 	<p>Ganzheit oder einzelnen Teilen zur Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung von Lebensgemeinschaften oder Biotopen bestimmter Tier- und Pflanzenarten.</p> <p>(5) Genehmigungen, die Bereiche eines Landschaftsschutzgebietes oder Naturschutzgebietes betreffen, bedürfen zusätzlich der Genehmigung der Naturschutzbehörde.</p> <p>(6) Alle Maßnahmen im Geltungsbereich bedürfen der zusätzlichen Anzeige an/Genehmigungen durch die Untere Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg mit Ausnahme der für den saisonalen Badebetrieb nötigen Einrichtung von Liegeplätzen für Wasserfahrzeuge, der Befahrung des Strandes mit Fahrzeugen aller Art und der Aufstellung und Lagerung von Gegenständen.</p> <p>§ 16 Ordnungswidrigkeiten</p> <p>(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 5 Abs. 3 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. § 2 Abs. 1 den Badestrand außerhalb gekennzeichneten Zuwegungen betritt sowie die Dünenanlagen und die Abbruchkanten des Steilufers betritt oder befährt; 2. § 2 Abs. 2 Gegenstände jeglicher Art auf den Dünen ablegt und lagert; 3. § 3 Abs. 2 b) mit einem Fahrzeug (auch Boote) am Badestrand fährt oder es abstellt; 4. § 3 Abs. 2 c) Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt benutzt oder beschädigt;
---	--

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>tert oder gräbt;</p> <p>7. § 3 Abs. 2 Buchstabe e Badestrand, Düne und Wasser verunreinigt sowie Abwasser im Strand oder in der Düne versickern lässt;</p> <p>8. § 3 Abs. 2 Buchstabe f eine Strandburg baut oder tiefe Löcher gräbt, welche weniger als 2 m vom seeseitigen Dünenfuß und weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß entfernt sind;</p> <p>9. § 3 Abs. 2 Buchstabe g Strandburgen oder -hütten, außer aus Sand oder am Strand liegenden Steinen, errichtet;</p> <p>10. § 3 Abs. 2 Buchstabe h Boote, Surfbretter, Strandkörbe, mobile Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstige Materialien in einem Abstand von weniger als 2 m zum seeseitigen Dünenfuß oder von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß aufstellt oder lagert;</p> <p>11. § 3 Abs. 2 Buchstabe i Sand und Steine in größeren Mengen ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale vom Badestrand entnimmt;</p> <p>12. § 3 Abs. 2 Buchstabe j am Badestrand ohne Sondererlaubnis der Tourismuszentrale reitet;</p> <p>13. § 3 Abs. 2 Buchstabe k durch musikalische Darbietungen sowie die Wiedergabe von Tonträgern, Radioempfang und sonstige Belästigungen und andere Geräusche Strandbesucher stört;</p> <p>14. § 3 Abs. 2 Buchstabe l ohne Erlaubnis nach § 4 offene Feuer abbrennt und grillt;</p> <p>15. § 3 Abs. 2 Buchstabe m nach Auslösung der Waldbrand-Warnstufe 3 oder 4 offene Feuer entzündet und grillt;</p> <p>16. § 3 Abs. 2 Buchstabe n eine Feuer- und Grillstätte während des Betriebes unbeaufsichtigt lässt oder ohne Säuberung und Ablöschen des Feuers verlässt;</p> <p>17. § 3 Abs. 2 Buchstabe o brennbare Materialien aus natürlichen Ressourcen, Strandbefestigungs- und -schutzanlagen sowie Stran-</p>	<p>5. § 3 Abs. 2 d) Boote, Surfbretter, Strandkörbe, mobile Hütten zur Strandbewirtschaftung und sonstige Materialien in einem Abstand von weniger als 5 m zum seeseitigen Dünenfuß und von weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß aufstellt und lagert;</p> <p>6. § 3 Abs. 2 e) zeltet oder sonstige bewegliche Unterkünfte (Wohnwagen, Wohnmobile) benutzt oder aufstellt;</p> <p>7. § 3 Abs. 2 f) den Badestrand, die Düne und das Wasser verunreinigt oder im Strandbereich oder in der Düne Abwasser versickern lässt;</p> <p>8. § 3 Abs. 2 g) Abfälle aller Art am Badestrand wegwirft, liegen lässt oder vergräbt;</p> <p>9. § 3 Abs. 2 h) am Steilufer klettert oder gräbt;</p> <p>10. § 3 Abs. 2 i) Sand oder Steine in größeren Mengen entnimmt;</p> <p>11. § 3 Abs. 2 j) Strandburgen baut oder tiefe Löcher gräbt, welche weniger als 5 m vom seeseitigen Dünenfuß und weniger als 5 m vom Steiluferhangfuß entfernt sind;</p> <p>12. § 3 Abs. 2 k) Strandburgen oder -hütten, außer aus Sand und am Strand liegenden Steinen, aus Strandgut und anderen Stoffen errichtet;</p> <p>13. § 3 Abs. 2 l) eine Veranstaltung jeglicher Art ohne Genehmigung der zuständigen Institution gemäß § 4 bewirbt oder durchführt;</p> <p>14. § 3 Abs. 2 m) andere Strandbesucher durch musikalische Darbietungen sowie durch Wiedergabe von Tonträgern, Radioempfang oder sonstige Belästigungen und Geräuscentwicklungen stört;</p> <p>15. § 3 Abs. 2 n) am Badestrand außerhalb des gekennzeichneten Strand-</p>
---	--

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>dzugängen entnimmt;</p> <p>18. § 3 Abs. 2 Buchstabe p ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale fest installierte Sportanlagen für Ballspiele montiert oder die Aufstellung von Münzfernrohren, Waagen, Automaten und sonstigen Verkaufseinrichtungen vornimmt;</p> <p>19. § 3 Abs. 2 Buchstabe q Rettungsgeräte und Einrichtungen des Wasserrettungsdienstes ungerechtfertigt benutzt oder beschädigt;</p> <p>20. § 3 Abs. 2 Buchstabe r in Verbindung mit § 10 Abs. 1 ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale den Badestrand und die vorhandenen Einrichtungen zum Zwecke der gewerblichen Betätigung oder zur Werbung benutzt oder ohne Erlaubnis Plakate oder ähnliche Schriften, Zettel oder Transparente anklebt, anheftet, verteilt, umherträgt oder -fährt,</p> <p>21. § 3 Abs. 2 Buchstabe s in Verbindung mit § 10 Abs. 2 am Badestrand ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale Waren anbietet oder verkauft;</p> <p>22. § 5 am Textilstrand keine Badebekleidung trägt;</p> <p>23. § 6 Hunde in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September an den Badestrand außerhalb der gekennzeichneten Bereiche mitnimmt oder eine Gefährdung oder Belästigung anderer Personen durch Hunde nicht ausschließt;</p> <p>24. § 7 Abs. 1 und 3 Strandkörbe ohne Erlaubnis der Tourismuszentrale aufstellt oder die Stellplätze territorial abgrenzt oder eigenmächtig die Stellplätze verändert;</p> <p>25. § 8 Abs. 1 auf dem entlang des durch Austonnung gekennzeichneten Badenutzungsbereiches verlaufenden Badestrand motorgetriebene und nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge und -sportgeräte sowie andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte betreibt, nutzt, anlandet und lagert;</p> <p>26. § 8 Abs. 1 ohne Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes</p>	<p>abschnittes Stolper Ort reitet, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 erteilt wurde;</p> <p>16.den Nebenbestimmungen des § 5 zuwiderhandelt;</p> <p>17. § 3 Abs. 2 o) offene Feuer abbrennt oder grillt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 6 Abs. 4 erteilt wurde;</p> <p>18.den Nebenbestimmungen des § 6 zuwiderhandelt;</p> <p>19.§ 3 Abs. 2 p) in Teil A gemäß § 1 Abs. 2 außerhalb der vorgegebenen Zeiten und gekennzeichneten Strandabschnitten sich nach § 7 mit einem Hund dort aufhält oder einen mit sich führt, ohne dass eine Ausnahme nach § 7 Abs. 7 besteht;</p> <p>20.den Nebenbestimmungen des § 7 zuwiderhandelt;</p> <p>21. § 3 Abs. 2 q) fest installierte Sportanlagen für Ballspiele montiert sowie Münzfernrohre, Waagen, Automaten und sonstige Verkaufseinrichtungen aufstellt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 8 erteilt wurde;</p> <p>22.den Nebenbestimmungen des § 8 zuwiderhandelt;</p> <p>23.§ 3 Abs. 2 r) motorgetriebene oder nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte oder andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte betreibt, nutzt, anlandet oder lagert, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 9 erteilt wurde;</p> <p>24.den Nebenbestimmungen des § 9 zuwiderhandelt;</p> <p>25.§ 3 Abs. 2 s) außerhalb der vorgegebenen Zeiten und Strandabschnitten gemäß § 10 Lenk- oder Steigdrachen betreibt, oder damit Strandbesucher gefährdet oder belästigt;</p> <p>26.den Nebenbestimmungen des § 10 zuwiderhandelt;</p>
---	---

Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)

<p>Stralsund und der Tourismuszentrale Wasserfahrzeuge und -sportgeräte aller Art kommerziell betreibt;</p> <p>27. § 8 Abs. 2 motorgetriebene und nicht motorgetriebene Wasserfahrzeuge, Wassersportgeräte und andere erlaubnispflichtige Sport- und Spielgeräte wartet und betankt;</p> <p>28. § 8 Abs. 3 den Standort und den Surfeinstieg von Surfschulen und -ausleihen nicht entsprechend den Bestimmungen kennzeichnet;</p> <p>29. § 8 Abs. 4 für das Kite-Surfen in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September andere Einstiegsbereiche nutzt als die in der Satzung angegebenen;</p> <p>30. § 9 Abs. 1 in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb außerhalb der dafür abgegrenzten Strandbereiche Lenkdrachen betreibt oder in der Zeit von 1. Oktober bis zum 30. April durch diese Art des Drachensteigens im gesamten Badestrand Strandbesucher gefährdet oder belästigt;</p> <p>31. § 9 Abs. 2 in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September bei Badebetrieb Strandbesucher mit Steigdrachen gefährdet oder belästigt bzw. in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April im gesamten Badestrand Strandbesucher gefährdet oder belästigt;</p> <p>32. § 11 Abs. 1 und 3 den Anordnungen weisungsberechtigter Personen nicht Folge leistet.</p> <p>(2) Zuwiderhandlungen können mit einer Geldbuße bis zu 1,0 TEUR geahndet werden. Andere Bußgeld- und Strafvorschriften bleiben davon unberührt.</p>	<p>27. § 3 Abs. 2 t) Drohnen oder andere Fluggeräte betreibt oder steigen lässt, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 11 erteilt wurde;</p> <p>28. § 3 Abs. 2 u) sich am Badestrand gewerblich betätigt oder Werbung aller Art durchführt, insbesondere ambulanten Handel mit Lebensmitteln und sonstigen Konsumartikeln, ohne dass zuvor eine Erlaubnis nach § 12 erteilt wurde;</p> <p>29. den Nebenbestimmungen des § 12 zuwiderhandelt;</p> <p>30. § 13 Anordnungen weisungsberechtigter Personen nicht Folge leistet;</p> <p>31. § 15 Auflagen oder Bedingungen, die mit einer Ausnahme verbunden, sind zuwiderhandelt;</p> <p>(2) Zuwiderhandlungen können mit einer Geldbuße bis zu 1,0 TEUR geahndet werden. Andere Bußgeld- und Strafvorschriften bleiben davon unberührt.</p> <p>(3) Darüber hinaus können durch die zuständigen Ämter (gemäß § 15), nach deren Gesetzen und Bestimmungen, weitere Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden.</p>
--	---

**Anlage 2 zur Beschlussvorlage
Nr. 2021/BV/1885-01 (NB)****§ 17 Inkrafttreten/Außerkräftreten**

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 21. März 2005, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 7 vom 31. März 2005, zuletzt geändert durch die Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock vom 26. Mai 2006, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 12 vom 8. Juni 2006, außer Kraft.

Rostock,

Claus Ruhe Madsen
Oberbürgermeister

Anhang

Grafische Darstellung Badestrand (Markierung für Teil A, Teil B, Strand-
aufgänge, Hundeflächen und FKK-Bereiche)

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Nitzsche (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag :

Der Beschluss wird wie folgt ergänzt:

§ 3 Verhalten am Badestrand

(1) Jede Person hat das Recht auf **kostenlosen** Besuch des Badestrandes.

Sachverhalt:

Der Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen möchte die Regelung aus der Satzung vom 26.05.2006 erhalten. Es soll garantiert werden, dass auch weiterhin der kostenlose Besuch des Badestrandes gewollt ist.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

gez.

Dr. Wolfgang Nitzsche
Vorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Anette Niemeyer (AUFBRUCH 09) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

"§ 6 Feuer, Grillen und entzündliche Stoffe

(1) Das Shisha-Rauchen (mit Kohle oder anderen fossilen Brennstoffen) sind im Strandbereich Teil A gem. § 1 (2) und im Strandbereich Teil B gem. § 1 (3) ohne Ausnahme verboten"

wird gestrichen.

Sachverhalt:

Das ausnahmslose Verbot des Shisha-Rauchens diskriminiert die Shisha-Raucher:innen gegenüber den Konsument:innen anderer Drogen (Alkohol, Zigarren, Kokain u. a.). Zur Abwendung der Brand- und Verletzungsgefahren könnte ein Regelungen analog zu denen für Grillen oder Rauchen festgelegt werden.

finanzielle Auswirkungen:

keine

gez.

Anette Niemeyer

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Henry Klützke (für den Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Beschluss wird wie folgt ergänzt:

§ 7 Mitführen von Hunden am Badestrand

(3) ... Markgrafenheide

d) Strandblock 24 zwischen den Strandzugängen 24 und 25 in der Zeit von **20:00 Uhr bis 08:00 Uhr**

Sachverhalt:

Der Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke möchte, durch die Vorverlegung der Zeit, anstatt von 21:00 Uhr bis 09:00 Uhr, Konflikte zwischen den Strandgästen und Hundebesitzern vermindern.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt:

Produkt:

Bezeichnung:

ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen

☐ Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

- ☒ liegen nicht vor.
- ☐ werden nachfolgend angegeben

gez.

Henry Klütze

Vorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag (Nachtrag) wird in § 4 wie folgt geändert/ ergänzt:

unter Punkt „Warnemünde/Diedrichshagen (2 a) wird folgender Passus ergänzt:
von Strandzugang 25 westlich bis Strandzugang 38 FKK-Strand

in Punkt „Hohe Düne/Markgrafenheide (2a) wird der „Strandaufgang 18“ gestrichen und durch „**Strandaufgang 23**“ ersetzt

in Punkt 3 wird der „Strandaufgang 38“ gestrichen und durch „**Strandaufgang 25**“ ersetzt

Somit lautet der geänderte Beschlussvorschlag:

§ 4 Bekleidung am Badestrand

(1) An FKK-Stränden (Badestrand für Freikörperkultur - „FKK-Strand“) ist das Baden und Sonnenbaden ohne Bekleidung, Personen der Freikörperkultur vorbehalten.

(2) Im Strandbereich Teil A gemäß § 1 Abs. 2 gehören nachfolgend besonders dafür gekennzeichnete Strandabschnitte zu den FKK-Stränden:

Warnemünde/Diedrichshagen

a) von Strandzugang 18 westlich bis Strandzugang 22 b FKK-Strand
- von Strandzugang 25 westlich bis Strandzugang 38 FKK-Strand

Hohe Düne/Markgrafenheide

a) von Strandzugang 4 östlich bis Strandzugang **23** FKK-Strand
b) von Strandzugang 32 östlich bis Strandzugang 34 FKK-Strand.

(3) In Warnemünde von Strandzugang 23 westlich bis Strandzugang **25** und im Strandbereich Teil B handelt es sich um einen Textil- und FKK-Strand. In diesem Bereich ist das bekleidete sowie das unbekleidete Sonnenbaden gestattet.

Sachverhalt:

Die Änderung des neuen § 4 entspricht § 5 der bisherigen Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Eine Einschränkung der bisherigen FKK-Bereiche widerspricht der Wahrung der Freikörperkultur als ostdeutsches Kulturgut. Die FKK-Bereiche genießen eine hohe Frequentierung und auch Bekanntheit über das Bundesland MV hinaus. Eine Reglementierung auf wenige Strandbereiche kann als Ausgrenzung und Beschränkung eines Jeden betrachtet werden.

Das Baden und sich Bewegen in der freien Natur mit textilfreiem Körper sollte weiterhin an separaten Strandabschnitten gestattet sein, ohne dass die Anhänger der Freikörperkultur dabei Einschränkungen durch textilbekleidete Strandbesucher erleben müssen. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass diese Trennung der Strandabschnitte praktikabel umsetzbar war.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

gez. Daniel Peters
Fraktionsvorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt: Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Senatsbereich 2 Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Kämmereiamt Tiefbauamt Amt für Umwelt- und Klimaschutz	
Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
06.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
11.05.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt das Park+Ride-Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (P+R-Konzept Rostock – Anlage 1 - 6).

Beschlussvorschriften:

§ 22 (2) Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

2017/BV/2532 Mobilitätsplan Zukunft der HRO 2017 - 2030

2018/AN/3510 Kostenloser ÖPNV - Rostock soll Modellregion sein

2019/BV/0602 Nahverkehrsplan HRO und Landkreis Rostock, Verkehrspol. Zielstellung

Sachverhalt:

I. Vom IGVK über den MOPZ zum P+R-Konzept

Die Straßeninfrastruktur in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde in den vergangenen 30 Jahren auf Grundlage des 1998 von der Bürgerschaft beschlossenen Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) enorm aufgewertet. Mit erneuerten bzw. in großen Teilen neu gebauten Straßen A19, A20, B103, B 103n, B105 und dem Warnowtunnel wurde ein leistungsfähiger äußerer Straßenring geschaffen. Die Stadtteile im Nordwesten profitieren dabei von der B103/ B105, der Nordwesten Rostocks mit dem Überseehafen von der A19 und Nordwesten und Nordosten sind zudem durch den Warnowtunnel miteinander verknüpft. Mit Fertigstellung des neuen Kreuzungsbauwerkes B103/ B105/ Evershagen in 2020 sind alle Fahrbahnen des äußeren Tangentenringes LSA-frei (die Mautstelle des Warnowtunnels ausgenommen). Weitere wichtige gesamtstädtische Meilensteine des IGVK waren die Straßenbahnnetz-Erweiterungen in den Nordwesten Rostocks (Evershagen, Lütten Klein und Lichtenhagen), in die Südstadt sowie der Straßenbahnringabschluss zwischen Schröderplatz und Platz der Freundschaft und Straßenbahntunnel unter dem Rostocker Hauptbahnhof.

Das IGVK enthielt ebenfalls Aussagen zum P+R wie z. B. „*Ausbau der ÖPNV-Angebots- und Servicequalität mit Schwerpunkt auf den Innenstadtbezogenen Verbindungen und Einführung eines attraktiven P+R-Angebotes*“ (IGVK, Teil D, Kap. 3.2.8 Personen-Wirtschaftsverkehr) und es wurden an ÖV-Haltestellen auch neue Pkw-Stellplatzanlagen im Stadtgebiet geschaffen (z. B. an der Haltestelle Dierkower Kreuz, am S-Bahn-Haltepunkt-Lütten Klein und an der Haltestelle Südblick).

Trotz dieser Kraftanstrengungen der vergangenen Jahrzehnte ist festzustellen, dass die Kfz-Verkehrsleistungen auf den Hauptachsen weiterhin als hoch eingeschätzt werden können. Ursächlich sind u. a.: die Stadt hat sich städtebaulich und wirtschaftlich deutlich positiv entwickelt, was zu zusätzlicher Nachfrage nach Verkehrsleistungen führt, die Menschen sind weiterhin auch mit dem Pkw mobil, der Pkw-Bestand nimmt zu (2008: 409 Pkw/ 1000 Einwohner, 2020: 467 Pkw/ 1000 Einwohner, Quelle: HRO, Stadtbereichskatalog), die im Alltag genutzten Fahrzeuge werden im Durchschnitt nicht nur leistungsstärker und bequemer, sondern auch größer. Der Parkdruck insbesondere in der Innenstadt und auch in Warnemünde nimmt zu und teilweise wurden und werden vorhandene P+R-Kapazitäten auch durch neue städtebauliche Planungen und Nachfragen eingeschränkt (z. B. Parkplatz am Ortseingang Warnemünde oder Parkplatz Rohrmannsche Koppel in Warnemünde). Es wird auch erwartet dass der nachzuholende Investitionsbedarf in die vorhandene städtische Infrastruktur in den kommenden Jahren zu weiteren Pkw-relevanten verkehrlichen Engpässen (Baustellen) und damit zu zusätzlichen Belastungen sowohl im Hauptstraßennetz als auch auf den verbleibenden Ausweichmöglichkeiten führen wird, was den Druck auf z. B. den Kfz-Verkehr, auf Anwohner aber auch hinsichtlich Alternativen zum innerstädtischen Pkw-Verkehr weiter erhöhen wird.

Hinzu kommen neue Standards im Umweltschutz, neue Technologien im Verkehrssektor und zunehmend Wünsche aus der Bevölkerung nach einer Minderung sowohl des fließenden als auch des ruhenden Kfz-Verkehrs und seiner Auswirkungen (Lärm, Abgase, Belegung öffentlichen Verkehrsraums durch parkende Kfz) und einer Zuwendung der Stadtgesellschaft zu mehr Lebensqualität (ohne Auto), zu mehr Umweltgerechtigkeit.

Mit dem 2017 von der Bürgerschaft beschlossenen Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) wurde eine neue Richtung der verkehrlichen Entwicklung eingeschlagen:

„Die Revolution in der Antriebstechnik, neues Mobilitätsverhalten der Jugend, der demografische Wandel, knapper werdende Energieressourcen, der Klimawandel und steigende Umweltstandards stellen uns vor große Herausforderungen. Der Finanzbedarf für Investitionen und die dringend notwendigen Sanierungen im Verkehrssektor steigt... Statt eines weiteren Verkehrswegeausbaus wird zukünftig die effizientere Nutzung der Infrastruktur durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement im Fokus stehen. Wir werden die aktive Mobilität – sprich das gesunde und stadtverträgliche Zu Fuß gehen und Rad fahren – und innovative Mobilitätslösungen wie multimodale, elektrische und Sharing-Angebote fördern. Unser wachsendes Rostock wollen wir als Stadt der kurzen Wege weiter entwickeln – mit multimodalen modernen Verkehrsangeboten.“

(MOPZ, Vorwort Senator für Bau und Umwelt, Herr Holger Matthäus)

Neben Maßnahmen im SPNV/ ÖPNV oder im Verkehrssystemmanagement ist P+R ein wesentlicher Teil des MOPZ. P+R ist dabei nicht mehr aus dem Gesamtverkehrssystem losgelöst zu betrachten, sondern nur als ein strategischer Ansatzpunkt zur Vernetzung Rostocks und der Region Rostock auf den mehreren verkehrlich relevanten Ebenen zu sehen, z. B.:

- „*Ausbau und Aufwertung des P+R-Angebotes auch bereits vor den Toren der Stadt mit attraktiver Anbindung an den SPNV/ ÖPNV*“ (MOPZ, Kap. 6.2 Stadt-Umland-Beziehungen)

- „Optimierung der P+R-Angebote in Bezug auf die Stadt-Umland-Verkehre“ (MOPZ, Kap. 6.3.2 Entwicklung des SPNV/ ÖPNV-Systems)
- „An den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt stehen P+R-Plätze insbesondere für Pendler und Touristen zur Verfügung.“ und „Anpassung/ Vereinheitlichung der Parkgebühren im öffentlichen Raum unter Beachtung der ÖPNV-Kosten/ P+R-Kosten“ (MOPZ, Kap. 6.3.3 Entwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs)
- „Frühzeitige Bereitstellung von Informationen zur Verkehrslage im Innenstadtbereich einschließlich der Auslastung von Parkierungsstandorten, um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV und Fahrrad) im Zielverkehr zur Innenstadt oder die Nutzung der weiter zu entwickelnden P+R-Angebote zu verstärken“ (MOPZ, Kap. 6.3.7 Strategie zur Entwicklung des Verkehrssystemmanagements).

Ein „fertiges“ P+R-System wurde mit dem MOPZ zwar nicht erstellt, es wurde aber die „Ausformung und Umsetzung eines P+R-Konzeptes“ (MOPZ, Kap. 6.3.3 Entwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs) als eine schwerpunktmäßige Aufgabe im ruhenden Verkehr erkannt, die Maßnahme in der Liste der Umsetzungsmaßnahmen sinnvolle und kurzfristig umzusetzende Maßnahme mit hoher Priorität eingeordnet und einzelne Maßnahmen zur „Weiterentwicklung und qualitativen Aufwertung des bereits bestehenden P+R-Systems insbesondere für Berufspendler und Touristen“ (MOPZ, Kap. 7.3 Maßnahmen im ruhenden Verkehr) vorgeschlagen.

II. P+R-Konzept

Zur Vertiefung und Konkretisierung der im MOPZ bzgl. P+R gestellten Aufgaben und Ziele und unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplans hat das Amt für Verkehrsanlagen 2018 die Erarbeitung eines P+R-Konzeptes für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beauftragt, dass der Bürgerschaft nun vorgelegt wird. Das P+R-Konzept orientiert sich dabei in seiner räumlichen Entwicklung innerhalb Rostocks am MOPZ und ergänzt es um Maßnahmen für den Landkreis Rostock.

In die Erarbeitung dieses P+R-Konzeptes waren neben dem Senator für Infrastruktur, Bau und Umwelt, dem Planungsbüro ISUP und dem Amt für Verkehrsanlagen u. a. auch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, das Amt für Umwelt- und Klimaschutz, die Tourismuszentrale Rostock-Warnemünde, der Landkreis Rostock, der VVW sowie die Unternehmen RSAG, rebus und DB Station und Service eingebunden.

Das P+R-Konzept besteht aus:

- Teil 1 – Analyse (+ Anlagen)
- Teil 2 – Handlungskonzept
- P+R-Standorte – Bestand und Planung (Katalog/ Übersicht der einzelnen Standorte)
- Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes
- Nutzeinschätzung für P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und deren Umland.

In der Nutzeinschätzung für P+R wurde der Erfolg des P+R-Systems anhand von Modellrechnungen von ISUP und abhängig von den flankierenden Maßnahmen für ausgewählte Szenarien mess- bzw. sichtbar gemacht.

Wichtige Stellschauben des P+R-Konzeptes sind in neun Maßnahmenfelder zusammengefasst (P+R-Konzept, Teil 2 - Handlungskonzept):

- Maßnahmenfeld 1 - Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R
- Maßnahmenfeld 2 - Betreiberkonzept für P+R
- Maßnahmenfeld 3 - SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung
- Maßnahmenfeld 4 - Tarifgestaltung
- Maßnahmenfeld 5 - Erweiterung P+R-Kapazität Modernisierung der Ausstattung (Bereich Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Bereich Landkreis Rostock)
- Maßnahmenfeld 6 - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock
- Maßnahmenfeld 7 - Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme
- Maßnahmenfeld 8 - Präsenz von P+R im Internet
- Maßnahmenfeld 9 - Eventverkehre

Diese Maßnahmenfelder sind nicht zwingend nach Priorität oder zeitlich geordnet, sie müssen aber ineinander greifen bzw. miteinander betrachtet werden.

Ein gut funktionierendes P+R-System kann nur ein wichtiger Teilbaustein sein, den Kfz-Verkehr z. B. in der Rostocker Innenstadt oder in anderen sensiblen Bereichen wie z. B. im Ortskern Warnemünde oder bei Großveranstaltungen zu reduzieren. Der Erfolg des P+R-Systems hängt dabei nicht nur von neuen P+R-Plätzen, einem modernen P+R-Leitsystem oder einer übersichtlichen Internetpräsenz ab. Im Maßnahmenfeld 6 - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock sind daher auch Aufgaben bzw. Ziele wie z. B.

- Weiterführung des Parkraummanagements in zentralen Stadtbereichen und
- Straßenraummanagement mit Reduzierung wilder Parkmöglichkeiten

formuliert, die unterstützend notwendig sind und die z. B. durch Stärkung der Parkraumüberwachung, durch Erhöhung innerstädtischer Parkgebühren, durch Bewohnerparken oder durch Verlagerung öffentlicher Stellplatzkapazitäten aus den attraktiven und sensiblen Bereich raus an die SPNV-/ÖPNV-starken Hauptachsen sowohl die Stadtverwaltung als auch die Stadtgesellschaft fordern werden:

„Die Hauptfaktoren für den Erfolg von kombinierter Mobilität sind einerseits der Mangel an Parkmöglichkeiten im Zielgebiet sowie andererseits das Vorhandensein eines qualitativ hochwertigen, attraktiven ÖPNV-Angebotes zum und im Zielgebiet. Konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber reinen MIV-Fahrten sind ebenfalls ein wichtiges Entscheidungskriterium, wie auch der finanzielle Aufwand für P+R. Die Parkgebühr und das ÖPNV-Ticket dürfen nicht höher sein als die Direktfahrt mit dem Pkw.“

(P+R-Konzept, Teil 1 - Analyse, Kap. 2.2.1 Allgemein).

Ein zentraler Punkt des Erfolgs ist auch die Koordinierung der einzelnen Maßnahmen, Institutionen und Interessen. Der entscheidende nächste Schritt soll daher die *„Institutionelle Einrichtung einer regionalen Mobilitätsmanagementzentrale (HRO und Landkreis Rostock)“* sein, die die Projektkoordinierung für die Entwicklung und den Betrieb eines funktionierenden P+R-Systems übernimmt und in Abstimmung mit den zu beteiligenden Institutionen aus dem vorliegenden P+R-Konzept dann ein tragfähiges *„Betreiberkonzept für P+R“* entwickelt. Zu den zu beteiligenden Institutionen zählen neben dem Landkreis Rostock und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock z. B. insbesondere die öffentlichen Verkehrsunternehmen oder ggf. auch Großveranstalter. Wichtig ist: *„An der institutionellen Einrichtung der Mobilitätsmanagementzentrale sollten sich anteilig die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Landkreis Rostock unter Hinzuziehung von Kompetenzen und Fördermöglichkeiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern beteiligen.“* (P+R-Konzept, Teil 2 – Handlungskonzept, Kap. 2.1 Maßnahmenfeld 1: Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R).

Diese Mobilitätsmanagementzentrale kann - für den Rostocker Bereich - in der Rostocker Stadtverwaltung angesiedelt sein, es werden aber auch Synergieeffekte z. B. bei der Parkraumgesellschaft Rostock (PGR), der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) und sogar beim Verkehrsverbund Warnow (VWV) gesehen:

- *„Ein erfolgreiches P+R-System muss fortlaufend gestaltet und ständig entsprechend aktueller Bedürfnisse weiterentwickelt werden. Für das Stadtgebiet von Rostock ist dafür vom Grundsatz her die Verkehrsplanung in der Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zuständig. Ob diese Aufgabe auch angesichts der zukünftig weiter zu intensivierenden Aktivitäten bei der Ausgestaltung von P+R auch über die Stadtgrenzen hinaus bei der Stadtverwaltung verbleiben soll, müsste zwischen den unmittelbar betroffenen Akteuren (Stadtverwaltung, VWV und RSAG) abgestimmt werden.“ (P+R-Konzept, Teil 1 – Analyseteil, Kap. 7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock).*
- *„Davon ausgehend, dass die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in erster Linie an einem gut funktionierendem P+R interessiert ist, sollte die Planung weiterhin eine Aufgabe der städtischen Verwaltung sein. Da aber insbesondere mit dem Betrieb personelle und finanzielle Restriktionen entgegenstehen, stellt die Gründung einer Mobilitätsmanagementzentrale bestehend aus Stadtverwaltung, RSAG, dem VWV und der Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH unabhängig von der sowieso erforderlichen kooperativen Zusammenarbeit eine Option dar. Organisatorisch sollte diese Mobilitätsmanagementzentrale P+R / B+R an den VWV angegliedert sein.“ (P+R-Konzept, Teil 1 – Analyseteil, Kap. 7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock).*

Im Oktober 2020 gab es ein Vorgespräch zwischen dem Senator für Bau und Umwelt und der WIRO, welche als städtisches Unternehmen mit der PGR bereits umfassendes Know-how bzgl. Parkraumbereitstellung und Parkraumbewirtschaftung hat. In einem Modellversuch im Ortsteil Rostock-Warnemünde sollen erste Erfahrungen gesammelt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Das P+R-Konzept weist mit dem Maßnahmenkatalog eine Menge an organisatorischen, planerischen, baulichen und betrieblichen Maßnahmen für verschiedene Institutionen, sowohl in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch im Landkreis Rostock, auf.

Den Maßnahmen zugeordnet sind:

- Zeithorizonte für deren schrittweise Realisierung (kurzfristig ab 2021/22, mittelfristig 2023 bis 2025, langfristig ab 2026, laufend) sowie
- Schätzungen der auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock zukommenden Kosten (ca. 14 Mio. Euro für Investitionen).

Zusätzlich werden Betriebskosten z. B. für die Mobilitätszentrale oder das P+R-Leitsystem auflaufen. Bzgl. der Personalbemessung für die durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu erbringenden Leistungen gehen wir von zwei Vollzeitstellen aus. In Abhängigkeit vom Aufgabenumfang kann der Stellenbedarf auch niedriger oder höher ausfallen.

Auf Basis bisheriger Erfahrungen wird eingeschätzt, dass die Umsetzung einzelner Maßnahmen des „Gesamtpaketes“ stufenweise über mehrere Jahre verteilt erfolgen wird. Zudem können Maßnahmen nach Prioritäten z. B. in räumliche Korridore gegliedert werden. Es wird somit davon ausgegangen dass ab Projektstart im Schnitt pro Jahr max. 1 Mio. € umgesetzt werden können.

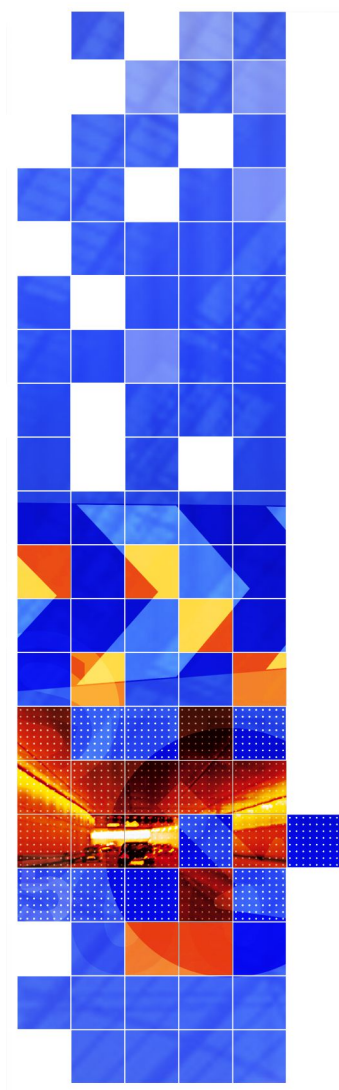
Wo möglich und nötig sollen z. B. Synergieeffekte mit Maßnahmen des Landkreises Rostock oder Fördermitteln des Landes M-V genutzt werden.

Sowohl Maßnahmen als auch den Maßnahmen zuzuordnende Kosten sind in den folgenden Arbeitsprozessen inhaltlich zu untersetzen.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	1 P+R-Konzept Rostock_Teil 1-Analyse_2021_03_24	öffentlich
2	2 P+R-Konzept Rostock_Teil 1-Anlagen_2020_07_01	öffentlich
3	3 P+R-Konzept Rostock_Teil 2_Handlungskonzept_2021-03-24	öffentlich
4	4 P+R-Konzept Rostock_Katalog Standorte_2020	öffentlich
5	5 P+R-Konzept Rostock_Maßnahmenkatalog_2021-03-24	öffentlich
6	6 Nutzeneinschätzung für P+R_R1.docx	öffentlich



E N D B E R I C H T

Erarbeitung eines **P+R-Konzeptes** für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Teil 1 - Analyse

A U F T R A G G E B E R

Hanse- und Universitätsstadt
Rostock
Amt für Verkehrsanlagen
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

D A T U M

24. März 2021

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Inhalt

Verzeichnis der Abbildungen.....	4
Verzeichnis der Tabellen.....	4
Verzeichnis der Anlagen	5
1. Einleitung.....	6
2. Analyse vorhandener Planungen	8
2.1 Vorhandene Planungen.....	8
2.1.1 MOPZ - Mobilitätsplan Zukunft.....	8
2.1.2 Nahverkehrsplan Stadt Rostock (2005)	12
2.1.3 Kommunales Managementkonzept für die Region Rostock	12
2.1.4 Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock	13
2.1.5 Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock	15
2.1.6 Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung	15
2.2 Best Practice vergleichbarer Städte.....	16
2.2.1 Allgemein.....	16
2.2.2 Indikatoren erfolgreicher P+R-Konzepte.....	19
2.3 Schlussfolgerungen zur generellen Weiterentwicklung des P+R.....	28
2.3.1 P+R-System ist gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland	28
2.3.2 Internetauftritt zum P+R	29
2.3.3 Digitalisierung vorantreiben	30
2.3.4 Cityparken und P+R	30
3. Bestands- und Standortanalyse inkl. Schwachstellenanalyse	32
3.1 Grundlagen.....	32
3.2 Parkplätze im Stadtgebiet von Rostock	32
3.2.1 Standorte der P- und P+R-Plätzen	32
3.2.2 Nutzung der Parkplätze an Werktagen	33
3.2.3 Herkunft der Parkplatznutzer nach Zulassungsgebieten.....	36
3.2.4 P+R-Auslastungsvergleich nach Verkehrsmittelbedienung	39
3.3 Verkehrsanbindung des Umlandes an Rostock.....	40
3.3.1 SPNV-Anbindung des Umlandes an Rostock	41
3.3.2 P+R-Plätze und deren Auslastung im Umland von Rostock	42
4. Stadt-/ Umlandverflechtung.....	44
4.1 Das Pendleraufkommen	44
4.2 Pendlerströme	45
5. Einschätzung der Vor- / Nachteile Rostocker P+R-Standorte aus Sicht der Nutzer	46
6. Vorschläge zur Überwindung strukturelle Defizite in der P+R-Standortverteilung...	51
7. Betreibermodelle, Tarife und flankierende Maßnahmen.....	53
7.1 Grundlagen.....	53
7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock	53

7.3	Tarifierung von P+R-Plätzen	55
7.3.1	Verknüpfung von P+R-Gebühren mit dem Tarif des ÖPNV	56
7.3.2	Kombitarife mit Integration von P+R	57
7.4	Flankierende Maßnahmen.....	57
7.4.1	Vorzüge von P+R in den Raumplanungsprozess einbringen.....	57
7.4.2	Parkraum im Zielgebiet verringern.....	58
7.4.3	Internetpräsenz von P+R in Rostock.....	58
7.4.4	Digitalisierung des P+R-Angebotes.....	58
8.	Zwischenfazit.....	59

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Bedienungsgebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe mit P+R-Plätzen.....	20
Abbildung 2:	P+R-Seite des Internetauftrittes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV	22
Abbildung 3:	Übersichtskarte zu P+R in Hessen (Ausschnitt) mit Standortinformationen...	22
Abbildung 4:	P+R-Seite des Internetauftrittes des Verkehrsverbund Oberelbe VVO	23
Abbildung 5:	Verkehrsinformationstafel mit P+R-Hinweis in Dresden-Kaditz.....	25
Abbildung 6:	Dynamische P+R-Information an der Straßenbahndstelle Kröllwitz in Halle/Saale	25
Abbildung 7:	Durchschnittliche Anzahl Kfz und freie Kapazität auf P+R- und P-Plätzen in Rostock (Erfassung Di - Do im August/September 2018).....	35
Abbildung 8:	Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf Parkplätzen in Rostock	36
Abbildung 9:	Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf P+R- und P-Plätzen	37
Abbildung 10:	Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen	38
Abbildung 11:	Ausgewählte P+R-Plätze im Umland von Rostock mit deren Auslastung	42
Abbildung 12:	Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV	46
Abbildung 13:	Struktur des Kommunalen Mobilitätsmanagements	54
Abbildung 14:	Zeitreihe der verkauften Fahrausweise nach Tarifsegmenten.....	57

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge	15
Tabelle 2:	Statistische und Mobilitätskennziffern ausgewählter Städte.....	28
Tabelle 3:	Untersuchte Parkplatzstandorte im Stadtgebiet von Rostock (Stand März 2019)	33
Tabelle 4:	Belegung und Auslastung der P+R-Standorte (inklusive Mühlendamm)	34
Tabelle 5:	Belegung und Auslastung der P-Standorte.....	34
Tabelle 6:	P+R-Auslastung in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelanbindung	39
Tabelle 7:	SPNV-Angebot zwischen Rostock Hbf. und dem Umland.....	41
Tabelle 8:	SV-pflichtige Einpendler nach Rostock.....	44
Tabelle 9:	Vor- und Nachteile für die Nutzer für ausgewiesene P+R-Plätze in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	48
Tabelle 10:	Qualitative Bewertung vorhandener und vorgesehener P+R-Standorte	49
Tabelle 11:	Vorschlag einer quantitativen Bewertung der P+R-Standorte	50

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1-1	P- und P+R-Standorte in der Kernstadt Rostock (Stand 2018)
Anlage 1-2	Auslastung der P- und P+R-Standorte in der Kernstadt Rostock durchschnittlich an Werktagen in der Schulzeit (Datenerhebung Aug./Sept. 2018)
Anlage 1-3	Zulassungsgebiete der Kfz auf nachfragestarken P+R- und P-Plätzen in Rostock - durchschnittliche Werte für Werktags in der Schulzeit
Anlage 2-1	P- und P+R-Standorte im nordwestlichen Rostocker Stadtgebiet mit Warnemünde (Stand 2018)
Anlage 2-2	Auslastung der P- und P+R-Standorte im nordwestlichen Rostocker Stadtgebiet mit Warnemünde - durchschnittlich an Werktagen in der Schulzeit (Datenerhebung Aug./Sept. 2018)
Anlage 3-1	SPNV-Direktverbindungen nach Rostock mit P- und P+R-Standorten (Stand 2018)
Anlage 3-2	Auslastung der P- und P+R-Standorte an SPNV-Stationen mit Direktverbindungen nach Rostock (Datenerhebung Aug./Nov. 2018)
Anlage 4	Einpendler nach Rostock aus den Umlandkommunen - einpendelnde SV-pflichtige beschäftigte (Datenbasis Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2017)
Anlage 5	Pendlerströme nach Rostock im Bereich der Verkehrsachsen - einpendelnde SV-pflichtige beschäftigte (Datenbasis Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2017)
Anlage 6	Bereiche mit erkennbaren Defiziten beim P+R in der Kernstadt Rostock Situation 2019

1. Einleitung

Parken und Reisen (P+R) ist heute ein unverzichtbarer Bestandteil von integrierten Verkehrsangeboten in Großstädten und deren Umland. P+R-Anlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beziehungsweise Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) tragen zur Attraktivitätserhöhung öffentlicher Verkehrsangebote für diejenigen Nutzergruppen bei, die bereit sind, eine Autofahrt in eine Stadt / in einen Ballungsraum / in ein Freizeitgebiet mit möglichst schnellen öffentlichen Verkehrsangeboten zu kombinieren. Damit können zusätzliche Nutzerpotenziale aus dem Umland / der Fläche gewonnen und die bereits vorhandenen öffentlichen ÖPNV/SPNV-Angebote besser ausgelastet werden. Außerdem wird mit der Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens in bestimmten Gebieten ein äquivalenter Beitrag im Sinne des Luftreinhalteplanes geleistet und gleichzeitig eine Entlastung der Verkehrsflächen erreicht.

Die gegenwärtige Diskussion über Fahrverbote für Dieselfahrzeuge infolge der Stickoxidbelastung wird die Nachfrage nach P+R nachhaltig beeinflussen. Zum einen lässt sie den aus Überzeugung für eine gesündere Umwelt etwas beitragenden Anteil der Bevölkerung anwachsen. Zum anderen wird es Berufspendler geben, die ohne gute ÖPNV-Anbindung in ländlichen Gebieten auf das Auto angewiesen sind und bei Fahrverboten in zentralen Bereichen zwangsläufig P+R nutzen müssen.

Mit dem im Dezember 2017 beschlossenen Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) /1/ hat die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in einem transparenten und kooperativen Planungsverfahren einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Umweltverbund getan, um für die Stadt Rostock ein zukunftsfähiges stadt- und umweltverträgliches Verkehrssystem zu entwickeln. Als das Oberziel I ist im MOPZ definiert: „Sicherung verkehrlicher Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für Wohnen, Wirtschaft, Tourismus und Kultur, der (über-)regionalen Erreichbarkeit der Hanse- Universitätsstadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale. Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr“.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer liegt bezogen auf die Bevölkerungszahl bei den Einpendlern bei circa 15 Prozent. Die Bevölkerungszahl der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist steigend, die wirtschaftliche Entwicklung prosperierend. Daraus kann geschlussfolgert werden, dass auch die Zahl der Einpendler zunehmen wird. Zu diesem täglichen Pendlerverkehr kommen noch Saisonverkehre (Strandbesucher, Touristen) und Eventverkehre (Kultur, Sport) hinzu. Weiterhin ist zu beachten, dass infolge vorgesehener städtebaulicher Entwicklungen eine Reduzierung des derzeitigen Parkplatzangebotes für Berufspendler im Stadtgebiet zu erwarten ist.

Deshalb ist der weitere Ausbau von P+R im MOPZ eine grundlegende und priorisierte Zielstellung. Dazu ist im MOPZ als maßgebliche Strategie zur Senkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Stadt-/Umlandverkehr (Punkt 6.2) festgelegt: „Ausbau und Aufwertung des P+R-Angebotes auch bereits vor den Toren der Stadt mit attraktiver Anbindung an den SPNV/ÖPNV sowie Verkürzung der Reisezeiten im regionale SPNV/ÖPNV“ und im Maßnahmenpaket Punkt 7.3 zum Ruhender Verkehr sind sowohl die komplexen Herangehensweisen als auch die diesbezüglichen Einzelmaßnahmen mit dem Zeithorizont 2030 aufgeführt.

Im Stadtgebiet von Rostock befinden sich 14 für Parken und Reisen vorrangig nutzbare Parkplätze mit einer Stellplatzkapazität für circa 3.330 Pkw. Die Anlagen verteilen sich ungefähr gleich sowohl an SPNV-Stationen als auch an Straßenbahn- und Bus-Haltestellen.

Eine Anlage mit 245 Stellplätzen befindet sich an der Hohen Düne für die Nutzer des Fährverkehrs Hohe Düne - Warnemünde. Teilweise unterliegen einzelne P+R-Plätze Nutzungseinschränkungen, sind nicht als P+R ausgeschildert oder verfügen über kein attraktives ÖPNV-Angebot.

Die Entwicklung eines separaten P+R-Konzeptes unter Berücksichtigung der Prämissen und Festlegungen des MOPZ ist somit eine aus diesem Konzept kurzfristig umzusetzende Maßnahme (RV 2 Weiterentwicklung P+R-System).

Das zu erstellende P+R-Konzept soll ein Leitfaden für die Entlastung der Stadt von einfließenden Pendlerverkehren sein und den politischen Entscheidungsträgern Handlungsempfehlungen geben. Im P+R-Konzept ist auf die Erfordernisse der unterschiedlichen Nutzergruppen (Pendler, Touristen und Besucher von Großveranstaltungen) einzugehen und es ist das Hauptaugenmerk darauf zu legen, wie die Einpendler schon möglichst vor den Toren der Stadt oder auf den Hauptradiälen abgefangen werden können, um eine Entlastung in den sensiblen Stadtbereichen zu erreichen.

2. Analyse vorhandener Planungen

In diesem Kapitel wird nur auf die für die Hanse- Universitätsstadt Rostock vorliegenden Planungen eingegangen. Diese werden vorerst nur in einer Gesamtschau vorrangig als Zitate unkommentiert zusammengetragen, so dass die P+R betreffenden Aussagen (einschließlich P+R tangierender Probleme) der vorhandenen Planungsdokumente zusammengefasst nachlesbar sind. Im weiteren Verlauf der Ausarbeitung des P+R-Konzeptes werden diese Planungen aufgegriffen.

2.1 Vorhandene Planungen

2.1.1 MOPZ - Mobilitätsplan Zukunft

Im MOPZ /1/ sind im **Punkt 7.3. „Maßnahmen im ruhenden Verkehr zum P+R“ (RV)** aufgeführt:

Weiterentwicklung und qualitative Aufwertung des bereits bestehenden P+R-Systems insbesondere für Berufspendler und Touristen (Maßnahme **RV-2**). Dazu gehören folgende Ansätze:

- Schaffung weiterer P+R-Angebote an der Tessiner Straße und an der Neubrandenburger Straße im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahme Ö-13 (Taktverdichtung der Buslinien 22+23 und Busspur Mühlendamm)
- Schaffung eines neuen P+R-Angebotes in Schutow/Evershagen mit Umsetzung der Straßenbahnverlängerung zum Ostseepark gemäß Maßnahme Ö-4
- Erweiterung des bestehenden P+R-Angebotes am Südblick im Zusammenhang mit der Qualitätserhöhung des ÖPNV-Angebotes durch die Straßenbahntrasse nach Biestow (Maßnahme Ö-5) [In Abhängigkeit von der Wohngebietsentwicklung]
- Erweiterung der bestehenden P+R-Angebote in Dierkow (hier auch Verbesserung der SPNV-Anbindung bei Umsetzung Maßnahme S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen), Lütten Klein, Warnemünde sowie am Groß-Schwaßer-Weg entsprechend der sich entwickelnden Nachfrage
- Qualifizierung der Wegweisung zu den P+R-Stellplätzen und teilweise Verbesserung der Anbindung
- Einbeziehung der P+R-Stellplätze in das Verkehrssystemmanagement.

Das System P+R sollte nicht erst an den Stadtgrenzen von Rostock beginnen. Eine frühzeitige Orientierung des Kfz-Verkehrs bereits außerhalb der Hansestadt Rostock auf bestehende P+R-Plätze an Schnittstellen zum SPNV/ÖPNV führt zum Abfangen des Kfz-Verkehrs mit gleichzeitiger modaler Verlagerung. Insbesondere an den Routen entlang der hochbelasteten Radialen ist die Aufwertung des P+R-Systems sinnvoll, um eine Entlastung im Kfz-Verkehr in diesen sensiblen Bereichen zu erzielen.

Die Erweiterung der P+R-Stellplätze ist auch im Zusammenhang mit der Reduktion des derzeitigen Stellplatzangebotes für Berufspendler infolge der städtebaulichen Entwicklungen zu sehen. Somit besteht ein direkter Zusammenhang zur Maßnahme **RV-5**. Diese sieht vor, dass Stellplätze im Bereich des Stadthafens, die derzeit von Berufspendlern genutzt werden, bei städtebaulichen Entwicklungen nicht vor Ort ausgeglichen werden. Im Stadthafen ist zukünftig primär der von den geplanten Nutzungen ausgehende Bedarf zu decken. Darüber hinaus gehende Angebote mit der daraus resultierenden Nachfrage können Leistungsfähigkeit und flüssigen Verkehrsablauf auf der Straße Am Strande nachhaltig infrage stellen.

- Punkt 7.12.2 - Räumlicher Handlungsschwerpunkt Innenstadt:
⇒ Ausbau des P+R-Systems in Verbindung mit einem attraktiven ÖPNV zur Innenstadt sowie einem optimierten Verkehrssystemmanagement
- Punkt 7.15 - Warnemünde:
⇒ Stärkung P+R in Warnemünde mit Anbindung an den Ortsbus
- Punkt 9.3.12 - Weiterentwicklung des P+R-Systems:
⇒ Baustein Aufwertung des P+R-Standes Dierkower Allee.

Maßnahme RV-2

Der Weiterentwicklung des P+R-Systems wird hinsichtlich der Wirkungen auf die Innenstadt eine hohe Bedeutung zugemessen, auch vor dem Hintergrund des absehbaren Entfalls von Stellplätzen insbesondere für die Nutzergruppe der Berufspendler.

Eine gleichzeitige Stärkung von P+R an allen Standorten ist zwar wünschenswert, aber auch hier aus finanziellen, planerischen und sonstigen Gründen nicht leistbar.

Als ein wichtiger und aufzuwertender P+R-Standort wurde der P+R-Platz Dierkower Allee ausgewählt, weil er unmittelbare Auswirkungen auf die östlichen Stadteinfahrten hat.

Die Teilmaßnahme kann folgendermaßen charakterisiert werden:

- sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielbeitrag zu acht von 14 Zielen
- Kosten für den P+R-Platz Dierkower Allee bis maximal 500.000,00 €
- technische Ausstattung mit Anzeige der ÖPNV-Abfahrten erforderlich (Anzeige bereits auf Rövershager Chaussee)
- Umsetzung kurzfristig denkbar
- hohe Priorität

Die im MOPZ als Anlage 1 formulierte Liste der Umsetzungsmaßnahmen enthält zum P+R unter dem Stichwort ruhender Verkehr (RV) folgende sechs Maßnahmen, wobei RV 2 direkt dem P+R gewidmet ist:

Ruhender Verkehr

RV-1 - Anpassung Strategie des Ruhenden Verkehrs

- für die Gesamtstadt Rostock
 - Anpassung der Parkgebühren (Innenstadt),
 - Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung,
 - Vereinheitlichung Tarife, Zonen etc.
 - Gebührensatzung, Stellplatzsatzung
 - unter Mitwirkung privater Betreiber
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

RV-2 - Weiterentwicklung des P+R-Systems

- mit Benennung weiterer P+R-Plätze
 - Ausstattung, Ausschilderung, Information etc.
 - Einbindung in Verkehrsleitsystem
 - z. B. Schutow, Dierkow, Brinckmansdorf mit Verbesserung der ÖPNV-Trassen
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

RV-3 - Erarbeitung beziehungsweise Fortschreibung Parkraumkonzepte in Gebieten mit Parkraumdefiziten

- insbesondere Berücksichtigung von Bewohnerparken
- Untersuchungsschwerpunkte u. a. KTV, Innenstadt, Südstadt/Bahnhofsbereich

Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

RV-5 - städtebauliche Entwicklung des Stadthafens *ohne* Ersatzmaßnahmen für Entfall des Ruhenden Verkehrs

- die Flächen des Stadthafens sollen städtebaulich entwickelt werden
- die Stellflächen entfallen ersatzlos (abgesehen von den vorhabenbezogenen Stellplätzen)

Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: geringer

RV-6 - Umsetzung Parkraumkonzept für Warnemünde

- Berücksichtigung der aktuellen Stadtentwicklung in Warnemünde und der Anforderungen des Tourismus und der Erreichbarkeit

Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

Die Umsetzungsmaßnahmen zum ÖPNV/SPNV enthalten unter dem Kürzel Ö die nachfolgenden Maßnahmen zum P+R:

Ö-13 - ÖPNV-Trasse (Busspur) Tessiner Straße - Mühlendamm (in Verbindung mit Hochwasserschutz Mühlendamm)

- Entwicklung P+R
- Verbesserung der Zuverlässigkeit auf den Linien 22, 23
- Taktverdichtung der Linien 22 und 23 auf 10 Minuten
- Busspur zu Lasten einer Kfz-Spur stadtauswärts

Effizienz: effizient, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

Ö-17 - Aufwertung zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkte

- Weiterentwicklung zu Mobilitätspunkten anstreben mit Bike&Ride
- Prüfung der erforderlichen Anlagen für ruhenden Verkehr (P+R), Radabstellanlagen, Car Sharing, Informationseinrichtungen etc.
- Berücksichtigung der Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen

Effizienz: effizient, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: hoch

Ö-26 - Verstärkter Ausbau echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV

- stetige Ausweitung der DFI-Anzeigen an den Haltestellen und Haltepunkten
- stetige Ausweitung/Verbesserung der echtzeitbasierten Information in den Fahrzeugen (Umsteigezeiten etc.)
- Installation/Etablierung von echtzeitbasierten ÖPNV-Informationen an den P+R-Plätzen (bereits an der Zufahrt)

Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: laufend Daueraufgabe

ÖV-27 - Zielgruppenspezifische Weiterentwicklung attraktiver ÖPNV-Tarife

- u. a. für Besucher, Touristen, P+R-Nutzer, Senioren, Familien, sozial Bedürftige
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: laufend Daueraufgabe

Umsetzungsmaßnahmen zum Radverkehr unter dem Kürzel R bei integraler Betrachtung von B+R und P+R

R-8 - Ausbau der Radabstellanlagen und Bike&Ride

- an maßgeblichen Quellen und Zielen und an Orten mit besonders hoher Nachfrage und unzureichendem Angebot
 - Bike+Ride an maßgeblichen ÖPNV-Schnittstellen
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: mittel

Umsetzungsmaßnahmen des Mobilitätsmanagements unter dem Kürzel MM die Maßnahme:

MM-7 - Förderung des intermodalen Verkehrs

- weiterer Ausbau des „Park & Ride“ an Verknüpfungspunkten
 - Verkehrsmittelvernetzung an Verknüpfungspunkten (Carsharing, P+R, Fahrradabstellanlagen, ÖPNV-Verknüpfungspunkte, E-Bike-Ladestationen und -Verleihstationen)
- Effizienz: effizient, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: mittel

In der Anlage 2, Seite 35 der Steckbriefe zu den investiven Maßnahmen des MOPZ ist unter dem Titel „RV-2 Weiterentwicklung P+R-System“ folgende Kurzbeschreibung enthalten:

Ausbau des P+R-Systems mit Erweiterung bestehender und Schaffung neuer P+R-Plätze mit entsprechender Ausstattung (attraktive Anbindung ÖPNV), Information (frühzeitige hinweisende Ausschilderung, Einbeziehung in das Verkehrsleitsystem, Anzeige der Abfahrts- beziehungsweise Reisezeiten in das Zentrum mit dem ÖPNV) und attraktiver Tarife in Kombination P+R/ÖPNV

Mobilitätsplan Zukunft Rostock

Planungsstand: -

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: Kostenklasse 500.000 - 1.000.000 Euro (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zerlegbar in Einzelbausteine bei Realisierung einzelner P+R-Plätze zuzüglich jährlich 1,5 Prozent Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Verbesserung der Pendlerbeziehungen zwischen Stadt und Umland durch attraktive P+R-Angebote
- Verminderung des Kfz-Quell- und -Zielverkehrs Innenstadt/Zentrum

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- attraktive Tarife P+R/ÖPNV
- entsprechende Beschilderung, Ausstattung und Einbeziehung in das Verkehrsmanagementsystem

Fazit / Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt zu insgesamt zehn Zielen (s. u.) der im MOPZ definierten Zielreichung positiv bei und dient der Verminderung des Kfz-Quell- und -Zielverkehrs zur Innenstadt/Zentrum sowie zur Verbesserung der Pendlerbeziehungen.

Die Verknüpfung zum ÖPNV führt zu einer weiteren Stärkung des Umweltverbundes.

Priorität: hoch

anzustrebende Umsetzungsfristen: kurzfristig

positiv bewertete Ziele der Zielreichung des MOPZ bei Ausbau des P+R-Systems:

- Sicherung der oberzentralen Funktion
- Leistungsfähige Anbindung von Stadtteilen/Schwerpunkten
- Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot
- Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz
- Vernetzung der Verkehrsmittel
- Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit
- weitere Stärkung SPNV/ÖPNV
- besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs
- größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs
- Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen

2.1.2 Nahverkehrsplan Stadt Rostock (2005)

Der Nahverkehrsplan für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock /2/, der sich derzeit in der Überarbeitung befindet, ist als Teil B Bestandteil des **Regionalen Nahverkehrsplanes Mittleres Mecklenburg/Rostock** vom Dezember 2005. Um den sich ständig verändernden Mobilitätsbedürfnissen in der Stadt und dem Umland mit angepasster Infrastruktur und nachfragegerechten Beförderungsangeboten zeitnah entsprechen zu können, befindet sich der Nahverkehrsplan gegenwärtig in Überarbeitung.

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2005 enthält folgende Angaben zu P+R-Anlagen auf dem Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock:

13 P+R-Anlagen im Stadtgebiet von Rostock übernehmen die Funktion einer Schnittstelle zwischen MIV und ÖPNV. An neun dieser P+R-Anlagen ist ein direkter Übergang zur S-Bahn oder zur Straßenbahn möglich.

Alle P+R-Anlagen verfügen zusammen über eine Kapazität von 2.828 Pkw-Stellplätzen. Die größte Anlage am Groß Schwaßer Weg ist zugleich als Auffangparkplatz für Besucher des Ostseestadions vorgesehen. Der große P+R-Platz Strand West im Stadtteil Warnemünde dient vorzugsweise einer stadtverträglichen Abwicklung des Besucherverkehrs von Warnemünde. Eine Zusammenstellung zu den P+R-Anlagen einschließlich B+R-Anlagen in der Hansestadt Rostock enthält die Anlage B-3.3 zum Nahverkehrsplan.

2.1.3 Kommunales Managementkonzept für die Region Rostock

Teilkonzept 3 Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock /3/

Im Kapitel 5.1.4 Maßnahmengruppe Infrastruktur Punkt 3 Schaffung beziehungsweise Ausbau von P+R Anlagen an ausgewählten zentralen Haltestellen ist folgende Aussage getroffen:

Für Fahrgäste, die aus dem Umland nach Rostock pendeln, sind die Pkw-Stellplätze an den SPNV-Stationen und Haltestellen an leistungsstarken Buslinien vorzusehen und auszubauen, um der Nachfrage gerecht zu werden und den umsteigewilligen Pendlern die Möglichkeit zu

bieten, schnell und sicher die Zugangspunkte des ÖPNV zu erreichen. Hierzu ist eine Potenzialanalyse zu empfehlen, die sowohl die Lage und Größe der Anlagen bestimmen hilft als auch die konkurrierenden Buslinien mit in Betracht zieht.

Bei einer ersten Betrachtung der vorhandenen Vorortsituation erscheinen die Haltestellen Bützow, Hucksdorf und Papendorf als sinnvoll für den Ausbau von P+R. Zusätzlich ist zu prüfen, inwieweit Kiss&Ride Anlagen an peripher gelegenen Bushaltestellen den Zugang zum ÖPNV erleichtern und die Verkehrssicherheit erhöhen können.

2.1.4 Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock

Der Punkt 6 Teilkonzept 3 Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre /4/

Dieses Teilkonzept wird mit einer zielstellungsorientierten Aussage der Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Warnow, Andrea Doliwa eingeleitet:

„Die Verknüpfung der Hansestadt mit dem Landkreis Rostock ist eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und den weiteren Aufschwung der Regiopolregion Rostock. Der öffentliche Personennahverkehr und dessen Ausbau spielt dabei eine wesentliche Rolle und stellt die verkehrliche Basis einer nachhaltigen Verzahnung zwischen Stadt und Umland dar.“

Im Teilkonzept 3 liegt der Fokus auf den Pendlerbeziehungen zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und ihrem Umlandraum. Ziel ist es, die derzeitigen Verkehrsangebote und Bedarfe zu verstehen und exemplarische Maßnahmen zu entwickeln, über die mehr Pendler zum Umsteigen vom eigenen Pkw zum ÖPNV bewegt werden können. Dies geschieht anhand zwei ausgewählter Beispielkorridore.

In einem ersten Schritt werden dafür zwei typische Gebiete im Rostocker Umland einer umfassenden Analyse unterzogen und im Hinblick auf strukturelle, organisatorische, planerische und kommunikative Aspekte unter die Lupe genommen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf etwaige Systembrüche gelegt, die es zu optimieren gilt. Außerdem werden bereits bestehende Maßnahmen und Projekte zusammengetragen, um Dopplungen zu vermeiden. Es betrifft dabei die in südlicher und südwestlicher Richtung der Hansestadt verlaufenden Korridore:

- Korridor 1: Hansestadt Rostock - Papendorf - Pölchow - Benitz - Schwaan - Bützow
(im Zuge der Bahnstrecke KBS 100 zwischen Rostock und Bützow)
- Korridor 2: Hansestadt Rostock - Kritzmow - Stäbelow - Satow
(im Einzugsbereich der BAB A 20)

Der erste Korridor, die Relation Rostock - Bützow, verfügt über eine attraktive Bahnverbindung, keine konkurrenzfähige Busanbindung und keine direkte Schnellstraßenverbindung nach Rostock.

Der zweite Korridor, die Relation Rostock - Satow, wurde ausgewählt, da hier im Gegensatz zum ersten Korridor kein SPNV Angebot besteht. Der öffentliche Verkehr wird hier maßgeblich über den Busverkehr abgedeckt, der in direkter Konkurrenz zum gut ausgebauten Straßennetz - also dem MIV - steht. Die Ergebnisse können später auf verschiedene andere Stadt-Umland-Beziehungen mit gleichen oder ähnlichen Bedingungen übertragen werden.

In einer Potenzialanalyse wird daraufhin anhand bundesweiter Kennzahlen berechnet, wie viele Menschen durch ein verbessertes Angebot und/oder eine verbesserte Ansprache erreichbar sind und gegebenenfalls ihre Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund verändern würden. Auf dieser Grundlage werden im letzten Schritt Maßnahmen zur Optimierung der Pendlerverkehre entwickelt und in einem exemplarischen Umsetzungskonzept zusammengefasst.

Zielsetzung des Teilkonzeptes ist es, die Pendlerverkehre aus und nach Rostock im Hinblick auf Angebots- und Umweltqualität zu optimieren. Dieses Oberziel kann auf drei konkrete Unterziele heruntergebrochen werden:

- Mobilität sichern: Erreichbarkeit von wichtigen Zielen für alle Bürger gewährleisten
- Verkehr reduzieren: Verkehrsmengen und -belastung senken
- Verkehr verlagern: Pendler zum Umsteigen auf umweltgerechtere Alternativen bewegen

Die durchgeführte **Bestandsanalyse** hat das Ziel, die Situation vor Ort bestmöglich zu erfassen, um auf dieser Grundlage geeignete Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements auszuwählen und bewerten zu können. Sie ist gegliedert in die drei Bereiche:

- stadt- und regionalstrukturelle Aspekte
- verkehrsplanerische und -technische Aspekte
- organisatorische Aspekte

Als zentrales Ergebnis können die folgenden Aussagen getroffen werden:

- bevölkerungsstark sind lediglich direkte Umlandgemeinden, ansonsten handelt es sich um stark ländlich geprägte Ortschaften mit geringer Einwohnerdichte;
- geringe Arbeitsplatzdichte mit Ausnahme von Stäbelow, Kritzmow und Bützow;
- Achsengemeinden sind keine Tourismusschwerpunkte;
- über 95 Prozent der Pendler haben den Wegezweck Arbeit oder Schule;
- Hauptverkehrsmittel für Pendler ist der Pkw (> 70 %);

Zur bestmöglichen Erreichung der im Nahverkehrs- und Regionalen Raumordnungsplan gesteckten Ziele wurden anerkannte und bundesweit praktizierte **Maßnahmen** formuliert. Diese entsprechen ebenfalls den Bedürfnissen der derzeitigen und potentiellen Fahrgäste. Dies ergab eine Befragung, die unter den Pendlern aus dem Umland durchgeführt wurde.

Als Empfehlung zur Potentialerschließung wurden drei Schwerpunkte herausgearbeitet:

- Optimierung des ÖPNV Angebotes,
- Optimierung der Radverkehrsbedingungen und
- Optimierung der Verknüpfung zwischen ÖPNV- und Radverkehrsanlagen

Diese bilden die Grundlage für die Entwicklung von Handlungsfeldern und konkreten Maßnahmenvorschlägen. Aus den empfohlenen Handlungsfeldern wurden unterschiedliche Maßnahmengruppen des Mobilitätsmanagements abgeleitet und hinsichtlich der bestehenden Verhältnisse in den untersuchten Korridoren ausgearbeitet.

Infrastruktur	Angebot	Kommunikation	Tarif
<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Qualitätsstandards an Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeuge • Schaffung sicherer Zuwegungen zu den Haltestellen für Radfahrer und Fußgänger • Schaffung bzw. Ausbau von P+R-Anlagen an ausgewählten zentralen Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung schneller, direkter Verbindungen nach HRO mit Anbindung an Straßenbahn oder direkte Zielführung • Sicherstellung von Angeboten auch außerhalb der Schulzeiten (Vormittag, Abendstunden und Ferien) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zielgruppenspezifische Information über Angebote (ggf. personalisierte Fahrpläne) • Unterstützung und Organisation von Fahrgemeinschaften (insbes. Pkw-Fahrten) • Aufbau einer Mobilitätszentrale mit Unterstützung aus den Kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Jobticketangeboten kombiniert mit Parkraumverteilung in Rostock und in den dort ansässigen Betrieben • Überprüfung und Anpassung der Angebots- und Tarifbedingungen (z. B. Mobil60-Ticket nach 08:00 Uhr und Regelung der Fahrradmitnahme)

Infrastruktur	Angebot	Kommunikation	Tarif
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung sicherer Abstellanlagen für den Radverkehr • Verbesserung der lokalen Haltestellenlagen (Verringerung der Zugangswege) • Schaffung von direkten Radverkehrsverbindungen zu Umsteigeanlagen der Straßenbahn oder bis in die Innenstadt • Bevorrechtigung vom ÖPNV in staugefährdeten Gebieten (technische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von flexiblen Angeboten als Zubringerfahrten zu den Hauptlinien (ggf. privat organisiert und über die Mobilitätszentrale koordiniert) • Ausbau von Car-Sharing-Angeboten in der Region (Zusammenarbeit mit kommunalen Verwaltungen und Betrieben) • Kooperationen mit Einzelhandel und/oder Dienstleistern für Auslieferungsfahrten (Zustellservice) 	<ul style="list-style-type: none"> • Benennung von Mobilitätsbeauftragten in den Kommunen 	

Tabelle 1: Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge
(Quelle: Tabelle 8 aus dem Mobilitätsmanagementkonzept /1/)

2.1.5 Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock

Mit der Neuaufstellung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms /5/ im Jahr 2011 wird den sich in den zurückliegenden Jahren in der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock veränderten Rahmenbedingungen entsprochen und es werden die Ziele und Grundsätze des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern vom Mai 2005 auf regionaler Ebene konkretisiert.

Im Kapitel **6.4 Verkehr und Kommunikation** (S. 75) wird von einer integrierten Verkehrsnetzgestaltung mit Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten gesprochen. Dem öffentlichen Personenverkehr wird dabei die Aufgabe der Mobilitätssicherung und großräumigen Erreichbarkeit beigemessen. Dabei stellt der Schienenpersonennahverkehr das Rückgrat der regionalen ÖPNV-Erschließung dar.

Nachfolgend zitierte **Grundsätze** sind für Parken und Reisen von Bedeutung:

- G (1) Straßennetz und das Schienennetz sollen unter Beachtung der festgelegten Verbindungsfunktionen erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- G (7) Regionale öffentliche Verkehrsangebote sollen vorrangig zwischen den zentralen Orten aufrechterhalten und weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbedienung zwischen dem Oberzentrum Rostock und den zentralen Orten im Oberbereich soll vorrangig durch den Schienenverkehr erfolgen. Im Schienenverkehr soll tagsüber mindestens eine stündliche Bedienung gewährleistet werden.
- G (8) In der Hansestadt Rostock soll das Straßenbahnnetz gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

2.1.6 Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung

Von der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurden im Jahr 2012 neue Leitlinien zur Stadtentwicklung /6/ beschlossen. Rostock kommt als zentralen Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturstandort des Landes Mecklenburg-Vorpommern und auch Verknüp-

fungspunkt mit Skandinavien und Baltikum eine besondere Bedeutung zu, der auch auf verkehrlicher Ebene entsprochen werden muss.

In der **Leitlinie II Hafenstadt und Wirtschaftsraum** stehen neben Zielen zur Entwicklung der Wirtschaft, der Dienstleistung und des Hafens auch Anforderungen an die Mobilität im Blickfeld, was sich in der Zielstellung „II.3 Mobilität gewährleisten, Verkehrsbelastung senken“ manifestiert.

„Bei allen Planungsvorhaben ist die ÖPNV-Anbindung frühzeitig zu berücksichtigen. Stadtentwicklungs- und regionalplanerische Strategien tragen zur Verkehrsvermeidung bei. In sensiblen Stadtbereichen und Straßenabschnitten mit hohen Nutzungskonflikten gilt folgende Prioritätensetzung: Nicht motorisierter Verkehr - Öffentlicher Personennahverkehr - Wirtschaftsverkehr - notwendiger motorisierter Individualverkehr - sonstiger motorisierter Individualverkehr.“ Diese Zielstellung soll vor allem durch den Ausbau und die Förderung eines attraktiven Umweltverbundes erreicht werden, wozu auch P+R gehört.

2.2 Best Practice vergleichbarer Städte

Die Untersuchung wurde anhand folgender Prämissen vorgenommen:

- Es erfolgte kein komplexer Vergleich mit analogen Städten, weil jeweils zu große Unterschiede in Bezug auf Bevölkerungszahl, geografische Lage, Verkehrsinfrastruktur, ÖPNV-Angebot, P+R-Stellplatzangebot und Publizierung/Vermarktung von Parken und Reisen bestehen, sondern es wurden die Einzelkomponenten betrachtet, die ein erfolgreiches P+R-System maßgeblich beeinflussen.
- Die Analyse erfolgte auf Basis von Recherchen zu bekannten Studien und Untersuchungen zum P+R, der Auswertung von städtischer und regionalen Internetportalen sowie Internetauftritten von Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen im In- und Ausland.
- Die gefundenen Studien, Untersuchungen und P+R-Konzepte besitzen jeweils einen starken Bezug zu dem konkreten Untersuchungsgebiet (u. a. Rotterdam, Den Haag, Schweiz, Wien, Hamburg, Frankfurt/Main, Dresden) und lassen aber durch diese Erkenntnisse generalisierende Aussagen zu.
- Feststellbar ist, dass Städte mit hohem Berufspendleranteil oder ausgeprägtem Besucheraufkommen gute P+R-Systeme besitzen. Diese befinden sich in ständiger Weiterentwicklung in Verbindung mit dem Ausbau der ÖPNV-Systeme infolge des hohen Parkdrucks in den Citylagen sowie überlasteter Haupteinfallsstraßen, beziehen zunehmend B+R mit ein und sind online mit der Datenhaltung der Städte, Verkehrsunternehmen und -verbünde verknüpft.

2.2.1 Allgemein

P+R- als auch B+R-Angebote spielen in den Mobilitätskonzepten von Städten und Regionen eine zunehmend wichtigere Rolle besonders hinsichtlich der Entlastung zentraler Bereiche vom fließenden und ruhenden Individualverkehr. Die quantitativen Wirkungen von P+R dürfen dabei aber auch nicht überschätzt werden, weil damit nur ein kleiner Teil des Verkehrsaufkommens beeinflusst werden kann. Wichtig ist aber, dass mit P+R den Verkehrsteilnehmern Mobilitätsalternativen angeboten werden.

Der Erfolg von P+R ist nicht nur abhängig von der Lage der P+R-Anlage und der Qualität des sich anschließenden ÖPNV-Angebotes, sondern er hängt auch davon ab, ob P+R im Verkehrsgebiet als Bestandteil des Mobilitätsangebotes berücksichtigt ist und optimal in die multimodalen Reiseketten integriert ist. Insbesondere die Verkehrsunternehmen haben den möglichen Zuwachs an Fahrgästen und die damit verbundene Erhöhung ihrer Angebotsattraktivität erkannt und machen P+R zum Inhalt ihrer Angebots- und Marketingstrategien.

Welche Vorteile bringt P+R?

Zum einen wird der ruhende Verkehr und damit die Verkehrsflächeninanspruchnahme in den zentralen Stadtbereichen um die Anzahl von Autos reduziert, die auf den P+R-Plätzen abgestellt werden. Der MIV auf den Haupteinfallachsen in das Stadtzentrum wird dadurch verringert und der Parksuchverkehr im Stadtzentrum nimmt ab. Luftreinhalteplan, Klimaschutz und Lärmreduzierung erfahren durch P+R eine maßgebliche Unterstützung.

Zum anderen erhält der ÖPNV in der Region durch P+R einen Fahrgastzuwachs und einen Imagegewinn. Regionale periphere Wohnstandorte werden durch P+R und B+R dann an die ÖPNV-Achsen gut angebunden, wenn sich die Zugangsstellen möglichst in der Nähe der Wohnstandorte befinden und damit der Anfahrtsweg mit Auto oder Fahrrad geringgehalten werden kann.

Die Attraktivität von Arbeitsplätzen wird für Einpendler erhöht, indem diesen eine Alternative zur ausschließlichen Nutzung des privaten Pkw zum Erreichen des Arbeitsplatzes zur Verfügung steht.

Touristen bereiten sich häufig im Internet auf die zu besuchenden Orte vor, da sie in der Regel ortsunkundig sind und die örtlichen Gepflogenheiten nicht kennen. Deshalb sind diese bei ihrer Reiseplanung an P+R-Informationen interessiert, um dem eher lästigen Parksuchverkehr (wo und wie lange und zu welchem Preis kann geparkt werden) zu entgehen. Voraussetzung dafür ist allerdings ein aussagefähiger Internetauftritt.

P+R-Nutzer erwarten einen guten Reisekomfort und eine erhöhte Bequemlichkeit für die Anreise.

Welches sind die Hauptfaktoren für den Erfolg von P+R?

Die Hauptfaktoren für den Erfolg von kombinierter Mobilität sind einerseits der Mangel an Parkmöglichkeiten im Zielgebiet sowie andererseits das Vorhandensein eines qualitativ hochwertigen, attraktiven ÖPNV-Angebotes zum und im Zielgebiet.

Konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber reinen MIV-Fahrten sind ebenfalls ein wichtiges Entscheidungskriterium, wie auch der finanzielle Aufwand für P+R. Die Parkgebühr und das ÖPNV-Ticket dürfen nicht höher sein als die Direktfahrt mit dem Pkw.

Was sind maßgebliche Nutzergruppen von P+R?

Die Autofahrer, die bereit sind, ihre Fahrt in die Stadt / den Ballungsraum / das Freizeitgebiet mit einem schnellen, sicheren und bequemen öffentlichen Verkehrsangebot zu kombinieren, lassen sich grob in zwei Nutzergruppen einteilen.

Zum einen sind es die Berufspendler, die mit den verkehrlichen Gegebenheiten vertraut sind. Zum anderen sind es Touristen-/ Einkaufs-/ Besuchs- und Veranstaltungsverkehre, deren Beteiligte häufig über geringere Kenntnisse der konkreten Verkehrs- und Parksituation vor Ort sowie des bestehenden ÖV-Angebotes verfügen.

Beide Nutzergruppen, die auch als regelmäßige oder sporadische Nutzer eingeordnet werden können, besitzen vor allem hinsichtlich des Informationsbedarfs zum P+R und zum ÖV unterschiedliche Anforderungen.

Was sind Faktoren, die auf das Verhalten der sporadischen Nutzer wirken?

Die Information potentieller Nutzer über die Möglichkeit und das Angebot von P+R ist eine entscheidende Voraussetzung für dessen Erfolg. Dies gilt sowohl dazu, um regelmäßige MIV-Pendler mit dem P+R-Angebot vertraut zu machen, als auch um sporadische und meist weniger ortskundige Pendler zu erreichen. Im Internetportal der Hanse- und Universitätsstadt Rostock müssen aussagefähigere Informationen zu den P+R-Angeboten verfügbar sein.

Ein weiterer Einflussfaktor für die Akzeptanz von P+R sind Information und/oder Zielhinweise im Straßennetz. Die rechtzeitige Ausschilderung an Autobahnen und Haupteinfallstraßen mit dynamischer Angabe der freien Parkplätze und möglichst auch Informationen zum ÖPNV-Angebot erleichtert dieser Nutzergruppe die Inanspruchnahme des P+R.

Die innerhalb der Kommune installierte P+R-Wegweisung muss eindeutig und übersichtlich sein. Der P+R-Platz muss über kurze und sichere Wege zur ÖV-Haltestelle verfügen. Eine hohe Taktichte des anschließend zu nutzenden ÖPNV sowie ein akzeptables und verständliches Tarifangebot wirken positiv.

Was sind Faktoren, die auf das Verhalten der regelmäßigen Nutzer wirken?

- Ein freier Parkplatz wird vom regelmäßigen Nutzer am Umsteigepunkt zum ÖPNV erwartet. Da er sich für eine kombinierte Mobilität entschieden hat, wird er sich dann wieder abwenden, wenn er sich auf Parkplatzsuche im Umfeld der ÖPNV-Station begeben muss. Deshalb ist bei der Anlage von P+R-Plätzen auf Erweiterungsmöglichkeiten zu achten. Bei hoher Auslastung des Stellplatzangebotes durch Pendler sollte eine Fremdnutzung von P+R-Stellplätzen möglichst unterbunden werden.
- Schwierige Parkplatzsuche am Zielort und ein Reisezeitvorteil gegenüber der durchgängigen Autofahrt.
- Möglichst Kostenvorteil gegenüber der Autofahrt durch kostenloses Parken und günstigem ÖPNV-Ticket.
- P+R-Plätze möglichst nah am Wohngebiet (der erste Wegabschnitt mit dem Kfz sollte im Vergleich zur Gesamtdistanz möglichst kurz sein) oder periphere Standorte unmittelbar an den Haupteinfallachsen (Vermeidung des Autofahrens auf staugefährdeten Zufahrtsstraßen bis in die Nähe des Zielortes).
- Hoher Reisekomfort und Bequemlichkeit bei ÖPNV-Nutzung, statt stressiger Autofahrt und Parkplatzsuche am Zielort und dadurch Zeit für andere Tätigkeiten während des Arbeitsweges.

Wie ist das strategische Herangehen an P+R-Konzepte?

Bei den bisher erfolgreich realisierten P+R-Konzepten hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn das Parken und Reisen nicht nur auf einzelne Standorte bezogen wird, sondern das verkehrliche Einzugsbereich über die Stadtgrenzen hinaus in seiner Gesamtheit betrachtet wird. Dies erfordert eine zwischen den Gebietskörperschaften abgestimmte Planung.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Erstellung eines P+R-Konzeptes besteht in der verkehrsräumlichen Analyse sowie in der Erfassung der ÖPNV-Netz- und Angebotsstruktur. Dabei sind unter anderem folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- Wo bestehen günstige Bedingungen, um P+R-Plätze unmittelbar an ÖV-Haltestellen wohnortnah und möglichst zentrumsfern zu errichten?
- Sind die bestehenden ÖV-Angebote bezüglich des Taktes und der Reisezeit als Konkurrenz gegenüber einer durchgängigen Autofahrt geeignet?
- Welche Parkplatzsituation ist im Zielgebiet zu verzeichnen und welche Verkehrsdichte herrscht auf den Haupteinfallstraßen?
- Wie hoch ist die Anzahl der Berufspendler und der Touristen und wie sehen deren Prognosezahlen aus?
- Gibt es Events, die besondere Anforderungen an die Verkehrssituation stellen?

Wohnortnahe P+R-Anlagen sind für viele der Berufs- und Ausbildungspendler die erste Wahl, weil sich dadurch ihr erster Wegabschnitt zur ÖPNV-Haltestelle minimiert. Dieser kann gegebenenfalls auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (B+R), was verkehrlich und ökologisch die größten Vorteile bringt. Dabei sind bestehende Planungen für neue Wohnstandorte und

Gewerbegebiete zu berücksichtigen. Noch besser wäre es, wenn bei der Auswahl neuer Wohn- und Gewerbestandorte die zukünftige Anbindung mit dem Öffentlichen Verkehr entsprechende Berücksichtigung findet.

P+R-Konzepte sind zum einen integriert mit Pendler- und Touristenkonzepten zu entwickeln. Das betrifft unter anderem das planerische Herangehen, die Informationsdarstellung, die Preisgestaltung und das Ticketing. P+R-Konzepte erfordern zum anderen die Zusammenarbeit von Stadt und Umland.

Aus Sicht der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sollten die im P+R-Konzept der Stadt zusammengestellten Vorstellungen in einem P+R-Entwicklungskonzept des Verkehrsverbundes Warnow Berücksichtigung finden. Auf dieser Grundlage könnten dann Planungsvereinbarungen mit dem Landkreis Rostock und weiteren auch außerhalb des Verkehrsverbundes gelegenen kommunalen Aufgabenträgern wie zum Beispiel Ribnitz-Damgarten getroffen werden.

Gute Erfahrungen haben die Region Frankfurt/Main und der Verkehrsverbund Rhein-Main mit dem Fokus auf Planungskorridore entlang der SPNV/ÖPNV-Achsen gemacht. Grundlage dafür ist die Quantifizierung des tatsächlichen Bedarfs an P+R beziehungsweise B+R-Plätzen. Die Standorte werden dabei nicht wie bisher einzeln, sondern gemeinsam im Korridor betrachtet. Dadurch können die auszubauenden beziehungsweise neu vorzusehenden Standorte sowohl im Verkehrsnetz als auch in der Siedlungsstruktur (u. a. Betroffenheit von Wohngebieten, Nutzungskonflikte im Stationsumfeld, Flächenverfügbarkeit) besser bewertet werden.

2.2.2 Indikatoren erfolgreicher P+R-Konzepte

An Hand der Analysen wurden Indikatoren bestimmt, die maßgeblichen Einfluss auf die erfolgreiche Gestaltung der P+R-Systeme haben. Diese Indikatoren werden zuerst in ihrer Wirkung beschrieben und deren erfolgreiche Umsetzungen aufgeführt.

1. Gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland

Ungebremsster MIV führt zu einem hohen Ressourcenverbrauch und stößt in Ballungsräumen mehr und mehr an Kapazitätsgrenzen. Die vom MIV verursachten Belastungen nehmen kontinuierlich zu. Die Verkehrsströme entstehen durch die immer stärkere Verflechtung von Stadt und Umland zu einem in seiner Gesamtheit zu betrachtendem Ballungsraum, der vor allem auch durch die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort geprägt ist. Ein weiteres nicht zu vernachlässigendes Mobilitätsaufkommen stellt der in den letzten Jahrzehnten zugenommene Freizeit- und Tourismusverkehr dar, der sich abhängig von den regionalen Gegebenheiten mit dem Pendlerverkehr überlagert oder an arbeitsfreien Tagen die bestehende Verkehrsinfrastruktur sinnvoll nutzen kann.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist als Oberzentrum gefragtes Ziel in der Freizeit und stellt gemeinsam mit dem Umland eine ausgeprägte Tourismusregion dar. Vor allem in den Sommermonaten und bei publikumswirksamen Großveranstaltungen entsteht dabei ein deutliches Zielverkehrsaufkommen.

Der Ausbau des ÖPNV als Antwort darauf ist folgerichtig. Allerdings ist die Feinerschließung im ländlich geprägten Umland durch den ÖPNV wirtschaftlich kompliziert und deshalb besonders an Wochenendtagen und während der Schulferien oft unzureichend. Eine Möglichkeit dem entgegen zu steuern besteht im Anlegen von P+R und B+R-Anlagen an Stationen leistungsstarker ÖPNV-Achsen außerhalb der städtischen Siedlungsbereiche beziehungsweise in Stadtrandlage.

Zur Realisierung bedarf es der abgestimmten Herangehensweise der kommunal zuständigen Planungsträger erfolgen. Die Federführung und den Interessenausgleich zwischen den beteiligten Kommunen kann dabei zum Beispiel der Verkehrsverbund übernehmen, weil P+R ein Baustein des öffentlichen Verkehrsangebotes im regionalen Rahmen darstellt. Einige gute Beispiele dafür werden nachfolgend benannt und sind:

- Stadt Dresden und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)
- Stadt Frankfurt am Main und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Stadt Hannover und Großraumverkehr Hannover (GVH)

Stadt Dresden und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Die Stadt Dresden besitzt eine zentrale Lage im Ballungsraum Oberes Elbtal mit verkehrlich deutlich ausgeprägten Stadt-Umland-Beziehungen (Abbildung 1). An den fünf S-Bahn- und Regionalbahnstrecken des Verkehrsverbundes Oberelbe befinden sich 36 P+R-Plätze mit circa 2.090 Stellplätzen (2015), im Stadtgebiet Dresden befinden sich an acht P+R-Plätzen etwa 470 Stellplätze.

Die Planungs- und Entwicklungsarbeiten für P+R an den SPNV-Stationen werden gemeinsam mit den betreffenden Kommunen abgestimmt und vorangetrieben. Dies betrifft die Priorisierung von Standorten auf Basis der Nachfrage im Bedienungsgebiet, die Dimensionierung der P+R-Anlagen sowie die bauvorbereitenden Aktivitäten für Bauplanung und Finanzierung. Die konkrete Bauplanung und Realisierung liegen dann in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommunen. Der Verkehrsverbund beteiligt sich finanziell anteilig an den Vorbereitungen und dem Bau der P+R-Anlagen.

Taktgeber derzeit ist ein Programm zum behindertengerechten Ausbau der ÖV-Stationen und die in diesem Zusammenhang durchgeführten Überprüfung hinsichtlich Auslastung der P+R-Anlagen sowie der Zielführung und Beschilderung.

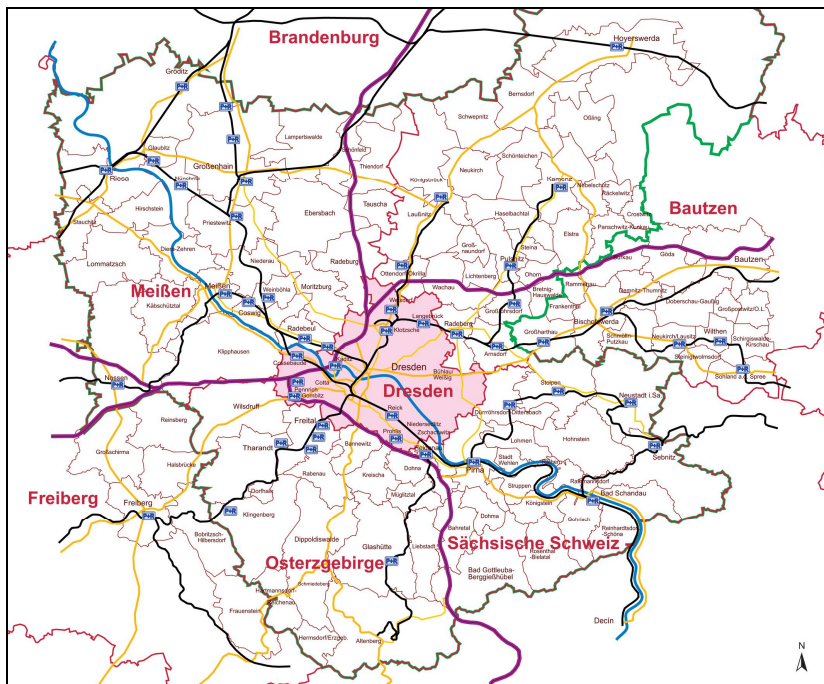


Abbildung 1: Bedienungsbereich des Verkehrsverbundes Oberelbe mit P+R-Plätzen
(Stand 2015) Quelle: /8/

Stadt Frankfurt am Main und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Der RMV hat zahlreiche Untersuchungen zum P+R in seinem Gebiet durchgeführt. Kernergebnisse sind:

- Die Auslastung der Plätze ist hoch und die Tendenz ist steigend.

- Die Voraussetzungen für P+R sind gut, da die Stadt Frankfurt am Main in der Regel aus den umliegenden Städten und Landkreisen mit dem Schienenverkehr in 45 Minuten erreichbar ist.
- Als vorherrschender Fahrzweck wurde mit 89 Prozent die Fahrt zur Arbeit ermittelt.
- Die durchschnittliche Luftlinienentfernung vom Startort des P+R-Nutzers zur ÖPNV-Station beträgt circa sechs Kilometer.
- Der Fremdnutzeranteil auf den Parkplätzen wurde recht unterschiedlich hoch und im Durchschnitt mit elf Prozent ermittelt. Ursachen für Fremdnutzung sind vor allem Parkdruck (Anzahl der Abstellmöglichkeiten und Kosten) in der unmittelbaren Umgebung des P+R-Platzes, sowie naheliegende Arbeitsplätze.

Um die Arbeit in den Städten und Gemeinden zu erleichtern, wurde ein Leitfaden für ein stadtregionales P+R-Konzept mit den Inhalten Organisation/Recht, Prozessgestaltung, Partner/Zuständigkeiten entwickelt. Des Weiteren wurden Erreichbarkeitsanalysen für ausgewählte Standorte durchgeführt.

Stadt Hannover und Großraumverkehr Hannover (GVH)

Für das Gesamtgebiet existieren 6.100 P+R-Plätze, die kostenlos für GVH Kunden sind. Über eine interaktive Karte (<https://www.vnz-niedersachsen.de/region-hannover/park-und-ride/>) können Angaben zu den P+R- und B+R-Plätzen sowie zu den ÖPNV-Anbindungen abgefragt werden.

2. Internetauftritt zum P+R

Der Internetauftritt zum P+R in den Portalen der Städte, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen ist von großem Gewicht für das Verständnis der Kombination von MIV und ÖV auf dem Fahrtweg. Vor allem Gelegenheitsnutzer benötigen hinreichend Information für die Planung ihrer Fahrt. In guten Portalen sind Bezeichnung des P+R-Platzes, Ortslage, genaue Bezeichnung zur Eingabe in das Navigationsgerät, Anzahl Plätze, Behinderten- und Frauenplätze, Einfahrtshöhe, zeitliche Verfügbarkeit, bewacht/unbewacht, Kosten, Informationen zum ÖPNV (Takt, Preis etc.), aber auch die Parkplatzsituation im Zielgebiet enthalten.

Als vorbildlich ist diesbezüglich der Internetauftritt der Stadt Wien zu nennen (<http://www.parken.wien/at>). Dem Nutzer werden hier alle Infos über die P+R-Plätze, deren NAVI-Eingabe, die Kapazitäten, Gebühren, Behindertenstellplätze, Bewachung, ÖPNV-Anschlüsse und ÖPNV-Tarife geliefert.

Auch in anderen Städteportalen wie Hamburg, Bremen, Hannover, Erfurt, Dresden, Salzburg und Amsterdam befinden sich zum P+R ausführliche Angaben. Teilweise sind die Portale interaktiv aufgebaut. Ein interessantes Beispiel dafür bietet der Internetauftritt des Verkehrsverbundes Oberelbe - VVO: <https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshtml>, welcher auf einer kartografischen Darstellung basiert und zugleich eine unmittelbare Verbindung mit dem Fahrplanauskunftssystem des VVO herstellt.

In den Portalen befinden sich teilweise auch Informationen zu den Parkmöglichkeiten im Citybereich einschließlich vorhandener zeitlicher Begrenzungen sowie den Parkgebühren, um den Entscheidungsprozess pro P+R zu unterstützen.

Auf einer interaktiven Karte des Verkehrsverbundes Rhein-Main können zum Beispiel die Standorte von P+R-Plätzen ermittelt und Verbindungsauskünfte abgefragt werden. Über einen Link kann zu jedem Standort eine Infoseite aufgerufen werden, auf der Fahrplan- und Umgebungsauskünfte bereitgestellt werden.

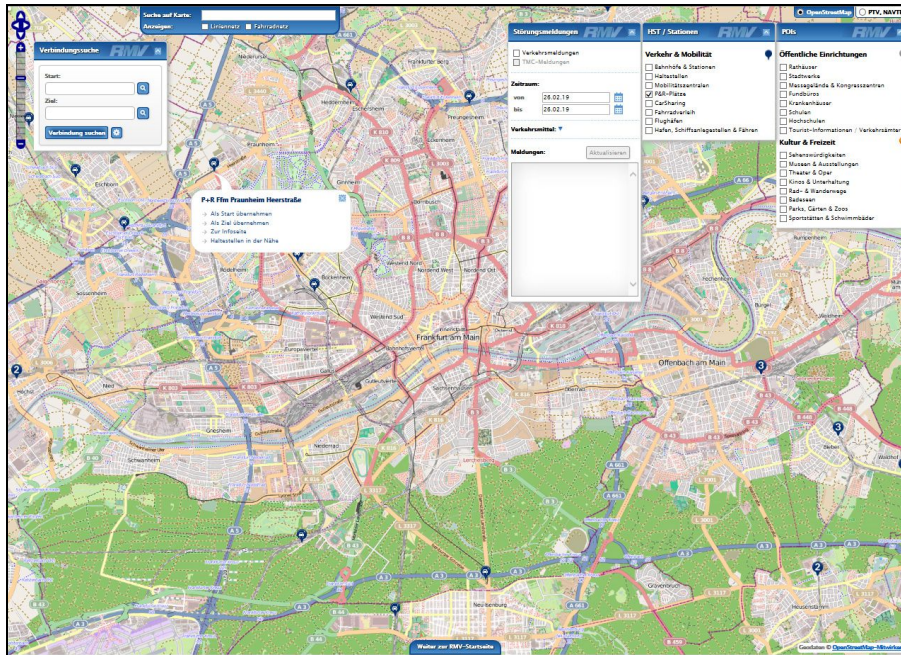


Abbildung 2: P+R-Seite des Internetauftritts des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV
Quelle: <https://www.rmv.de/c/de/linien-netze/unterwegs-mit/auto/park-ride/>

Im PARK+RIDE-Hessenportal (<https://pundr.hessen.de>) können Detailinformationen zu den P+R-Standorten (Stellplatzanzahl, Nutzungszeiten, Gebühren, Einschränkungen und Fotos) abgerufen werden.

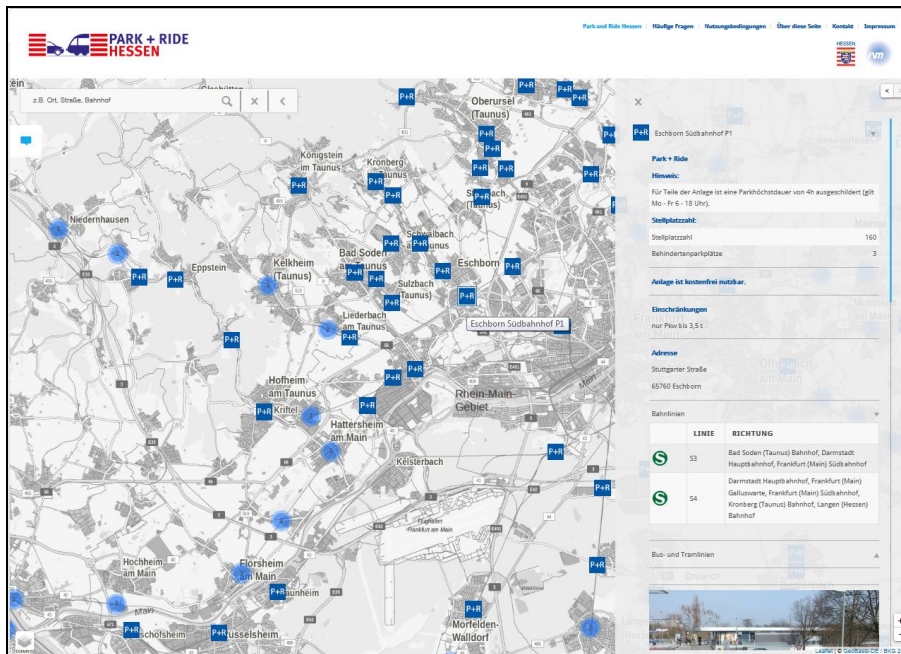
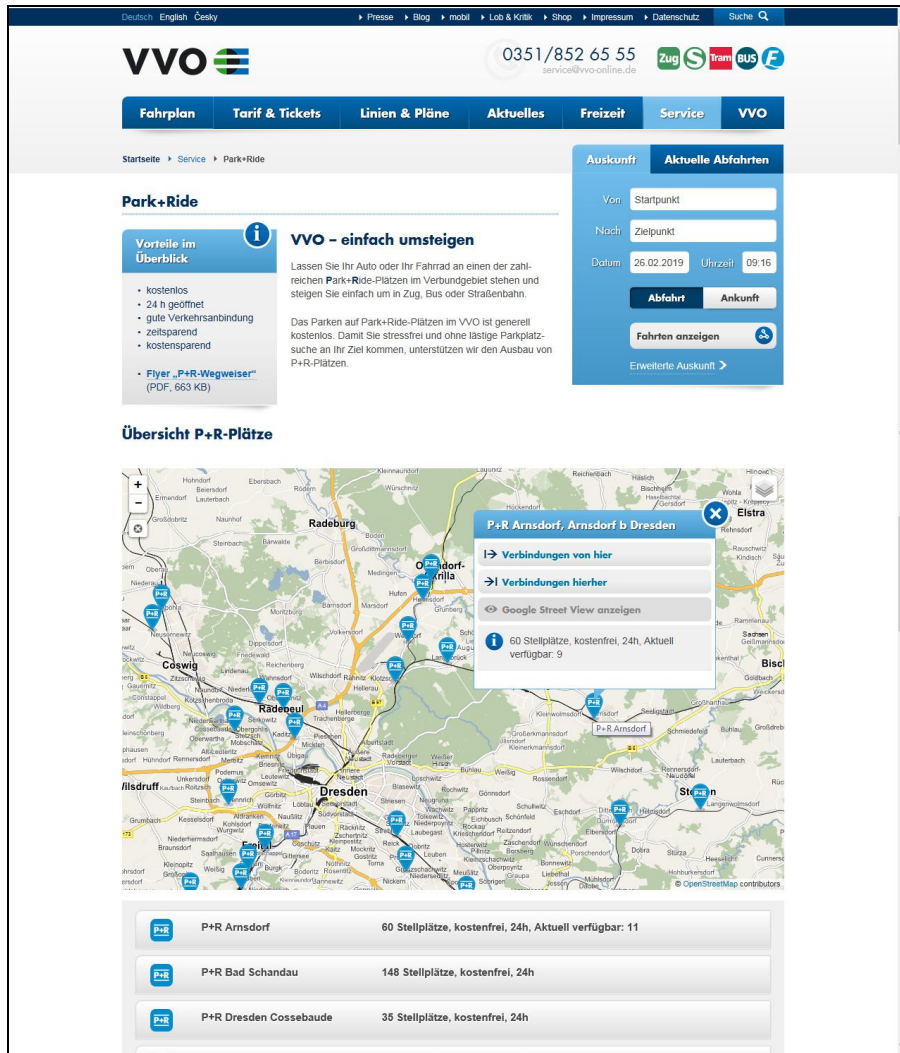


Abbildung 3: Übersichtskarte zu P+R in Hessen (Ausschnitt) mit Standortinformationen
Quelle: <https://pundr.hessen.de>

Ein Beispiel für die Verknüpfung der P+R-Standortabfrage und ÖV-Verbindungsauskunft stellt die interaktive P+R-Internetseite des Verkehrsverbundes Oberelbe VVO dar (<https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshtml>).

Gegenwärtig werden schrittweise die P+R-Plätze mit Sensortechnik ausgestattet, um die zeit-aktuelle Stellplatzverfügbarkeit angeben zu können.



The screenshot shows the VVO website's 'Park+Ride' section. It includes a navigation bar with links like 'Fahrplan', 'Tarif & Tickets', and 'Service'. The main content area features a 'Park+Ride' header with a 'Vorteile im Überblick' (Advantages at a glance) section listing benefits like 'kostenlos' (free), '24 h geöffnet' (open 24h), and 'gute Verkehrsanbindung' (good transport connection). Below this is a 'VVO – einfach umsteigen' (VVO – easy to transfer) section. To the right is a search form for 'Auskunft' (Information) with fields for 'Von' (From), 'Nach' (To), and 'Datum' (Date). Below the map, there is a table listing P+R locations and their available spots.

Location	Stellplätze (Spots)	Bedingungen (Conditions)
P+R Arnsdorf	60	Stellplätze, kostenfrei, 24h, Aktuell verfügbar: 11
P+R Bad Schandau	148	Stellplätze, kostenfrei, 24h
P+R Dresden Cossebaude	35	Stellplätze, kostenfrei, 24h

Abbildung 4: P+R-Seite des Internetauftritts des Verkehrsverbund Oberelbe VVO
Quelle: <https://www.vvo-online.de/de>

3. Standortwahl und nachfragegerechte Dimensionierung von P+R-Anlagen

Wichtig für die Standortfestlegung von P+R-Plätzen ist deren gute Erreichbarkeit aus dem Hauptstraßennetz. So sind größere P+R-Standorte möglichst nicht in kleinteiligen Siedlungsgebieten vorzusehen, weil von diesen eine meist zeitlich begrenzte Verkehrszunahme ausgehen kann. Kleine Standorte hingegen sollten möglichst nahe an den Siedlungsgebieten platziert werden, um die Reiseweiten mit dem MIV zu minimieren.

Untersuchungen der ISUP GmbH zur Parkplatzbelegung im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO-P+R-Konzept 2014) und im Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (2016) haben gezeigt, dass sich durchschnittliche Parkplatzauslastungen > 85 - 90 Prozent ungünstig auf die Motivation von Pendlern gegenüber P+R auswirken. Sobald sich diese hin und wieder einen

Parkplatz im Umfeld der Anlage suchen müssen, verändern sie ihr Verhalten und fahren direkt mit dem Auto weiter. Es geht darum den Nutzer dauerhaft an P+R zu gewöhnen und das erfordert eben eine sichere Verfügbarkeit eines Parkplatzes.

Deshalb ist es wichtig vorhandene Anlagen an die Nachfrage anzupassen. Bei der Planung von P+R-Plätzen ist deshalb die Auslastung zukunftsicher zu ermitteln beziehungsweise auf das Vorhandensein von Erweiterungsflächen zu achten. Eine Hilfestellung für die Dimensionierung bietet der „Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen“ /16/.

Ein Problem stellt oft die Flächenverfügbarkeit für P+R-Anlagen in unmittelbarer Nähe von ÖPNV-Stationen dar, besonders dann, wenn es sich um ein bereits dicht erschlossenes und bebautes Gebiet handelt. Deshalb werden heute bei Neuplanung von ÖPNV-Trassen Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem MIV bereits in den Planungsphasen berücksichtigt, um geeignete Standorte mit Erweiterungsreserven berücksichtigen zu können.

Bei der Dimensionierung der Stellplatzkapazität müssen sowohl die Nachfrageentwicklung als auch der Investitionsaufwand in Betracht gezogen werden. Bei größeren P+R-Anlagen ist es durchaus zweckmäßig, einen etappenweisen Ausbau vorzusehen, der dann der Nachfrageentwicklung angepasst werden kann.

Um möglichst nahe an den ÖPNV-Stationen P+R-Plätze anbieten zu können, werden in dichter bebauten Gebieten die Anlagen oft als Parkdecks oder Parkhäuser, letztere auch kombiniert mit anderen Parkplatznutzungen angelegt. Diese damit verbundenen Investitions- und Betriebskosten erfordern aber entsprechende Parkgebühren.

In der Studie „Wirkungsweise und Potential von kombinierter Mobilität 2012“ /10/ werden P+R und B+R-Anlagen typisiert. In dem „Maßnahmenplan Park+Ride“ /15/ des RMV werden Empfehlungen für die Planung von P+R in einem Bedienungsgebiet gegeben.

Interessant ist in diesem Zusammenhang das Beispiel von Brüssel-Crainheim, wo ein neuangelegter P+R-Platz einen garantierten kostenlosen Abstellplatz bietet. Voraussetzung ist hier eine Internetregistrierung über die der Platz zugewiesen wird. Dies wäre aber in Mecklenburg-Vorpommern nur für private Stellplatzanlagen möglich, weil das StrWG M-V eine Reservierung öffentlich gewidmeter Stellplätze nicht zulässt.

4. Ausschilderung an Autobahnen und Einfallstraßen / Wegweisung zu P+R-Anlagen

Die rechtzeitige und zielführende Information zu P+R-Möglichkeiten ist besonders für Gelegenheitsnutzer von vordringlicher Bedeutung. Die Ausschilderung an Autobahnen und Einfallstraßen möglichst mit elektronischer Anzeige der freien Parkplätze und dem Hinweis auf die Abfahrtzeit des ÖPNV gehört mittlerweile zu den Standards eines guten P+R-Systems. Voraussetzung dafür ist die online-Datenerfassung der ein- und ausfahrenden Kfz beziehungsweise die Belegungserfassung jedes einzelnen Kfz-Stellplatzes mit Sensortechnik.

Neu zu errichtende Anlagen sind mit Echtzeiterfassung zu planen und bestehende nachzurüsten, um ein P+R-Managementsystem aufbauen zu können.

Die innerörtliche Wegweisung zum P+R-Platz ist oftmals lückenhaft. Sie ist aber für den Ortsunkundigen zur Vermeidung von Suchverkehr unerlässlich. Gleiches trifft auch für den fußläufigen Weg vom P+R-Platz zur ÖPNV-Haltestelle (sofern nicht unmittelbar einsehbar) sowie auf maßgeschneiderte Informationen zu den Fahrpreisen und den Bedingungen des ÖPNV zu.



Abbildung 5: Verkehrsinformationstafel mit P+R-Hinweis in Dresden-Kaditz
Foto: TU Dresden



Abbildung 6: Dynamische P+R-Information an der Straßenbahndendstelle Kröllwitz in Halle/Saale
Foto: ISUP GmbH

5. Zeitvorteile gegenüber dem MIV

Der Zeitvorteil gegenüber dem MIV spielt eine dominierende Rolle für die Entscheidung zum P+R. Eine empirische Untersuchung aus den Niederlanden für die Städte Rotterdam und Den Haag (Randelhoff Zukunft Mobilität 2013) kommt zu dem Ergebnis, dass die Kombination aus Pkw und ÖPNV (= Nutzung von P+R) vor allem aufgrund des höheren Komforts und einer höheren Reisegeschwindigkeit erfolgt. Dabei wird sogar der höhere Komfort beziehungsweise die Bequemlichkeit etwas höher bewertet als der Reisezeitvorteil.

Eigene Untersuchungen der ISUP GmbH zum P+R-System des VVO (VVO-P+R-Konzept 2014 /6/) bestätigen diese Erkenntnisse. P+R-Plätze werden besser ausgelastet, je günstiger der Reisezeitvorteil für den ÖV ausfällt. Mit zunehmender Entfernung wird auch eine annähernd gleiche Reisezeit akzeptiert, weil die Kriterien Bequemlichkeit und Stressfreiheit für die Nutzer deutlich in Erscheinung treten. Deshalb ist es wichtig, an gut frequentierten ÖPNV-Stationen entsprechend große P+R-Stellplatzkapazitäten anzubieten. Selbst bei einer Reisezeitgleichheit ÖPNV/MIV nehmen noch zehn Prozent der Ein/Aussteiger am P+R teil.

Für die überschlägige Dimensionierung von P+R-Anlagen kann im Bedienungsgebiet des VVO demzufolge bei einem Reisezeitverhältnis $< 1,0$ von einem durchschnittlichen P+R-Nutzeranteil der Ein/Aussteiger von zehn bis 14 Prozent ausgegangen werden. Bei einem Reisezeitverhältnis $> 1,0$ verringert sich dieser P+R-Nutzeranteil an den Ein/Aussteigern im Durchschnitt auf zehn bis sieben Prozent.

Besonders P+R-Plätze, für welche sich eine Reisezeitquotient für den ÖPNV/MIV $> 1,5$ ergibt, werden nur zögerlich angenommen und weisen dementsprechend ausreichend Stellplatzreserven aus.

Deshalb sind bei der Entwicklung von P+R-Systemen die ÖPNV-Stationen zu präferieren, bei denen die Reisezeitvorteile am größten sind oder es ist gemeinsam mit dem Verkehrsverbund nach Wegen zu suchen, wie der ÖPNV beschleunigt werden kann.

6. Cityparken und P+R

Die Parkmöglichkeiten im Zentrum einer Stadt und die Nutzung von P+R stehen in einem engen Verhältnis. Werden im Stadtgebiet eine hohe Anzahl von kostengünstigen Parkplätzen angeboten, dann ist der Anreiz zur P+R-Nutzung gering. Dazu zählen bei Berufspendlern auch von diesen nutzbare Firmenparkplätze auf Privatgrundstücken.

Die wirkungsvollste Maßnahme zur Forcierung von P+R ist die Reduzierung der Stellplatzkapazität, was meist im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Verdichtung steht. In einzelnen Stadtbereichen gibt es Einfahrverbote für Fremdfahrzeuge (ausgenommen Anwohner und Versorgung), was ebenfalls zur Nutzung von P+R animiert. Weitere Maßnahmen sind die

Einrichtung von Anwohnerparken und Kurzzeitparkzonen. Zeitbeschränkung und/oder hohe Parkgebühren werden häufig kombiniert:

- In Wien stellt die Parkraumbewirtschaftung ein zentrales und besonders wirksames Instrument zur Verbesserung des Stadtverkehrs dar. Sie wirkt nachhaltig auf die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsverhalten.
- Im Innenstadtbereich von Paris wurde zum 01. Januar 2018 die Parkdauer auf sechs Stunden begrenzt und die Parkgebühr zusätzlich auf 50 Euro angehoben. Eine Stunde Parken kostet vier Euro und steigt überproportional auf den Sechs-Stundenpreis an.
- Salzburg hat die maximale Parkdauer auf drei Stunden begrenzt.
- In Straßburg liegt die maximale Parkdauer im Zentrum bei drei Stunden und 35 Euro.
- In Amsterdam werden durchschnittlich fünf bis acht Euro pro Stunde bei einem Tagessatz von 30 bis 45 Euro verlangt.

Sehr interessant unter dem Stichwort kostenloser ÖPNV ist in diesem Zusammenhang die Lösung von Tallin (Estland). Vor drei Jahren wurde für die Einwohner von Tallin der kostenlose ÖPNV im Stadtgebiet von Tallin eingeführt. Im Gegenzug wurden die vorhandenen Parkplätze deutlich verteuert und es werden keine Erweiterungen vorgenommen.

In den Internetportalen der Städte werden die Bedingungen für das Parken aufgeführt und konkrete Hinweise zur Nutzung von P+R gegeben, aber auch die Parkhäuser benannt, die als Alternative genutzt werden können. Die Preise bewegen sich in der Regel um die vier Euro pro Stunde, so in Wien, München oder Köln. Häufig wird auch über die Strafgebühren bei der Überschreitung der Parkdauer an Parkautomaten informiert.

7. P+R und ÖPNV-Ticketangebot

Das Parken auf den P+R-Anlagen ist in der Regel kostenlos. Sind aber hohe Fremdnutzeranteile auf Grund der Parkplatzlage anzutreffen, so müssen Maßnahmen ergriffen werden, die Fremdnutzung möglichst zurückzudrängen. Das kann erreicht werden, wenn gebührenpflichtiges Parken eingeführt wird. Die P+R-Nutzer können dann ihre Parkberechtigung (z. B. Erhalt eines Parktickets in Verbindung mit dem Lösen der ÖPNV-Fahrkarte) erwerben. Bedingung ist aber, dass auf dem P+R-Platz dann auch regelmäßig Kontrollen durchgeführt werden. In Städten mit hohem P+R-Anteil wird häufig eine Kombination von Parkgebühr und ÖPNV-Ticket vorgenommen. Kostenloses Parken ist dann nur mit dem Erwerb eines ÖPNV-Tickets möglich.

Entsprechend der konkreten städtischen Bedingungen sind vielfältige Kombinationen von P+R-Ticket und dem ÖV-Ticket anzutreffen, die oft auch, wenn Parkgebühren erhoben werden, einen Rabatt für das ÖPNV-Ticket enthalten:

- Dabei erlaubt zum Beispiel in Straßburg das Parkticket in Höhe von 4,10 Euro/Tag die freie Hin- und Rückfahrt in die City für alle Insassen des Pkw.
- In Maastricht kann kostenlos geparkt werden, wenn ein darüber hinaus rabattiertes Ticket erworben wird.
- In Wien befinden sich an den Endstationen der U-Bahn P+R-Plätze zu einem Tagessatz von 3,40 Euro. Das Tagesticket kostet für jede Person 5,80 Euro.
- In Prag wird auf die Nutzung von bewachten P+R-Plätzen (vor allem auch als Absicherung gegen Diebstahl) zum Tagessatz von circa acht Euro und auf das preiswerte ÖPNV-Ticket von 1,10 Euro pro Fahrt hingewiesen.
- In Innsbruck ist das Parken auf den ÖBB-Parkplätzen frei, wenn zugleich ein ÖBB-Ticket erworben wird.

Allerdings ist dies in Deutschland eher nicht zu verzeichnen. Feststellbar sind hier eher Differenzierungen bezüglich der Gebühren für P+R-Plätze mit sehr hoher Auslastung, hervorgerufen durch sehr hohe Reisezeitvorteile und niedrig frequentierten P+R-Plätzen, die dann kostenlos sind.

- Die Nutzung von P+R in der Region München ist in der Regel kostenpflichtig. Die Höhe des Parkentgelts hängt von der Lage und der Nutzungsdauer ab und beträgt 1,00 bis 1,50 Euro pro Tag.
- In Köln und Frankfurt am Main gibt es teils kostenlose und teils kostenpflichtige P+R-Plätze. Kostenpflichtig sind hier häufig die gut ausgelasteten P+R-Parkplätze, da infolge ihrer Attraktivität die Nutzer bereit sind, auch Kosten für das Parken in Kauf zu nehmen.
- Beispielstädte für kostenloses Parken sind unter anderem Hannover, Erfurt, Leipzig, Dresden oder Bremen.

Die Entscheidung pro Kosten sind Einzelfallentscheidungen, die vor allem der Lagegunst (hoher Vorteil für den Nutzer) der Anlage geschuldet sind.

8. Organisation von P+R

Das Einrichten von P+R-Systemen bedingt eine kontinuierliche und vorausschauende Arbeitsweise. Anfangs ist es oft nur der Bau von Parkplätzen (teilweise nach „wildem Parken“) in der Nähe von ÖPNV-Stationen und mit der Zunahme ihrer Auslastung wird deren Bedeutung für die Verkehrsgestaltung im Ballungsraum erkannt.

Dabei ist ein Agieren in zweierlei Hinsicht erforderlich: Das gemeinschaftliche Herangehen von Städten, Gemeinden, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen im Ballungsraum bei der Planung des Systems und wenn es sich dann schrittweise etabliert hat, die Organisation der operativen Arbeit. Aufgabe einer solchen organisatorischen Einheit ist es unter anderem die Wirkung der P+R-Anlagen auf den Verkehr zu überwachen und notwendige Maßnahmen einzuleiten.

Beispielsweise wurde in Hamburg 2013 eine P+R-Betriebsgesellschaft für die operative Arbeit gegründet, um P+R effektiv zu organisieren. Hamburg besitzt 8.600 Stellplätze an 36 Standorten. An 23 Standorten wird seit 2014 eine Tagesgebühr von 2,00 Euro erhoben. Voraussetzung für die Gebührenerhebung war die Einhaltung von Qualitätsstandards wie Beleuchtung, Videoüberwachung und Notrufeinrichtungen. Diese Maßnahme hat für viel Kritik bei den Nutzern geführt und die Nutzerzahlen waren rückläufig. Gegenwärtig bewegen sie sich fast wieder auf dem Niveau wie vor der Einführung einer Gebühr.

Die P+R-Gesellschaft selbst arbeitet seit 2015 gewinnbringend und will den Bestand weiter auf 10.000 Plätze durch Aus- und Neubau erhöhen. Von der Hamburger Bürgerschaft wird gegenwärtig politisch herangetragen (Hamburger Abendblatt 17.08.2018), die derzeit im Umland befindlichen Parkplätze von 14.500 bis 2020 auf 25.000 P+R-Stellplätze zu erhöhen. Der Senat der Stadt Hamburg wird aufgefordert seiner Verantwortung für die Stadt gerecht zu werden und die Umlandgemeinden beim Ausbau der P+R-Kapazitäten positiv zu unterstützen.

In München besitzt die Landeshauptstadt seit 1992 die Park&Ride GmbH als Serviceunternehmen für den Bereich Parken, die inzwischen auch für die Städte und Gemeinden der Region tätig ist. Sie betreut 14.000 Stellplätze auf 38 Anlagen. Das Leistungsspektrum umfasst alle Aufgaben rund um das Management von P+R, von der Planung und operativem Betrieb bis zu Kontroll- und Instandhaltungsarbeiten und der Optimierung des Systems. Innerhalb des Mittleren Rings in München ist aufgrund des guten ÖPNV-Angebotes kein P+R-Angebot mehr vorhanden. Ziel der städtischen Verkehrsplanung ist es, den MIV von außerhalb bereits frühzeitig zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Deshalb beteiligt sich die Stadt München finanziell an der Errichtung von P+R-Stellplätzen im Umland des MVV-Bereichs. Die Einnahmen aus den Parkentgelten decken nur einen Teil der Betriebskosten; die übrigen Mittel werden aus dem städtischen Haushalt aufgebracht.

9. P+R Kenngrößen ausgewählter Städte /16/

	Rostock	Dresden	Erfurt	Salzburg	Hamburg	Wien	München
Einwohner	207.000	550.000	213.000	155.000	1.850.000	1.950.000	1.450.000
Einpendler	30.000	90.000	49.000	47.000	340.000	207.000	360.000
Stellplätze P+R Stadt	3.040	470	1.400	4.730	8.600	8.900	9.500
Stellplätze P+R Umland		2.090	nicht aus- gewiesen	830	22.000	37.000	18.900
Modal Split ÖPNV	17,0 (2013)	22,0	17,2	15,0	18,0	39,0	22,8
Modal Split MIV	36,4 (2013)	39,0	42,3	43,0	42,0	27,0	32,5
Parkpreise Innenstadt [€/h]	1,70 - 2,00	1,50 - 2,00	1,50 - 2,00	1,00 (4,00 € / 4 h)	4,00	4,00	4,00

Tabelle 2: Statistische und Mobilitätskennziffern ausgewählter Städte

2.3 Schlussfolgerungen zur generellen Weiterentwicklung des P+R

Aus der Analyse des bestehenden P+R- Systems der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und den im Kapitel 2.2 dargestellten Indikatoren für ein erfolgreiches P+R-System werden nachfolgend Schlussfolgerungen zur Verbesserung des bestehenden P+R-Systems gezogen, die unabhängig vom Neubau von P+R-Parkplätzen sind.

Diese Aufgaben können sofort angegangen werden, wie zum Beispiel der Internetauftritt zu P+R und die P+R-Planung als gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland. Bei Infrastrukturplanungen sind noch stärker die Digitalisierung als Voraussetzung für Echtzeitinformationen sowie der Zusammenhang von Cityparken und dem Erfolg von P+R zu berücksichtigen.

Die nachfolgend aufgeführten Schlussfolgerungen wirken parallel zum bestehenden P+R-System, werden seine Akzeptanz verbessern, benötigen keinen zeitlich umfangreichen Planungsvorlauf, der finanzielle Aufwand ist überschaubar und es gelingt damit das bisher in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gut aufgebaute P+R-System, welches aber eben nicht immer gut nachgefragt ist, in ein besseres Licht mit nachhaltiger Wirkung zu setzen.

2.3.1 P+R-System ist gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland

Im Rahmen des Projektes erfolgte durch die ISUP GmbH eine stichprobenhafte Analyse der im Verkehrsverbund Warnow befindlichen P+R-Plätze bezüglich deren Auslastung und es wurde ein Reisezeitvergleich mit dem Zielpunkt Rostock Hbf. vorgenommen. Die Auswertung zeigt deutlich: Die P+R-Plätze des Umlandes sind gut an den schnellen öffentlichen Personenverkehr (RB, S-Bahn) angebunden. Der durchschnittliche Zeitvorteil des ÖPNV beträgt circa sieben bis acht Minuten. Die Inanspruchnahme ist gut und teilweise sind die Plätze überfüllt. Beispiele dafür sind Rövershagen, Laage, Parkentin, Güstrow und Bützow.

Demgegenüber liegen die P+P-Standorte im Stadtgebiet von Rostock vielfach zu dicht am Ziel, so dass sich ein Umsteigen für die MIV-Nutzer nicht mehr lohnt.

P+R an den schnellen ÖPNV-Achsen außerhalb des Stadtgebietes besitzt den Vorteil, dass die Autos nicht die Haupteinfallsstrassen belasten, nicht den städtischen P+R frequentieren, meist

eine bessere Flächenverfügbarkeit als im städtischen Gebiet gegeben ist und außerdem die öffentlichen Verkehrsunternehmen in der Region höhere Einnahmen erzielen können.

Im MOPZ, besonders aber im „Bericht TK 3 des kommunalen Managements für die Region Rostock“, werden für die Siedlungsachsen:

- Rostock - Papendorf - Pölchow - Benitz - Schwaan - Bützow und
- Rostock - Kritzmow - Stäbelow - Satow

konkrete Vorschläge zum P+R (z. B. in Hucksdorf, Papendorf, aber auch Untersuchungsbedarf an leistungsstarken zentralen Bushaltestellen) gemacht.

Auch die Regionalbahnachsen in östlicher und westlicher Richtung von Rostock besitzen Potenzial für die Anlage von P+R. Im RV 2 des MOPZ wird auch auf die Notwendigkeit der Schaffung von P+R an den hochbelasteten Straßenradialen hingewiesen sowie darauf, dass das P+R-System nicht erst an den Stadtgrenzen von Rostock beginnen sollte.

Im Kontext mit Straßenbahnerweiterungen in die Stadtrandgebiete muss die Suche nach günstigen P+R-Standorten inbegriffen sein. Aus den Erfahrungen ist dabei ein hoher Wert auf eine gute Straßenanbindung und die Möglichkeit einer späteren Erweiterung der Stellplatzkapazität zu legen.

Parken und Reisen ist als ein strategisches Element der Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung zu verstehen, weil es in enger Wechselwirkung mit der demografischen, der Wirtschafts-, der Siedlungs-, der Verkehrs- und der Tourismusentwicklung steht sowie mit entsprechenden Anforderungen an ÖV-Angebote und Tarife verknüpft ist.

Um eine abgestimmte P+R-Umsetzung sicher zu stellen, da P+R an Bahnstationen im Umland die beste Präferenz bezüglich der Reisezeitvorteile besitzt, bedarf es einer regelmäßigen interkommunalen Zusammenarbeit von Hanse- und Universitätsstadt Rostock, dem Landkreis Rostock, dem Planungsverband Region Rostock, dem Verkehrsverbund Warnow, den betroffenen Kommunen, den Verkehrsunternehmen sowie der Deutschen Bahn AG.

Weil die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Oberzentrum das größte Interesse am Erfolg und der Erweiterung von P+R hat, hat die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung des P+R-Konzeptes die Initiative ergriffen, um mit allen zu Beteiligten ein Gesamtsystem P+R Stadt und Umland zu entwickeln. Da es sich dabei um eine längerfristige Aufgabe handelt, sollte entsprechend der positiven Erfahrungen aus anderen Regionen die Zuständigkeit für diese Zusammenarbeit in einer Hand liegen und vorzugsweise vom Verkehrsverbund wahrgenommen werden. Zu den Aufgaben der die P+R-Entwicklung managenden Institution gehört auch die regelmäßige Erfassung der Auslastung von P+R-Anlagen, um aus den Ergebnissen Schlussfolgerungen für die weitere Entwicklung der P+R-Standorte und Kapazitäten, der ÖPNV-Angebote und der Tarife ziehen zu können.

2.3.2 Internetauftritt zum P+R

Fragt man im Internet nach Parken und Reisen in Rostock und der Region werden nachfolgende Homepages angeboten:

- **www.rostock.de** keine Info zum P+R, dafür sind aber unter dem Titel "Offizielles Stadtportal für Rostock & Warnemünde" alle kostenfreien und kostenpflichtigen Parkplätze aufgeführt. Auch unter dem Stichwort Anreise wird nicht zum P+R informiert.
- **www.verkehrsverbund-warnow.de** unter der Rubrik „Service“ sind eine Karte mit den P+R-Plätzen im Stadtgebiet von Rostock und ein Übersichtsblatt mit der Anzahl der Stellplätze, ÖV-Haltestelle, Linien abgebildet.
Gesamteindruck: nicht kundenfreundlich, keine Verknüpfung mit Fahrplan, Verweis auf VVW-App.
- **www.rsag-online.de** gleiche Karte wie beim VVW und Anzahl der Stellplätze für jeden P+R-Standort, Hinweis zu den bedienenden ÖV-Linien (S-Bahn, Straßenbahn und Bus)

und zur Reisezeit bis ins Stadtzentrum gegebenenfalls mit Umsteigen. Die RSAG hat ebenfalls eine App, die aber nach Auskunft von Nutzern sehr langsam ist.

Gesamteindruck: etwas aussagekräftiger als beim VVW, aber verbesserungsbedürftig hinsichtlich einer direkten Verknüpfung mit der Fahrplanauskunft.

- Die Portale **www.gratisparken.de** und **www.parken-in-rostock.de** informieren über die Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet und in Warnemünde.

Das vorhandene P+R-Angebot wird insgesamt wenig überzeugend bekanntgemacht und derzeit ungenügend vermarktet. Über die Möglichkeiten zum Parken in den Stadtgebieten erfährt man mehr als über P+R. Wie es besser in anderen Städten gemacht wird, ist in Kapitel 2.2 beschrieben. Es wird empfohlen, eine qualitativ hochwertige Seite zum P+R einschließlich des Umlandes zu entwickeln, die den potentiellen Nutzer optisch übersichtlich strukturiert empfängt und ihm alle notwendigen Informationen (z. B. exakte Bezeichnung des P+R-Platzes, Ortslage, genaue Angaben für Eingabe in das Navigationssystem, Anzahl Stellplätze, Behinderten- und Frauenparkplätze, Einfahrtshöhe, zeitliche Verfügbarkeit, bewacht/unbewacht, Parkplatzkosten, Infos zum ÖV mit Takt, Fahrzeit und Fahrpreis, Parksituation im Zielgebiet, Servicetelefon zum Erhalt weitere Auskünfte) liefert und verlinkt gleichermaßen über die Portale der Stadt, der RSAG, des VVW und der Umlandgemeinden zugänglich ist.

Die Echtzeiterfassung der P+R-Plätze wird später die Möglichkeit bieten, die Nutzer noch aussagekräftiger über die aktuelle Situation beim P+R (interaktive Karte mit Angabe der Anzahl freier Parkplätze für die jeweiligen P+R-Standorte) zu informieren. Kurz- bis mittelfristig kann ein Modell analog zur MVV-Homepage umgesetzt, wo nach Tageszeit gestaffelt Informationen über die durchschnittliche Auslastung der P+R-Anlagen im kompletten Verbundgebiet geliefert werden. Somit können sich Fahrgäste informieren, wie hoch die Wahrscheinlichkeit auf einen freien Stellplatz am jeweiligen P+R-Standort ist.

2.3.3 Digitalisierung vorantreiben

Digitalisierung ist bestimmend für den Verkehr von morgen. Der Kunde will wissen, wie er mit dem ÖPNV weiterkommt, wo sich sein Fahrzeug befindet, wie die Anschlüsse gewährleistet sind, wie die Verkehrslage ist und, und, und. Dazu bedarf es unter anderem einer Infrastruktur, die digital vernetzt ist. Dazu gehören auch die P+R-Plätze. Das ist in Rostock noch nicht gegeben. Im MOPZ wird auf die Problematik der Echtzeitdatenerfassung als eine Voraussetzung für ein attraktives Verkehrsmanagementsystem als ein aktuell zu lösendes Problem reagiert.

Die Installation der Echtzeitdatenerfassung sollte schrittweise, beginnend mit den am meisten frequentierten P+R-Plätzen erfolgen. Neben dem bisher üblichen Verlegen von Schleifendetektoren für das Erkennen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge einschließlich der Datenübermittlung an einen Server sind inzwischen Detektionssysteme erhältlich, die durch die Einzelplatzerfassung auf Parkplätzen zuverlässiger Daten bereitstellen und darüber hinaus Rückschlüsse unter anderem auf die Parkdauer (z. B. auch Hinweis auf dauerabgestellte Fahrzeuge), die Uhrzeit der Ein- und Ausfahrt, die Besetzung von Behindertenstellplätzen zulassen.

Die Echtzeitdatenerfassung ist auch Voraussetzung, um P+R in das Verkehrsmanagement zu integrieren. Dann wird es möglich, auf Verkehrsinformationstafeln auch über die Auslastung der Parkplätze zu informieren, mittels dynamischer Wegweisung Nutzer zu alternativen P+R-Standorten zu lenken und interaktive Karten mit Routingmöglichkeiten anzubieten.

2.3.4 Cityparken und P+R

Im gesamten Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind heute insgesamt viele Pkw-Stellplätze verfügbar. Dies betrifft nicht nur die im Straßenraum und Parkhäusern öffentlich zugänglichen Stellplätze, sondern auch die besonders für Berufspendler vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten auf Firmengeländen. Diese Feststellung schließt nicht aus, dass im

unmittelbaren Stadtzentrum und dicht bebauten Gebieten im öffentlichen Raum Stellplatzmangel besteht. Ausnahmen stellen Großevents dar, während derer örtliche Parkraumeinschränkungen bestehen und die überdurchschnittlich vielen Besucher auch aus entfernteren Regionen nach Rostock anlocken.

Rostock verfügt zur Steuerung des ruhenden Verkehrs über eine Parkgebührenordnung (letzte Aktualisierung im November 2018), in der besonders zentral gelegene Stadtbereiche berücksichtigt sind. Die Einhaltung der Gebührenpflicht bedarf aber auch regelmäßiger Kontrollen seitens der städtischen Verkehrsüberwachung.

Kostenfreie Parkmöglichkeiten, soweit diese im Zielgebiet auch auf Privatflächen noch zur Verfügung stehen, sind sehr oft ausgelastet, und dabei zugleich kontraproduktiv hinsichtlich des Erfolges eines P+R-Systems.

Deshalb müssen, wie im MOPZ angeführt, schrittweise die Anzahl der Stellplätze in der City verringert, kostenfreies Parken weiter eingeschränkt und die Parkgebühren als Steuerungsinstrument auch in Blick auf die Tourismusgestaltung genutzt werden. In erster Linie geht es darum, das Tagesparken von Einpendlern (Beruf, Ausbildung, Besorgung u. a.) in der Stadt zurückzudrängen. Das kann mit der Einrichtung/Erweiterung von Anwohnerparken auf Wohngebietsstraßen, Kurzzeitparkzonen und Parkdauerbegrenzungen auf Parkplätzen/in Parkhäusern unterstützt werden. In der Innenstadt und im Stadtgebiet von Warnemünde wird dies bereits praktiziert.

Da diese Maßnahmen auch die Luftreinhaltepläne unterstützen, ist hier ein kongruentes Herangehen möglich. Während die Punkte 2.3.1 bis 2.3.3 direkt im Verantwortungsbereich von P+R liegen, ist das Erkennen des Zusammenhangs von Cityparken und P+R vor allem eine stadt- und verkehrsplanerische Aufgabe.

3. Bestands- und Standortanalyse inkl. Schwachstellenanalyse

3.1 Grundlagen

Die Bestands- und Standortanalyse wird unter Berücksichtigung der Stadt-Umland-Beziehungen sowohl für das Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch für den Landkreis Rostock durchgeführt.

Da kein aktuelles Datenmaterial zu der Nutzung der Parkierungseinrichtungen verfügbar ist, wurden stichprobenhafte Erfassungen zur Parkplatzbesetzung durchgeführt. Für die Parkplätze auf dem Stadtgebiet von Rostock erfolgte zusätzlich zur Zählung der Fahrzeuge eine Registrierung deren Zulassungsbereiche. Die Unsicherheit, die sich aus der möglichen Mitnahme eines Kfz-Kennzeichens in einen anderen Ort beziehungsweise Kreis ergeben kann, wird als gering eingeschätzt, weil es sich sowieso nur um zufällige Stichproben handelt.

Die Zählungen erfolgten ausschließlich an Normalwerktagen (Dienstag bis Donnerstag) und vorzugsweise im Zeitfenster zwischen 09:00 und 15:00 Uhr.

3.2 Parkplätze im Stadtgebiet von Rostock

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock einschließlich Warnemünde sind insgesamt zwölf Parkplätze als P+R-Anlagen ausgeschildert. Da einerseits auf einigen dieser Standorte auf Grund deren Lage Kfz nicht ausschließlich zum Parken und Reisen geparkt werden und andererseits normale Parkplätze durchaus für den Zweck des P+R in Anspruch genommen werden, wurde die Erfassung um weitere sieben Parkplätze ergänzt.

Die Belegungserfassungen erfolgten insgesamt für 19 Standorte an jeweils drei unterschiedlichen Tagen im August und September 2018 außerhalb der Ferienzeit. Diese 19 berücksichtigten Parkplätze verfügen insgesamt über eine Stellplatzkapazität für circa 4.840 Pkw. Insgesamt 3.010 dieser Stellplätze entfallen dabei auf ausgewiesene P+R-Anlagen.

Bei der Kapazitätsermittlung der Parkieranlagen wurden alle Stellplätze einschließlich der Reservierungen für Versehrte und gegebenenfalls für zusätzliche Nutzung (E-Tankstellen o. a.) berücksichtigt.

3.2.1 Standorte der P- und P+R-Plätzen

In nachfolgender Tabelle 3 sind die berücksichtigten Standorte aufgelistet. Die laufende Nummerierung dieser Standorte ist dabei nur von berichtsinterner Bedeutung. Eine kartografische Übersicht ist getrennt für die Kernstadt von Rostock sowie für die nordwestlichen Stadtgebiete einschließlich Warnemünde in den Anlagen 1-1 und 2-1 dargestellt.

Lfd. Nr.	Widmung	Bezeichnung:	Anmerkungen	Kapazität	ÖPNV-Bedienung
1	P+R	Dierkower Allee	an der Endhaltestelle, teilweise Fremdnutzung mit Lkw-Abstellung	185	Strab 3, 4
2	P+R	Theodor-Heuss-Straße	300 Meter nordwestlich Hst. Dierkower Allee, vorwiegend Wohngebiets-Parkplatz	210	Fußweg zur Strab 3, 4
3	P+R	Dierkower Kreuz	Am Umsteigepunkt, Fremdnutzung vom Wohngebiet möglich	110	Strab 1, 2, 3, 4, Bus 16, 18, 19, 45, 49

Lfd. Nr.	Widmung	Bezeichnung:	Anmerkungen	Kapazität	ÖPNV-Bedienung
4	P+R	Brinckmannsdorf (Katt-un-Mus-Weg)	an der Haltestelle	195	Bus 23, 120, 123
5	P + Caravan	Mühlendamm	an der Haltestelle, gebührenpflichtig	45	Bus 22, 23
6	P+R	Hauptbahnhof Süd	südöstlich Ausgang Hbf., gebührenpflichtig	141	S-Bahn, RB, RE; IC, Straba, Bus
7	P+R	Südblick	in der Endhaltestelle	160	Straba 5
8	P+R	Groß Schwaßer Weg	in Nähe der B 103, auch Ausweichparkplatz für Ostseestadion, Zoo u. a.	720	Bus 28
9	P+R	S-Bahn-Haltepunkt Marienehe	neben S-Bahn-Hp. und Straßenbahnhaltestelle	80	S1, Strab 1, 5
10	P+R	S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein	östlich S-Bahn-Hp.	430	S1, Bus 31, 35, 38, 39, 45, 49
11	P+R auf Wohngebiets-P	Flensburger Straße	westlich S-Bahnhof Lichtenhagen über B 103, vorrangig Anwohner	230	S1, Bus 36
12	P	Warnemünde Ost	An der Stadtautobahn (B 103), vorrangig Besucher von Warnemünde, gebührenpflichtig	170	Bus 36
13	P+R	Warnemünde Werft	westlich S-Bahn-Hp., überwiegend Anliegernutzung	32	S1, Bus 36, 37
14w	P	Warnemünde Mittelmole (West)	nördlich Bahnhof (für Pkw), Warnemündebesucher, gebührenpflichtig	360	S-Bahn
14o	Caravan	Warnemünde Mittelmole (Ost)	nördl. Bahnhof (für Caravan und Bus), gebührenpflichtig	120	S-Bahn
15	P	Warnemünde Hohe Düne	östlich der Warnow, vorrangig Nutzer der Fähre, gebührenpflichtig	245	Fähre zur S-Bahn
16	P + Caravan + Bus	Strand Mitte	an der Parkstraße, Besucher vom Strand und Warnemünde, gebührenpflichtig	688	Bus 36, 37
17	P+R	Strand West	am westl. Stadtrand in Warnemünde (Hst. Rohrmanische Koppel), gebührenpflichtig	550	Bus 37
18	P	Mecklenburger Allee	Endhaltestelle Lichtenhagen, vorwiegend Anwohner	43	Strab 1, 5
19	P	Erich-Schlesinger-Straße	ca. 500 m südlich vom Hbf., vorwiegend Berufspendler	250	S-Bahn, RB, RE; IC, Strab, Bus

Tabelle 3: Untersuchte Parkplatzstandorte im Stadtgebiet von Rostock (Stand März 2019)

3.2.2 Nutzung der Parkplätze an Werktagen

Die Situation auf den in Tabelle 3 zusammengestellten Parkplätzen wurde nach den Sommerferien an unterschiedlichen Werktagen stichprobenhaft mindestens dreimal erfasst (Di. 21.08.,

Mi. 22.08, Di. 28.08., Do. 30.08., Di. 18.09. und Mi. 19.09.2018). Es handelte sich dabei um Tage ohne besondere Events in der Stadt.

Die Ergebnisse der aus den Erfassungsdaten durchschnittlich ermittelten werktägliche Auslastung sind in den nachfolgenden Tabellen 4 (P+R-Standorte) und 5 (P-Standorte) getrennt nach gewidmeten P+R-Standorten und nach weiteren Parkplätzen zusammengefasst. Zu den P+R-Plätzen wird zusätzlich der Standort 5 „Mühlendamm“ gerechnet, weil dieser überwiegend P+R-Funktion hat.

lfd. Nr.	P+R-Standorte	Kapazität	durchschnittliche werktägliche Nutzung	
			Kfz	Auslastung
1	Dierkower Allee	185	105	57 %
2	Theodor-Heuss-Straße	210	54	26 %
3	Dierkower Kreuz	110	108	98 %
4	Brinckmansdorf	195	3	2 %
5	Mühlendamm (Gebühren)	45	14	30 %
6	Hauptbahnhof Süd	141	67	48 %
7	Südblick	160	90	56 %
8	Groß Schwaßer Weg	720	56	8 %
9	S-Bahn-Haltepunkt Marienehe	80	26	32 %
10	S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein	430	9	2 %
11	Flensburger Straße	230	112	49 %
13	Warnemünde Werft	32	27	86 %
17	Strand West (Gebühren)	550	23	4 %

Tabelle 4: Belegung und Auslastung der P+R-Standorte (inklusive Mühlendamm)

lfd. Nr.	P-Standorte	Kapazität	durchschnittliche werktägliche Nutzung	
			Kfz	Auslastung
12	Warnemünde Ost (Gebühren)	170	60	35 %
14w	Warnemünde Mittelmole (West) (Gebühren)	360	138	38 %
14o	Warnemünde Mittelmole (Ost) (Gebühren)	120	60	50 %
15	Warnemünde Hohe Düne (Gebühren)	245	38	16 %
16	Warnemünde Strand Mitte (Gebühren)	688	48	7 %
18	Mecklenburger Allee	43	18	42 %
19	Erich-Schlesinger-Straße	250	257	103 %

Tabelle 5: Belegung und Auslastung der P-Standorte

Die Nutzung der Parkplätze im Stadtteil Warnemünde ist sehr stark saisonabhängig. Während der Sommerferien sind diese Parkplätze stark nachgefragt und rechtfertigen auch die Stellplatzkapazitäten.

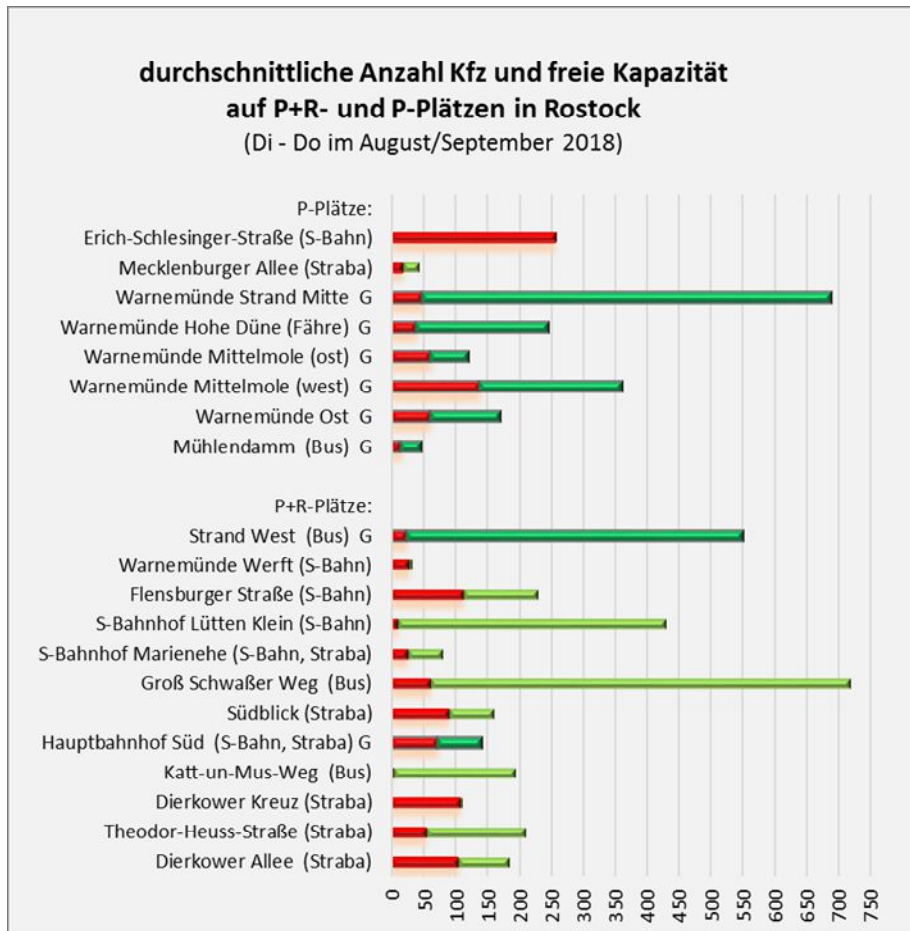


Abbildung 7: Durchschnittliche Anzahl Kfz und freie Kapazität auf P+R- und P-Plätzen in Rostock (Erfassung Di - Do im August/September 2018)

Die standortspezifische Verteilung der Parkierungskapazitäten und der Auslastungen ist kartografisch in den Anlagen 1-2 und 2-2 dargestellt.

Aus Erfahrung kann besonders hinsichtlich der Nutzung von P+R-Anlagen die Auslastung in drei Gruppen unterschieden werden:

- Auslastung über 80 % der Kapazität,
- Auslastung 50 % bis 80 % der Kapazität und
- Auslastung unter 50 % der Kapazität.

Im Fall a) kann eine durchschnittliche Auslastung über 80 Prozent nachteilig auf die Nachfrage wirken, weil das Risiko zunimmt, besonders in Spitzenzeiten keinen freien Parkplatz mehr vorzufinden.

Fall b) stellt eine gute Auslastung dar, wobei jeder P+R-Interessent auch mit einem freien Stellplatz für sein Kfz rechnen kann.

Im Fall c) ist von einer unbefriedigenden Akzeptanz des P+R-Standortes auszugehen. Diese Aussage trifft aber dann nicht zu, wenn die Dimensionierung des Parkplatzes hinsichtlich größerer Nachfrage bei bestimmten Events erfolgte (z. B. Parkplatz am Groß Schwaßer Weg als Auffangparkplatz für das Ostseestadion).

3.2.3 Herkunft der Parkplatznutzer nach Zulassungsgebieten

Aus den Zulassungsgebieten der parkenden Kfz kann näherungsweise die Herkunft der Parkplatznutzer abgeleitet werden. Es handelt sich dabei um den Durchschnitt aus zufällig erfassten Stichproben. Deshalb ist auch die Unsicherheit hinsichtlich einer Nichtübereinstimmung zwischen dem Fahrzeugzulassungsgebiet und dem tatsächlichen Stationierungsort des Fahrzeuges vernachlässigbar.

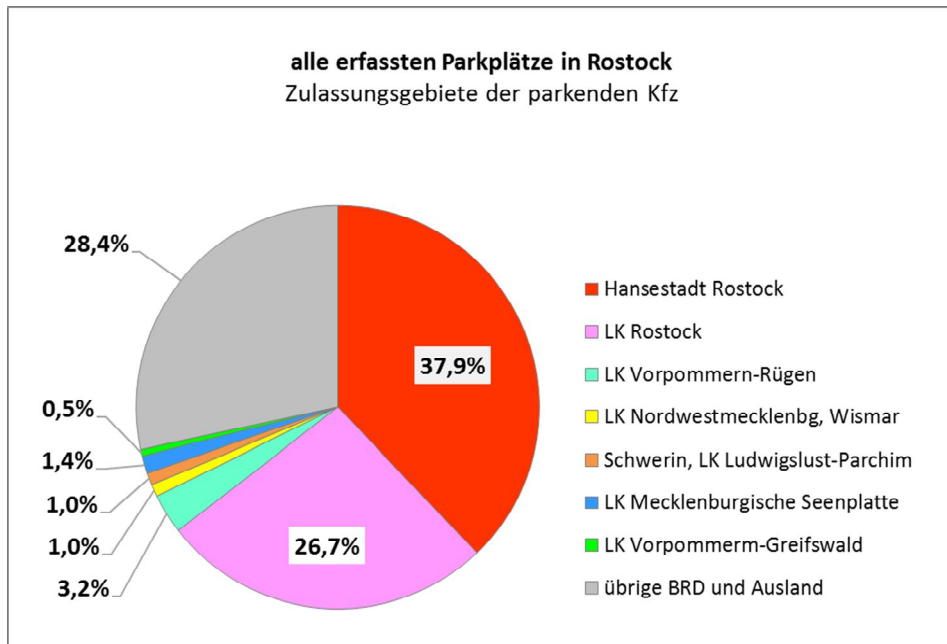


Abbildung 8: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf Parkplätzen in Rostock

Aus der Darstellung ist erkennbar, dass circa zwei Drittel der auf den Parkplätzen registrierten Kfz aus Rostock und dem angrenzenden Landkreis Rostock kommen. Die Einpendleranteile aus benachbarten Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern sind mit circa sieben Prozent eher gering. Knapp 30 Prozent der Fahrzeuge haben entferntere Zulassungsgebiete und können damit vorrangig Besuchern und Urlaubern zugerechnet werden.

Aus der Aufteilung nach normalen P-Plätzen und ausgewiesenen P+R-Plätzen (Abbildung 9) wird erkennbar, dass reichlich drei Viertel aller auf P+R-Plätzen angetroffenen Fahrzeuge in Rostock und dem Landkreis Rostock zugelassen sind. Somit wird P+R vorzugsweise beim Einpendeln aus dem engeren regionalen Umfeld in Anspruch genommen.

Im Umkehrschluss lässt sich daraus schlussfolgern, dass von weiter her angereisten Kfz-Nutzer wegen der ab den P+R-Standorten dann nur noch kurzen Restdistanzen zu den Zielen innerhalb Rostocks eher auf einen Umstieg zum ÖPNV verzichtet wird und deren Fahrzeuge eher am jeweiligen Zielort geparkt werden.

Auf den erfassten Parkplätzen ohne P+R-Funktion, welche sich überwiegend im Bereich Warnemünde befinden, ist erwartungsgemäß ein deutlich größerer Anteil Kfz von fernange-reisten Verkehrsteilnehmern (überwiegend Urlauber und Tagestouristen) anzutreffen.

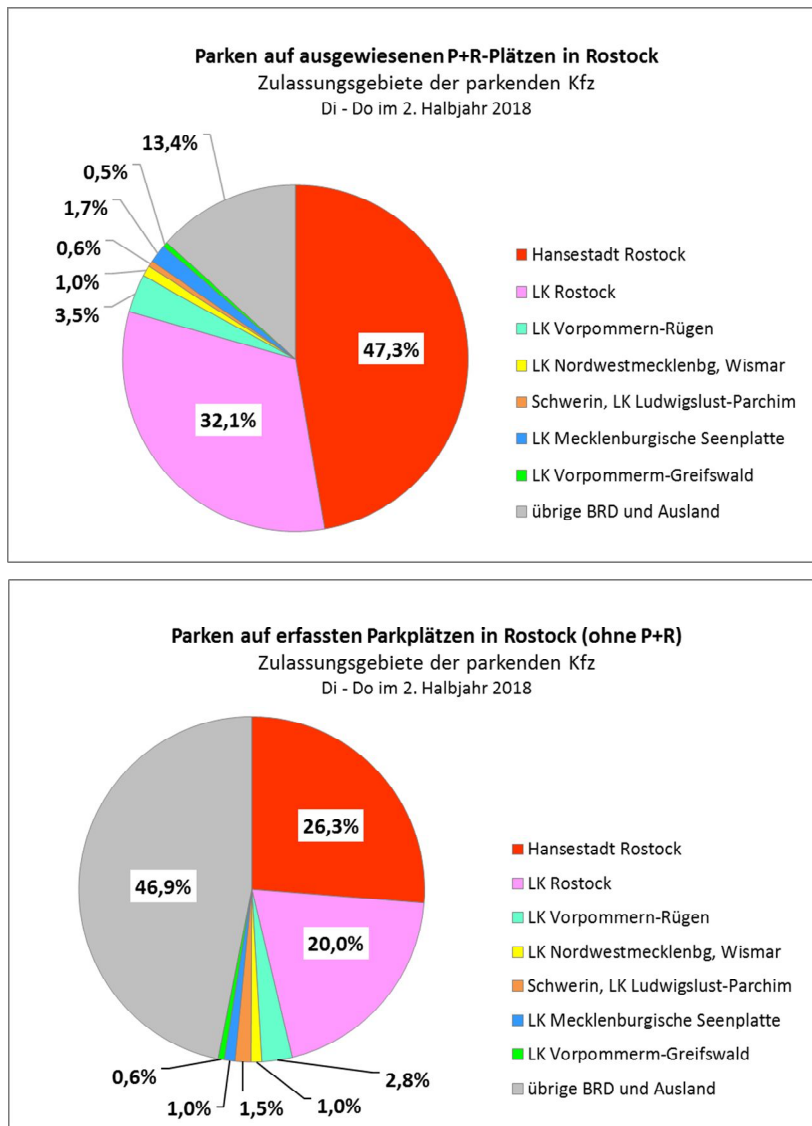


Abbildung 9: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf P+R- und P-Plätzen

Ein deutlicher Nutzungsunterschied zeigt sich bei einer Aufteilung nach gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen.

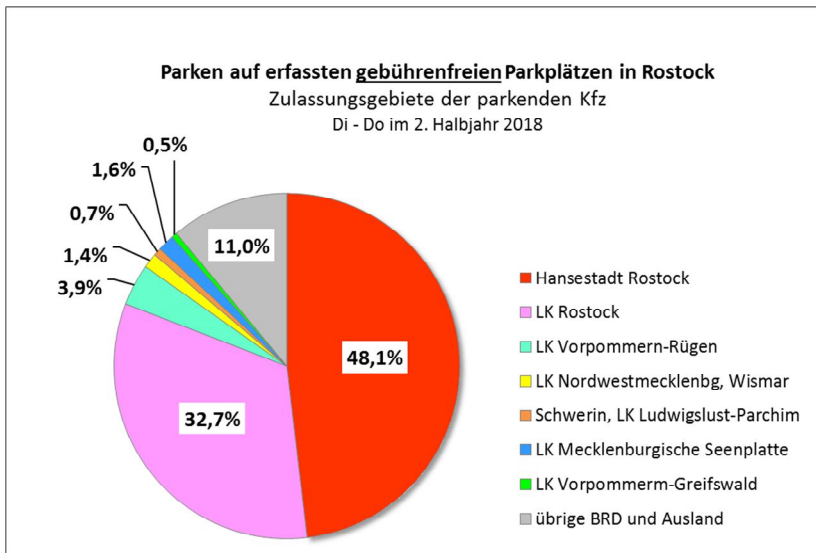
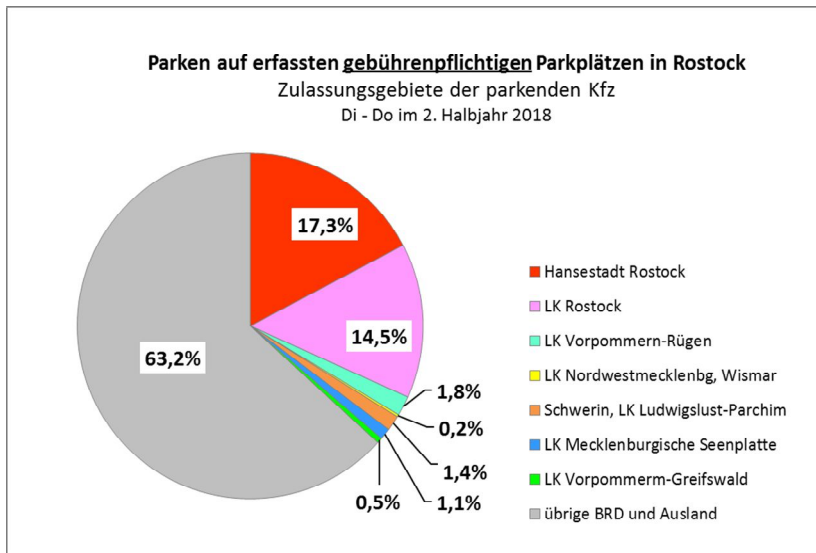


Abbildung 10: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen

Aus den Grafiken ist deutlich erkennbar, dass gebührenpflichtige Parkplätze überwiegend von weiter her angereisten Besuchern genutzt werden, die in der Regel diese Parkplätze nur einmal oder wenige Male in Anspruch nehmen. Ortskundige Kfz-Nutzer aus Rostock und regelmäßige Pendler aus dem unmittelbaren Umland meiden eher diese gebührenpflichtigen Parkplätze.

In der Anlage 1-3 sind für ausgewählte P+R- und P-Standorte die Verteilungen der Kfz-Zulassungsgebiete einzeln dargestellt. Voraussetzung dafür war, dass auf dem jeweiligen Parkplatz ein ausreichendes Fahrzeugaufkommen angetroffen wurde und der Standort nicht als Wohngebietsparkplatz genutzt wird.

Wegen zu geringer Nachfrage konnten die P+R-Standorte Brinckmannsdorf und S-Bf. Lütten Klein nicht berücksichtigt werden. Auf Grund der unmittelbaren Nachbarschaft zu den Wohngebieten und der damit stärkeren Anliegernutzung wurden auch die Parkplätze Theodor-Heuss-Straße und Flensburger Straße nicht betrachtet.

Bei einigen der berücksichtigten Standorte sind deutliche Abweichungen gegenüber dem Durchschnitt zu erkennen, welche sich durch die Anteilsverteilung der Fahrzeugzulassungen aus der Stadt Rostock, aus dem Landkreis Rostock sowie aus der übrigen BRD ergeben.

Kfz aus den Landkreisen von Mecklenburg-Vorpommern (außer LK Rostock) machen je nach Standort zwischen sechs und zehn Prozent des Aufkommens aus. Die Ausnahme bildet der Standort am S-Bahnhof Marienehe mit null Prozent, da dieser für Einpendler ungünstig gelegen ist.

Der P+R-Platz Südblick liegt am Südrand der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Deshalb fällt auch der Anteil von Fahrzeugen mit Rostocker Zulassung mit 25 Prozent deutlich geringer als bei den anderen P+R-Standorten aus. Die P+R-Nutzer kommen überwiegend aus dem südlich der Stadt gelegenen Landkreisgebiet oder erreichen den Standort über die BAB 20 aus westlicher oder östlicher Zufahrtsrichtung.

Auf den nur wenige 100 Meter voneinander liegenden Parkplätzen am Hauptbahnhof und an der Erich-Schlesinger-Straße ergibt sich ein nahezu übereinstimmende Nutzerverteilung. Der Unterschied liegt aber in der Auslastung der Standorte (P+R am Hauptbahnhof gebührenpflichtig mit 48 Prozent Auslastung und durchschnittlich 67 Kfz; P an der Erich-Schlesinger-Straße gebührenfrei mit circa 103 Prozent Auslastung und 257 Kfz.

Daraus kann geschlussfolgert werden, dass viele der Pendler (sowohl Einpendler in die Stadt als auch Auspendler mit der Eisenbahn) zunächst den gebührenfreien Parkplatz auffüllen und danach auf den Parkplatz am Hauptbahnhof ausweichen.

Beim für P+R vorgesehenen Parkplatz am S-Bhf. Warnemünde Werft ist eine Differenzierung nach wirklichen P+R-Nutzern und Fremdparkern auf Grund der Nähe zu den Wohn- und Geschäftshäusern nicht möglich. Früh am Morgen haben dabei die mit der S-Bahn weiterreisende Pendler die besten Chancen, ihr Kfz an diesem Standort abzustellen.

3.2.4 P+R-Auslastungsvergleich nach Verkehrsmittelbedienung

In Rostock sind P+R-Anlagen sowohl an S-Bahn/SPNV-Stationen als auch an Straßenbahn- und/oder Bushaltestellen gelegen. Deshalb ist es von Interesse, welche Nachfrage sich in Abhängigkeit von dem auf dem weiteren Reiseweg zu nutzenden Verkehrsmitteln ergibt.

Für die 13 in Tabelle 4 zusammenfassten P+R-Standorte erfolgt nachfolgend ein Auslastungsvergleich in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelanbindung. Auf Grund der geringen Anzahl zu berücksichtigender Standorte wird dabei auf eine weitere Unterscheidung hinsichtlich der ÖV-Bedienungshäufigkeit verzichtet.

Anbindung an Verkehrsmittel	Stellplatzkapazität	mittlere Anzahl parkende Kfz	Auslastung
Alle P+R-Plätze (inkl. Mühlendamm)	3.088	702	22,7 %
davon P mit Weiterfahrt:			
S-Bahn	913	245	26,8 %
Straßenbahn	665	357	53,6 %
Stadtbus	1.510	101	6,7 %

Tabelle 6: P+R-Auslastung in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelanbindung

Allgemein ist bekannt, dass bei freier Verkehrsmittelwahl und ohne Restriktionen im jeweiligen Zielgebiet spurgeführte Verkehrsmittel bei P+R-Pendlern einen größeren Nutzerbonus als

die im Straßenverkehr mitfahrenden Busse haben. Dies ist auch bei der Betrachtung der P+R-Standorte in Rostock festzustellen, wo die Parkplätze an den Straßenbahnhaltstellen am besten von den Einpendlern angenommen werden.

Die wesentlichen Vorteile der Straßenbahn in Rostock sind dabei:

- direkte Verbindung in das Stadtzentrum und zu allen wichtigen Einrichtungen,
- attraktiver 10-Minuten-Takt auf den Ästen,
- weitgehend vom übrigen Straßenverkehr getrennte Verkehrsführung.

Die S-Bahn hat Vorteile hinsichtlich:

- einer schnellen Beförderung von Warnemünde und den angebundenen Stadtteilen in die Kernstadt,
- gute Umsteigebeziehungen zum Nah-, Regional- und Fernverkehr am Hbf.

Der Bus bindet zwar die an wichtigen Zufahrtsrichtungen von den Bundesautobahnen und Bundesstraßen liegenden und nicht vom Schienenverkehr erreichten P+R-Standorte in den Stadtteilen Brinckmansdorf und Gartenstadt an, weist aber Nachteile auf, die einer stärkeren Nutzung entgegenstehen:

- erreicht nicht unmittelbar das Stadtzentrum,
- fährt nur alle 20 Minuten,
- fährt im übrigen Straßenverkehr mit.

Das in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock etwa die Hälfte aller gegenwärtig vorgehaltenen P+R-Stellplätze nur mit dem Bus bedient werden, stellt sich somit als deutliches Problem für die Akzeptanz und damit die Nachfrage von P+R dar.

3.3 Verkehrsanbindung des Umlandes an Rostock

Unmittelbar südlich der Stadt Rostock befindet sich das Autobahnkreuz der Bundesautobahnen BAB 19 und BAB 20. Damit bestehen vom Osten, Süden und Westen gut ausgebaut und schnelle Straßenverbindungen, welche neben dem Fernverkehr auch von regionalen Pendlern nach Rostock genutzt werden. Die Anbindung von den BAB zur Stadt hin besteht über mehrere Bundes- und Landstraßen. Da diese Zufahrtsstraßen aber bereits sehr stark durch regionale Verkehrsströme belastet sind, kommt es besonders in den Spitzenzeiten zu regelmäßigen Behinderungen.

Circa 25 Prozent der in Rostock vorhandenen Arbeitsplätze werden von der im Umland wohnenden Bevölkerung besetzt. Dadurch besteht ein maßgebliches tägliches Pendleraufkommen. Zusätzlich besitzt Rostock eine große Anziehung auf den Urlauber- und Freizeitverkehr aus den die Stadt umgebenden Regionen.

Somit kann das Problem der Reduzierung des Individualverkehrs innerhalb des Stadtgebietes nicht nur mit Hilfe von Pendlerparkplätzen in Stadtrandlage an den ohnehin schon stark frequentierten Zufahrtsstraßen bewältigt werden, sondern die Verkehrsvermeidung muss bereits in der Region beginnen.

Dies erfordert ein abgestimmtes Vorgehen hinsichtlich einer attraktiven öffentlichen Verkehrsverknüpfung zwischen der Hanse- und Universitätsstadt sowie der Umgebungsregion. Das Umsteigen vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr sollte möglichst nahe am Startpunkt erfolgen.

Mit Ausnahme des südwestlichen Korridors im Zuge der Bundesautobahn BAB 20 ist die Region in den anderen Landrichtungen über Schienentrassen an Rostock angebunden. Die darauf

verkehrenden SPNV-Linien bedienen alle den Rostocker Hauptbahnhof als zentralen städtischen Umsteigepunkt. Züge der Linien S2 und S3 verkehren dabei weiter über Rostock Hbf. durch die westlichen Stadtgebiete bis nach Warnemünde.

3.3.1 SPNV-Anbindung des Umlandes an Rostock

Für die Nutzung dieser öffentlichen Beförderungsangebote ist für verkehrsmittelfreie Pendler unter anderem der Reisezeitvorteil ein wichtiges Entscheidungskriterium. Aus nachfolgender Zusammenstellung ist erkennbar, dass bei Berücksichtigung eines idealisierten Zielpunktes „Rostock Hbf.“ die Bahn fast immer Reisezeitvorteile gegenüber dem Kfz bietet. Einzig von Tessin aus hat die MIV-Fahrt über die BAB 20 einen geringen Zeitvorteil.

Große Reisezeitvorteile stehen aber teilweise nicht im Einklang mit dem im aktuellen Fahrplan bestehenden Beförderungsangebot der Bahn. Die günstigsten Fahrtverbindungen nach/von Rostock gibt es gegenwärtig mit Güstrow, Schwaan und Rövershagen. Ungenügend angebunden sind hingegen Bützow, Ribnitz-Damgarten und Gelbensande.

Ein 60-Minuten-Takt ist im regionalen Bereich als ein Mindestangebot für P+R zu betrachten, welches mit Angebotsverdichtungen in den morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten (HVZ) noch attraktiver gestaltet werden kann.

Zum Beispiel wird auf der mit der Regionalbahn nur alle 120 Minuten bedienten KBS 190 zwischen Rostock über Rövershagen nach Ribnitz-Damgarten an Werktagen mit eingeschobenen RB-Leistungen der Angebotstakt auf 60 Minuten reduziert, da dies aber nur am frühen Nachmittag erfolgt, hat diese Angebotsverbesserung für die meisten Berufspendler keine Bedeutung.

Ort	Reisezeitvergleich in Minuten zwischen Startort und Rostock Hbf.			Zeitersparnis	SPNV-Linien	Angebotstakt NVZ (HVZ) Min.	Züge pro Stunde
	Bahn	Auto	Zeiteinsparung mit Bahn				
Ribnitz-Damgarten	23	40	17	43%	RE9	120 (60)	0,5 (1)
Gelbensande	15	29	14	48%	RE9	120 (60)	0,5 (1)
Rövershagen	16	24	8	33%	RB12, RE9	60 + 120 (60)	1,5 (2)
Bentwisch	8	19	11	58%	RB12	60	1
Graal Müritz	27	35	8	23%	RB12	60	1
Tessin	33	29	-4	-14%	RB11	60	1
Sanitz	20	26	6	23%	RB11	60	1
Broderstorf	12	21	9	43%	RB11	60	1
Roggentin	9	19	10	53%	RB11	60	1
Laage	20	31	11	35%	S3	60	1
Kavelstorf	7	22	15	68%	S3	60	1
Bützow	21	37	16	43%	RE1	120 (60)	0,5 (1)
Güstrow	30	39	9	23%	S2, S3, RE5	2 x 60 + 120	2,5
Schwaan	16	25	9	36%	S2, RE1	60 + 120 (60)	1,5 (2)
Huckstorf	12	18	6	33%	S2	60	1
Papendorf	6	12	6	50%	S2	60	1
Kröpelin	31	38	7	18%	RB11	60	1
Bad Doberan	22	30	8	27%	RB11	60 (30)	1 (2)
Parkentin	14	19	5	26%	RB11	60 (30)	1 (2)

Tabelle 7: SPNV-Angebot zwischen Rostock Hbf. und dem Umland

P+R hängt natürlich auch von den Umsteigebedingungen an den Verknüpfungspunkten ab. Wichtige Faktoren dabei sind die Zielführung zur Station, die zuverlässige Verfügbarkeit eines

Stellplatzes für das Fahrzeug sowie kurze und sichere Wege zwischen Parkplatz und Bahnsteig.

Der Gestaltung des Umfeldes der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region als Zugangs- und Umsteigestationen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. In der Regel liegen diese Aufgaben im Zuständigkeitsbereich der territorial zuständigen Kommune.

Um einen Überblick zu den P+R-Möglichkeiten für Pendler aus dem Umland zu gewinnen, wurden zusätzlich zur Aufgabenstellung die Parkierungssituationen an wichtigen SPNV-Stationen des Umlandes erfasst. Bedingt durch die Gebietsgröße kann dies nur schrittweise erfolgen. Die bisher vorliegenden Ergebnisse sind nachfolgend zusammengestellt.

3.3.2 P+R-Plätze und deren Auslastung im Umland von Rostock

Die räumliche Lage der Zugangsstellen an den SPNV-Linien ist in der Anlage 3-1 dargestellt. Daraus ist auch die Bedienhäufigkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten ersichtlich.

Es ist bemerkenswert, dass bereits an vielen Stationen Parkierungsmöglichkeiten vorhanden sind. Die Kapazität der ausgewiesenen Parkplätze wurde entsprechend der zu erwartenden Nachfrage dimensioniert und fällt deshalb sehr unterschiedlich aus.

Parkierungsmöglichkeiten bis zehn Stellplätze, die vor Ort funktionell als P+R ausgewiesen sind, haben aber für das Gesamtsystem nur geringe Bedeutung und sind somit in der zeichnerischen Darstellung nur mit „P“ gekennzeichnet.

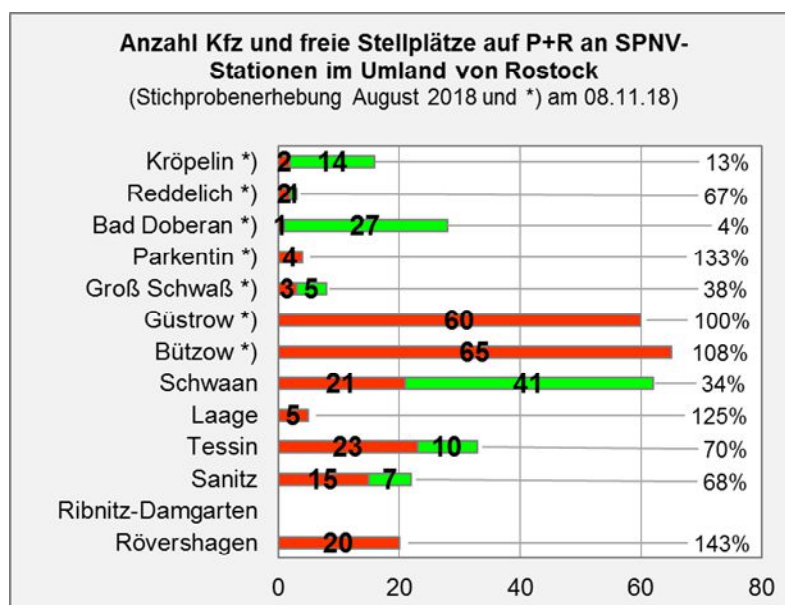


Abbildung 11: Ausgewählte P+R-Plätze im Umland von Rostock mit deren Auslastung

In der Anlage 3-2 ist die Auslastung der bisher erfassten P- und P+R-Standorte unter Berücksichtigung des Stellplatzangebotes zusammengestellt. Es ist erkennbar, dass die Parkplätze an den Bahnhöfen **Güstrow** und **Bützow** ausgelastet sind. Von hier aus startet nicht nur eine größere Anzahl von Pendlern nach Rostock, sondern auch in die Richtungen Schwerin und Neubrandenburg. Darüber hinaus gibt es auch signifikante Pendlerströme zwischen diesen beiden Städten.

Circa 50 Prozent der Pendler ab **Güstrow** haben ihr Ziel in Rostock. Für die P+R-Nutzung wirkt sich die Verbindungshäufigkeit in Richtung Rostock positiv auf die P+R-Nachfrage aus. 25

Prozent der SV-pflichtigen Auspendler fahren nach Laage, neun Prozent nach Bützow und zwölf Prozent nach Schwerin.

Ab der Stadt **Bützow** beträgt der SV-Pendleranteil nach Rostock nur circa 40 Prozent. In gleicher Größe wird nach Güstrow ausgespendelt. Je zehn Prozent haben ihr Ziel in Schwerin und Schwaan. In Richtung Rostock bietet der SPNV trotz eines geringeren Zugangebotes einen Reisezeitvorteil, der viele Pendler die Bahn nutzen lässt.

Von **Schwan** aus haben 75 Prozent der SV-Auspender das Ziel Rostock. Jeweils weitere zehn Prozent pendeln nach Bützow und Güstrow. Trotz eines attraktiven SPNV-Angebotes steht auf dem neu gestalteten P+R-Platz noch reichlich freie Parkierungskapazität zur Verfügung.

In **Laage** besteht dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Erweiterung von P+R an der SPNV-Station. Mehr als fünf Kfz können derzeit nicht an der Station abgestellt werden, was sich als gravierenden Hinderungsgrund für P+R darstellt. Das Auspendleraufkommen orientiert sich hier zu 60 Prozent auf Rostock und zu 40 Prozent auf Güstrow.

Im Zuge der Linie RB 11 zwischen Tessin über Rostock und Bad Doberan nach Wismar stellt sich das P+R-Pendleraufkommen recht unterschiedlich dar. Während im Ostabschnitt auf den neugestalteten P+R-Plätzen in **Tessin** und **Sanitz** eine gute Auslastung besteht, wird P+R im westlichen Abschnitt in Richtung Bad Doberan und darüber hinaus schlecht genutzt.

Ein großer Anteil der SV-Pendler im Einzugsbereich dieser SPNV-Strecke hat das Ziel Rostock. Aus Bad Doberan heraus haben 95 Prozent das Ziel Rostock.

Die Nichtverfügbarkeit gebührenfreier Pkw-Abstellmöglichkeit in der Nähe des Bahnhofes **Bad Doberan** mit seinem sehr großen Pendleraufkommen nach Rostock stellt einen signifikanten Nachteil für die P+R-Nutzung dar. Die auf einem Parkplatz nördlich der Bahngleise zu entrichtende Gebühr von sieben Euro für mehr als vier Stunden wird von den regelmäßigen Pendlern nicht akzeptiert.

Auch in nordöstlicher Richtung über **Rövershagen** ist das Stellplatzangebot an den SPNV-Stationen unzureichend. Auch hier besitzt Rostock eine sehr große Anziehung auf Pendler.

Aus **Ribnitz-Damgarten** im Nachbarkreis Vorpommern-Rügen beträgt der Anteil SV-Pendler nach Rostock 80 Prozent. Nur circa 20 Prozent haben ihr Ziel in Stralsund.

Ein großer Nachteil für potenzielle ÖV-Nutzer ist, dass Ribnitz-Damgarten außerhalb des Verkehrsverbundes Warnow liegt und regelmäßig nur alle 2 Stunden bedient wird. Die morgendlichen SPNV-Verdichtungsleistungen in Richtung Rostock haben aber gegenwärtig speziell für Berufspendler kein äquivalentes Rückfahrtangebot am späten Nachmittag.

4. Stadt-/ Umlandverflechtung

4.1 Das Pendleraufkommen

Um Aussagen zum Umfang und der Richtung von täglich auftretenden Pendlerströmen nach Rostock treffen zu können, ist deren Quantifizierung erforderlich. Eine gute Grundlage dafür bietet die Statistik der Bundesagentur für Arbeit zu den SV-pflichtig Beschäftigten. Auch wenn darin Selbständige, Freiberufler und andere Personengruppen nicht miterfasst sind, können mit den Angaben zu den SV-pflichtig Beschäftigten und deren standortspezifischen Verteilung ausreichend zuverlässige Aussagen zu den Pendlerverflechtungen getroffen werden. Es werden hierbei nur Daten berücksichtigt, die für das Einpendeln nach Rostock von einem Wohnsitz außerhalb der Stadt stehen.

Die Statistik mit Stichtag 30. Juni 2017 weist insgesamt 33.344 SV-pflichtige Einpendler aus dem gesamten Bundesgebiet und dem Ausland nach Rostock aus. Davon pendeln wegen der Entfernung nicht täglich alle, sondern geschätzt nur circa 24.700 Menschen zwischen ihrem Wohnort und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Einpendler	SV-pflichtige Einpendler mit Arbeitsplatz in Rostock
insgesamt	33.344
davon Landkreis Rostock	21.816 (65,4 %)
weitere LK Mecklenburg-Vorpommern	7.811 (23,4 %)

Tabelle 8: SV-pflichtige Einpendler nach Rostock
(Quelle: Stichtag 30.06.2017, Bundesagentur für Arbeit)

Für eine Beurteilung der verkehrlichen Relevanz ist das geografisch verteilte Pendleraufkommen von Bedeutung. In der Anlage 4 ist das den jeweiligen Kommunen im Landkreis Rostock (bei größeren Standorten auch aus den Nachbarlandkreisen) zugeordnete Pendleraufkommen nach Rostock dargestellt.

In den zurückliegenden Jahrzehnten haben die Pendlerströme zu den Arbeitsplätzen und den zentral gelegenen Versorgungseinrichtungen in Rostock kontinuierlich zugenommen. Aus der Verteilung ist erkennbar, dass aus den Umlandgemeinden ein hohes, mit der Entfernung abnehmendes Aufkommen in das Oberzentrum Rostock besteht. Dies hängt mit der Ballung der Arbeitsplätze in Rostock zusammen. Gleichzeitig wird es überlagert durch die über zwei Jahrzehnte stattgefundene Abwanderung der Bevölkerung zu Wohnstandorten in den Nachbargemeinden von Rostock.

Es ist weiterhin erkennbar, dass größere Pendleraufkommen aus den Kommunen an den SPNV-Strecken oder in deren Nähe bestehen, was eine gute Voraussetzung für die Weiterentwicklung des P+R-Systems darstellt.

Neben der Bereitstellung von Parkierungsmöglichkeiten an den Zugangsstellen sowie einem attraktiven Beförderungsangebot aus der Region bis nach Rostock stellt die zeitaktuelle Information zu den P+R-Möglichkeiten einen wichtigen Schwerpunkt des Mobilitätsmanagements dar.

P+R ist dabei nicht als Konkurrenz zu den Regionalverkehrsangeboten mit Bussen zu sehen, sondern stellt eine notwendige Ergänzung zur Erschließung des ländlichen Raumes dar. Vielfach ist der öffentliche Regionalverkehr aus wirtschaftlichen Gründen eher auf den Schüler-

verkehr ausgerichtet und kann mit seinen Angeboten nicht alle Anforderungen der Berufspendler erfüllen.

4.2 Pendlerströme

Die Zielstellung muss sein, Pendler bereits in der Nähe ihres Startpunktes auf öffentliche Beförderungsangebote zu orientieren. Da aus Gründen der territorialen Lage von individuellen Wohnorten und den Arbeitsorten für einige der Wegebeziehungen in der Fläche keine nachfragegerechten Beförderungsangebote bereitgestellt werden können, wird auch weiterhin ein erheblicher Teil der Pendler mit dem Kfz das Stadtgebiet von Rostock erreichen.

Um das P+R-System in Rostock darauf einstellen zu können, sind die Zufahrtsrichtungen und die zu erwartende Größe der Zufahrtsströme von Interesse. In der Anlage 5 ist das auf Zufahrtsrichtungen zusammengefasste Pendleraufkommen dargestellt.

Fünf dieser Richtungen folgen dabei Schienenverkehrstrassen, was eine gute Ausgangsbasis für P+R in der Region darstellt. Zwei Achsen sind aber nur über die Straße angebunden. Aus Richtung Südwesten (Satow) über die BAB 20 und aus dem Nordwesten über Landstraßen (Nienhagen, Elmenhorst u. a.).

Und genau aus diesen Zufahrtsrichtungen stehen gegenwärtig keine attraktiven P+R-Möglichkeiten am Stadtrand von Rostock zur Verfügung. Deshalb ist bei dem geplanten Netzausbau des spurgeführten ÖPNV in Rostock unbedingt zu berücksichtigen, dass im Westen und Südwesten der Stadt parallel zum Trassenneubau ausreichend große P+R-Angebote vorgesehen werden, die auch Erweiterungsoptionen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung umfassen.

5. Einschätzung der Vor- / Nachteile Rostocker P+R-Standorte aus Sicht der Nutzer

Es wird davon ausgegangen, dass die meisten Pendler, die Park+Ride-Plätze in der Stadtrandlage nutzen, ihr Ziel im Stadtzentrum haben. Dabei spielt eine nicht unbedeutende Rolle, dass das Abstellen von Fahrzeugen in zentralen Bereichen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gebührenpflichtig ist. In den Zentrumsarkhäusern werden Tagessätze von zehn bis zwölf Euro und Am Stadthafen sechs Euro verlangt (Stand 2019). Die Tagesgebühr wird in der Regel nach einer Parkdauer von sechs bis acht Stunden erreicht.

Weiterhin ist für die Lagegunst der P+R-Standorte von Bedeutung, welcher Reisezeitaufwand ab diesem Standort im Vergleich zwischen MIV-Direktfahrt beziehungsweise ÖPNV-Weiterfahrt besteht. Um diesen Zeitaufwand standortspezifisch ermitteln zu können, muss ein gemeinsamer Zielpunkt für MIV- und ÖPNV-Nutzung festgelegt werden. In Rostock bietet sich dafür die Haltestelle „Lange Straße“ an, die auch fußläufig von den zentral gelegenen Parkhäusern und den Parkierungsmöglichkeiten Am Stadthafen aus gut erreichbar ist.

Bei einem Reisezeitvergleich zwischen den P+R-Standorten für ÖPNV und MIV sind neben den reinen Fahrzeiten auch die Zugangs-, Warte-, Umsteigezeiten für den ÖPNV und für den MIV zu Abstellzeiten auf dem Parkplatz und die Wegezeit von diesem bis zur Langen Straße berücksichtigt.

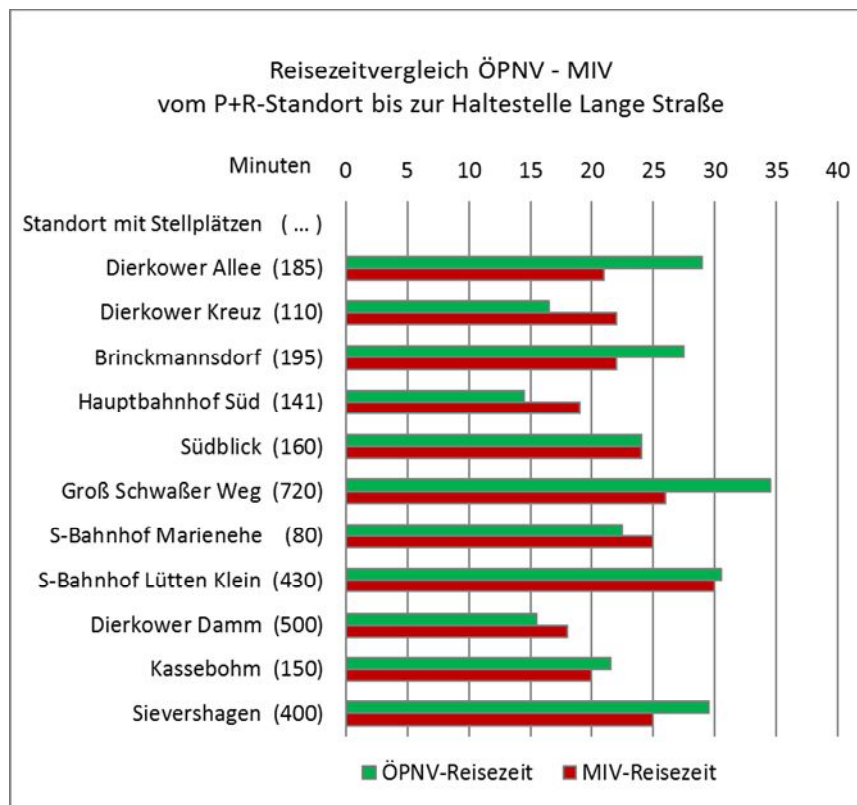


Abbildung 12: Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV
ab den P+R-Standorten bis zur Haltestelle Lange Straße

Natürlich spielt auch der Ausstattungsgrad eines P+R-Platzes eine Rolle hinsichtlich der Nutzerakzeptanz. Dies betrifft sowohl das Erscheinungsbild (baulicher Zustand, Beleuchtung, Ausstattung mit Information und ggf. Sanitär) als auch die Sicherheit für abgestellte Fahrzeuge.

ge und für die Pendler selbst. Für die Nachfrage ist dies aber eher als ein zweitrangiges Entscheidungskriterium gegenüber der jeweiligen ÖPNV-Anbindung an das Ziel zu sehen.

Aus den bisherigen Untersuchungen können differenziert Vor- und Nachteile der für P+R auf Rostocker Stadtgebiet ausgewiesenen Parkplätze abgeleitet werden. Die Beurteilung erfolgt dabei ausschließlich aus Nutzersicht – also der Verkehrsteilnehmer. Städtebauliche und betriebswirtschaftliche Belange werden an dieser Stelle nicht mitberücksichtigt.

Nr.	Standort	Vorteile	Nachteile
1	Dierkower Allee	Straßenbahn alle 10 Min., direkt neben Haltestelle gelegen, kurze Zufahrt von der BAB 19 AS Rostock-Ost und der B105 aus Rich- tung Ribnitz-Damgarten	Straßenbahn mit längerem Fahrt- weg in Richtung Zentrum, P-Teilfläche für Abstellung von Lkw genutzt, Aufstellmarkierungen auf dem Parkplatz nicht mehr aktuell und müssen angepasst werden
2	Theodor-Heuss- Straße	Straßenbahn alle 10 Min., Zufahrt wie bei 1, dann ca. 300 m weiter auf Dierkower Allee, Reserveparkplatz für 1	Straßenbahn mit längerem Fahrt- weg in Richtung Zentrum, ca. 350 m Fußweg zur Haltestelle, überwiegende Nutzung als Wohn- gebietsparkplatz
3	Dierkower Kreuz	Straßenbahn ca. alle 4 Min., Fußweg zur Haltestelle ca. 100 m mit Querung der Gutenbergstraße	P+R-Kapazität werktags ausgelas- tet, Lage innerhalb des Stadtteils Dier- kow (Wohngebiet), deshalb für Ein- pendler aus dem übergeordneten Straßennetz ungünstig erreichbar
4	Brinckmannsdorf	kurze Zufahrt von der BAB 19 AS Rostock-Süd und der B110 aus Rich- tung Tessin sehr viele freie Stellplätze	Bus nur alle 20 Min., Buslinie tangiert nur Stadtzentrum am Steintor, Parkplatz ohne festen Decken- schluss und Markierung
6	Hauptbahnhof Süd	Am Umsteigeknoten zur S-Bahn, RB- und Fernzügen, Straßenbahn, Bus gelegen, kurze Fußwege (100 - 200 m) zu Bahnsteigen und Haltestellen, guter baulicher Zustand, freie Stellplätze	gebührenpflichtiger P+R-Platz, Parkplatz bereits sehr zentrumsnah
7	Südblick	Straßenbahn alle 10 Min., in Endschleife gelegen mit kurzem Zugang zur Haltestelle, Zufahrt aus dem Süden von der BAB 20 AS Rostock-Südstadt über die L 132 aus Richtung Pölchow, guter baulicher Zustand	

Nr.	Standort	Vorteile	Nachteile
8	Groß Schwaßer Weg	kurze Zufahrt von der B 103 aus den Richtungen Warnemünde und von der BAB 20 AS Rostock-West, sehr viele freie Stellplätze Auffangparkplatz für Stadion- und Zoobesucher	Bus nur alle 20 Min. mit Umsteigen in Richtung Stadtzentrum in die Straßenbahn am Holbeinplatz oder am Zoo, damit unattraktive Reisezeit
9	S-Bahn-Haltepunkt Marienehe	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min. mit Zielrichtung Hbf., Straßenbahn alle 5 Minuten direkt ins Stadtzentrum, unmittelbar neben der Straßenbahnhaltestelle gelegen	Lage innerhalb des Stadtteiles Marienehe (Mischgebiet), von der B 103 aus gut erreichbar, setzt aber Ortskenntnis voraus
10	S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., Fußweg ca. 150 m zum Bahnsteig, von B 103 und B 105 über Rampen gut angebunden, günstige Lage aus Richtung Elmenhorst (K 10) und Warnowtunnel (B 105), ausreichend freie Stellplätze, guter baulicher Zustand LED-Tafel an der B 103 / B 105 aus Richtung Süden letzter gebührenfreier P+R-Platz vor Warnemünde mit kurzem S-Bahn-Zugang	Information zum P+R-Standort und dem ÖV-Angebot in Richtung Stadtzentrum auf der B 103 aus Richtung Warnemünde nicht optimal
11	Flensburger Straße	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., ausreichend freie Stellplätze	ca. 250 bis 300 m Fußweg zum Bahnsteig mit ebenerdiger Querung der B 103, überwiegend als Wohngebietsparkplatz genutzt, Informationen zum P+R-Standort auf den B 103 unzureichend, Ausfahrt kann übersehen werden
13	S-Bhf. Warnemünde Werft	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., unmittelbar neben Bahnsteigzügen gelegen (kurze Zugangswege) gebührenfrei	meist voll ausgelastet, großer Fremdnutzeranteil, weil umliegende Parkierungsmöglichkeiten gebührenpflichtig
17	Warnemünde Strand West	ausreichend freie Stellplätze moderate Parkgebühr gegenüber den Parkplätzen in zentraler Lage von Warnemünde	Bus alle 20 Min. nach Warnemünde Zentrum, gebührenpflichtiger Parkplatz, Parkplatz ohne festen Deckenschluss u. Stellplatzmarkierung

Tabelle 9: Vor- und Nachteile für die Nutzer für ausgewiesene P+R-Plätze in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

In nachfolgender Tabelle ist ein Vorschlag für eine qualitative Bewertung der vorhandenen, geplanten und im Zusammenhang mit der Straßenbahnnetzerweiterung zusätzlich möglichen P+R-Plätze in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock an Hand der für einen P+R-Standort wesentlichen Kriterien zusammengestellt. Bei der Bewertung werden die gegenwärtige verkehrliche Situation sowie das ÖV-Angebot innerhalb der Stadt berücksichtigt.

Beurteilungskriterium								
P+R-Standort	Lage zum Hauptzufahrts- straßennetz	ÖV Richtung Stadtzentrum / Umsteigeerfordernis	Bedienhäufigkeit ÖV	Reisezeitvorteil ÖV (bis H Lange Straße)	Verfügbarkeit freie Stell- plätze (werktags)	gebührenfrei	Problem Fremdnutzung	Erweiterungsmöglichkeit P+R-Standort
Dierkower Allee	++	+	+	--	+	++	++	++
Dierkower Kreuz	o	++	++	++	-	++	+	+
Brinckmannsdorf	++	--	-	--	++	++	+	+
Hauptbahnhof Süd	-	++	++	+	+	-	o	-
Südblick	++	++	+	o	+	++	+	++
Groß Schwaßer Weg	++	--	-	--	++	++	+	-
S-Bahnhof Marienehe	o	++	++	+	+	++	o	-
S-Bahnhof Lütten Klein	+	o	+	o	++	++	++	o
MOPZ: Dierkower Damm	+	++	++	+	?	++	o	neu
Kassebohm	+	-	o	-	?	++	o	neu
Sievershagen	++	++	?	-	?	++	++	neu

Tabelle 10: Qualitative Bewertung vorhandener und vorgesehener P+R-Standorte

Entsprechend der für die P+R-Standorte berücksichtigten Kriterien ergibt sich bei der Beurteilung ein über alle Standorte differenziertes Bild. Deshalb wird vorgeschlagen, den qualitativen Einschätzungen eine Bepunktung von eins bis fünf hinzuzufügen. An Hand der erreichten Punktesummen kann dann die Wirksamkeit eines jeden P+R-Standortes besser beurteilt werden. Für die insgesamt acht betrachteten Kriterien sind theoretisch 40 Punkte erreichbar.

Dabei werden von fünf Punkten für „++“ gestaffelt bis ein Punkt für „--“ vergeben. Für die gegenwärtig nicht einschätzbare Kriterien der im MOPZ vorgesehenen zusätzlichen P+R-Standorte werden drei Punkte vergeben.

Zukünftige Maßnahmen, wie Verbesserung der ÖPNV-Anbindung beziehungsweise des ÖPNV-Angebotes sowie Auswirkungen der Erweiterung der Stellplatzkapazität sind nicht mitberücksichtigt.

Beurteilungskriterium									
P+R-Standort	Lage zum Hauptzufahrts- straßennetz	ÖV Richtung Stadtzentrum / Umsteigeerfordernis	Bedienhäufigkeit ÖV	Reisezeitvorteil ÖV (bis H Lange Straße)	Verfügbarkeit freie Stell- plätze (werktags)	gebührenfrei	Problem Fremdnutzung	Erweiterungsmöglichkeit P+R-Standort	Punktesumme
Dierkower Allee	5	4	4	1	4	5	5	5	33
Dierkower Kreuz	3	5	5	5	2	5	4	4	33
Brinckmannsdorf	5	1	2	1	5	5	4	4	27
Hauptbahnhof Süd	2	5	5	4	4	2	3	2	28
Südblick	5	5	4	3	4	5	4	5	35
Groß Schwaßer Weg	5	1	2	1	5	5	4	2	25
S-Bahnhof Marienehe	3	5	5	4	4	5	3	2	31
S-Bahnhof Lütten Klein	4	3	4	3	5	5	5	3	32
MOPZ: Dierkower Damm	4	5	5	4	3	5	3	5	34
Kassebohm	4	2	3	2	3	5	3	5	27
Sievershagen	5	5	3	2	3	5	5	5	33

Tabelle 11: Vorschlag einer quantitativen Bewertung der P+R-Standorte

6. Vorschläge zur Überwindung strukturelle Defizite in der P+R-Standortverteilung

Während an den Hauptzufahrtsstraßen aus östlicher und südlicher Richtung am Stadtrand von Rostock P+R-Möglichkeiten mit unterschiedlicher Attraktivität des sich anschließenden ÖPNV-Angebotes zur Verfügung stehen, fehlen aus westlicher Zufahrtsrichtung entsprechende Parkplätze oder bieten wie der P+R-Standort am Groß Schwaßer Weg keine umsteigefreien Fahrtmöglichkeiten in das Stadtzentrum (Anlage 6).

Ein deutliches **Defizit** für P+R besteht aus westlicher Richtung im Bereich der Zufahrt über die B 105. Gegenwärtig wird im Verlauf der **Hamburger Straße** entlang der bestehenden Straßenbahntrasse keine offizielle P+R-Möglichkeit angeboten. Am Parken und Reisen interessierte Verkehrsteilnehmer aus dieser Richtung müssen ihre Fahrzeuge auf den meist weitgehend mit parkenden Kfz ausgelasteten Wohngebietsstraßen im Stadtteil Reutershagen abstellen und haben danach einen unterschiedlich langen Zugangsweg zur nächsten Straßenbahnhaltestelle.

Gegenwärtig böte sich in angemessener Entfernung zum Stadtzentrum nur der unbebaute Grünbereich beidseitig der stark befahrenen Hamburger Straße zwischen den Straßenbahnhaltestellen Reutershagen und Kunsthalle für einen P+R-Standort an.

Als nachteilig für die planerische und bauliche Realisierung wären die damit verbunden Eingriffe in Grünbereiche, die Nähe zu den Wohngebieten mit nicht auszuschließender Fremdnutzung der Parkierungsflächen und die gegebenenfalls erforderlichen Zu- und Abfahrten über Wohngebietsstraßen zu nennen.

Die in den westlichen/südwestlichen Stadtgebieten betrachteten **Netzergänzungen der Rostocker Straßenbahn** böten die Chance, das heute in diesem Bereich bestehende Angebotsdefizit für P+R zu überwinden und damit auch zusätzliches Fahrgastpotenzial für die Straßenbahn zu generieren.

Die Verlängerung der Straßenbahntrasse entlang der Hamburger Straße über **Reutershagen** in Richtung **Sievershagen** wäre sehr gut geeignet, den aus Richtung Bad Doberan und den westlich gelegenen Vororten von Rostock ankommenden Verkehrsteilnehmern mit P+R eine Umsteigalternative anbieten zu können.

Im Bereich des Einrichtungshauses IKEA an der Einmündung Messestraße und weiter westlich am Ostseepark Rostock sind bereits großflächige Parkieranlagen vorhanden. Sofern auf diesen ausreichend Stellplatzreserven zur Verfügung stehen, könnten Nutzungsvereinbarungen zwischen den Eigentümern und der Stadt Rostock für den Zweck des P+R vereinbart werden.

Ist dies nicht möglich oder wird die Anlage eines separaten P+R-Platzes bevorzugt, dann sollte der neue Standort möglichst in der Nähe des **Straßenknotens B 103 / B 105** liegen. Damit könnte er auch für den über die B 103 - besonders aus Richtung Warnemünde - zufließenden Kfz-Verkehr von Bedeutung sein.

Nach Auskunft der Stadtverwaltung stehen hier gegenwärtig keine geeigneten, im Eigentum der Stadt befindlichen Flächen zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung sollte hier auch der Geländeerwerb für P+R berücksichtigt werden.

Weiterhin gibt es im südwestlichen Stadtrandgebiet von Rostock im Zusammenhang mit einer diskutierten städtebaulichen Erweiterung im Stadtteil **Biestow** Vorstellungen zu einer Straßenbahnnetzergänzung zwischen den heutigen Endstellen Südblick und Neuer Friedhof.

An der heutigen Straßenbahndstelle **Südblick** sollten aber unabhängig von einer Trassenverlängerung benachbarte Flächen für eine P+R-Erweiterung reserviert werden. Alternativ oder zusätzlich dazu könnten im Zuge einer Neubautrasse im Stadtteil Biestow zusätzliche P+R-Möglichkeiten vorgesehen werden. Diese würde dann auch einen Ausgleich für die heute in der südwestlichen Zufahrtsrelation **Satower Straße** fehlenden P+R-Möglichkeit im Bereich des Straßenbahndpunktes Neuer Friedhof darstellen.

Die weiterhin diskutierte Neubautrasse der Straßenbahn ab dem Zoo in nordwestlicher Richtung nach Reutershagen böte die Möglichkeit, für den vorhandenen P+R-Platz am **Groß Schwaßer Weg** eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung in das Stadtzentrum zu schaffen. Das wäre dann möglich, wenn der erste Abschnitt der Neubautrasse ab dem Zoo entlang des Barnstorfer Ringes verlaufen würde und damit den existierenden P+R-Platz am Groß Schwaßer Weg tangiert.

Bei einer weiteren Zunahme der P+R-Nachfrage ist mittelfristig damit zu rechnen, dass nicht nur der P+R-Standort Südblick sondern auch der Parkplatz Dierkower Allee die Kapazitätsgrenze erreicht.

Am Standort **Dierkower Allee** könnte durch Verlagerung der Lkw-Abstellung auf einen anderen geeigneten Standort zusätzliche Kapazität für P+R gewonnen werden. Der bisher als Ausweichparkplatz vorgesehene Wohngebietsparkplatz an der Theodor-Heuss-Straße ist zwar für regelmäßige Nutzer wegen der Umsteigeentfernung unattraktiv, sollte aber für Großereignisse in der Stadt weiterhin auch für P+R zur Verfügung stehen.

Der werktags voll ausgelastete P+R-Platz am **Dierkower Kreuz** bedarf einer Erweiterung.

Alternativ dazu ist im MOPZ ein zusätzlicher P+R-Standort **Dierkower Damm** vorgesehen. Ein entscheidender Vorteil dieses Standortes ist auch die Bedienung mit vier Straßenbahnlinien. Er liegt aber recht nahe am Zentrum. Seine Lage an einem dicht gewerblich genutzten Gebiet birgt aber das Risiko, dass der Anteil Fremdparker ohne Weiterfahrt mit dem ÖPNV recht groß sein wird.

Weiterhin verführt dieser P+R-Standort die MIV-Einpendler auf der B 105 zur Vorbeifahrt am P+R-Platz Dierkower Allee, um näher ans Ziel zu kommen. Bei Auslastung der Kapazität Dierkower Damm würde dann in der Regel mit dem Kfz direkt in das Zentrum weitergefahren werden. Die Staffelung von P+R-Plätzen im Zuge einer Zufahrtsachse erfüllt somit nur ihren Zweck, wenn mittels eines dynamischen Parkinformationssystems die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig über die Stellplatzverfügbarkeit informiert und entsprechend geleitet werden.

Unabhängig von den noch in der Zukunft liegenden Straßenbahnnetzweiterungen und neuen P+R-Standorten müssen bereits heute die Verkehrsteilnehmer besser über die vorhandenen P+R-Möglichkeiten informiert werden. Verkehrsteilnehmer, die auf der B 103 in südlicher Fahrtrichtung nach Rostock unterwegs sind und nicht ihr Ziel im unmittelbaren Stadtzentrum haben, sollten mit konkreterer Information an der B 103 auf den vorhandenen P+R-Platz an der S-Bahn-Station **Lütten Klein** hingewiesen werden.

In entgegengesetzter Fahrtrichtung nach Warnemünde ist eine dynamische Verkehrsinformationstafel vorhanden, die sich für gezielte Informationen zur Nutzung des P+R-Platzes an der S-Bahn-Station Lütten-Klein eignet.

7. Betreibermodelle, Tarife und flankierende Maßnahmen

7.1 Grundlagen

In Deutschland sind unterschiedliche Formen des Betreibens von P+R-Anlagen feststellbar (vgl. 2.2.2). Wird Betreiben im engeren Sinn als entgeltliche Zurverfügungstellung einer Leistung verstanden, existiert bei Parkplätzen eine große Vielfalt. Privates und kommunales Betreiben sind am häufigsten anzutreffen. Grundstückserwerb, Anlegen des Parkplatzes und die Unterhaltung der Anlage rechtfertigen dabei eine Gebührenerhebung.

Betreibermodelle dagegen implizieren gegenüber der reinen Tarifeinnahme auf Parkplätzen, dass durch diese eine Steuerungswirkung auf die Verkehrsgestaltung vorgenommen werden kann. Das bedingt, dass diese Plätze im Kontext mit ÖPNV oder stadtplanerischen Aspekten stehen. Dadurch soll über die Einflussnahme auf das Parken eine lenkende Funktion auf den Verkehr in der Stadt oder dem Ballungsgebiet genommen werden.

Diese Steuerungswirkung kann auf verschiedene Arten erreicht werden:

- Lage und Größe des P+R-Platzes
- Ausstattung und ÖPNV-Anbindung
- Preisgestaltung.

In der Regel sind in Deutschland die P+R-Plätze in den Städten und Ballungsräumen kostenfrei und werden in den Internetauftritten der Städte und Verkehrsverbünde, im Marketing und auf Flyern als Alternative zum Autofahren in die Innenstadt angeboten. In Großstädten mit einem hohen Park- und Verkehrsdruck, wie zum Beispiel in München und Hamburg, existieren erfolgreiche eigenständige Betreibergesellschaften, die ein kostenpflichtiges P+R anbieten.

Eine andere Form ist zum Beispiel in Osnabrück oder im Land Baden-Württemberg feststellbar. In Osnabrück ist die dortige Parkstätten-Betriebsgesellschaft für das Parken in der Stadt und Region zuständig. Sie gehört zu 94 Prozent den Stadtwerken Osnabrück und zu sechs Prozent der Stadt. Neben der Aufgabe eines koordinierten Parkraumangebotes werden die Digitalisierung (Vertrieb und on-line Belegung), E-Ladestellen, Carsharing und auch Fahrradverleih durch die Gesellschaft vorangetrieben. Zugleich wird in einem Pilotprojekt die Wirkung eines Kombitarifs (P+R-Tarif ist zugleich ÖPNV-Fahrschein für die Pkw-Insassen für eine Hin- und Rückfahrt in die Stadt) untersucht.

Ein ähnliches Herangehen ist auch in Baden-Württemberg feststellbar. Der dortigen landeseigenen Parkraumgesellschaft gehören große städtischen Parkhäuser. Auch dort wird in einem Pilotprojekt in Stuttgart Österfeld die Wirkung eines Kombitarifs von P+R und ÖPNV untersucht.

7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock

Ausgehend von den bisher erreichten Auslastungszahlen beim P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock einerseits und der Auswertung des in Deutschland vorhandenen Trends bei kostenpflichtigem Abstellen der Fahrzeuge im Rahmen von Parken und Reisen andererseits wird die Einrichtung einer P+R-Betreibergesellschaft mit dem Ansatz, Gebühren für ÖPNV-Nutzer zu erheben, unter den gegenwärtigen Bedingungen als nicht zielführend hinsichtlich einer Nachfragesteigerung bei P+R in Rostock und der Umlandregion eingeschätzt.

Die Beispiele von Hamburg und München zeigen, dass P+R-Betreibergesellschaft dann erfolgreich agieren können, wenn die Marktmechanismen, also P+R-Plätze an gut frequentierten Standorten mit ausreichend Stellplätzen, hohe bauliche und informationstechnische Qualität

der P+R-Plätze, kundengerechte Reisezeiten des ÖV-Angebotes sowie ein knappes Parkangebot in den Zielgebieten greifen. Eine P+R-Betreiber-gesellschaft ist in solchen Fällen sinnvoll, wenn eine hohe Anzahl an P+R-Anlagen, wie in den vorstehend genannten Städten vorzufinden, zu verwalten sind. Das Modell der Gründung einer unabhängigen P+R-Betreiber-gesellschaft erfordert somit zum einen eine wirtschaftliche Größenordnung in Bezug auf die zu verwaltenden P+R-Plätze, die gegenwärtig in Rostock nicht gegeben ist. Zum anderen geht mit der Verwaltung und Pflege ein hoher Aufwand einher. Aus diesen Gründen ist ein solches Betreibermodell somit nicht auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock übertragbar.

Ein erfolgreiches P+R-System muss fortlaufend gestaltet und ständig entsprechend aktueller Bedürfnisse weiterentwickelt werden. Für das Stadtgebiet von Rostock ist dafür vom Grundsatz her die Verkehrsplanung in der Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zuständig. Ob diese Aufgabe auch angesichts der zukünftig weiter zu intensivierenden Aktivitäten bei der Ausgestaltung von P+R auch über die Stadtgrenzen hinaus bei der Stadtverwaltung verbleiben soll, müsste zwischen den unmittelbar betroffenen Akteuren (Stadtverwaltung, VVW und RSAG) abgestimmt werden.

Um die meist historisch gewachsenen Strukturen zu einem einheitlichen Ganzen zusammen zu führen, bedarf es hier einer organisatorischen Gesamtverantwortung, die je nach den spezifischen kommunalen Bedingungen bei der Stadt, dem städtischen Verkehrsunternehmen oder dem Verkehrsverbund liegen kann. In den zurückliegenden Jahren wurde ein kommunales Mobilitätsmanagement in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit dem Ziel einer intensiveren Koordinierung aller mit der Mobilität in Verbindung stehenden Vorhaben ins Leben gerufen. In diesem Organisationsmodell, welches folgerichtig die Mobilitätsberatung sowohl in der Stadt als auch die Verknüpfungen mit der Region Rostock berücksichtigt, sind auch P+R und B+R als eine der Schwerpunktaufgabe integriert.

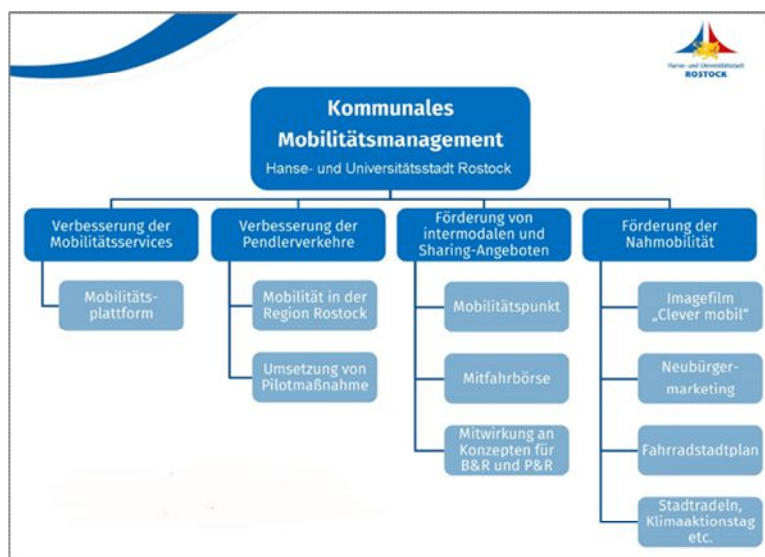


Abbildung 13: Struktur des Kommunalen Mobilitätsmanagements

(Quelle: Präsentation Clever mobil - neue Mobilitätsmanagementlösungen für Rostock, 22.06.2018, Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Stabsstelle Mobilitätsmanagement)

Der im „Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung in der Region Rostock“ beschriebene gemeinsame Lenkungsausschuss von Hanse- und Universitätsstadt und Landkreis Rostock (vgl. Abbildung 13) kann somit auch für die Abstimmungen zu P+R genutzt werden, um die Akteure zusammen zu bringen, Interessenausgleiche schneller herbeizuführen und die vorgesehenen strategischen Entwicklungen mit einheitlichen Vorgaben für konkrete Umsetzungen zu befördern.

Eine dritte Möglichkeit ist es, das Management für die gebietsübergreifende Ausgestaltung von P+R beim Verkehrsverbund anzusiedeln, weil dieser bereits die Koordination des öffentlichen Verkehrs in der Region im Auftrag der Kommunen und des Landkreises wahrnimmt. Dabei könnte der regionale Ansatz des P+R-Systems unmittelbarer verfolgt werden und das Angebot von P+R in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen bedarfsgerecht entwickelt werden. Von einer Planung, Verwaltung und Betreuung durch die Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH sollte in Hinblick der Aufgabe von R+R und B+R als Verknüpfung zum ÖPNV und somit auch als Teil der Daseinsvorsorge abgesehen werden.

Davon ausgehend, dass die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in erster Linie an einem gut funktionierendem P+R interessiert ist, sollte die Planung weiterhin eine Aufgabe der städtischen Verwaltung sein. Da aber insbesondere mit dem Betrieb personelle und finanzielle Restriktionen entgegenstehen, stellt die Gründung einer Mobilitätsmanagementzentrale bestehend aus Stadtverwaltung, RSAG, dem VVW und der Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH unabhängig von der sowieso erforderlichen kooperativen Zusammenarbeit eine Option dar. Organisatorisch sollte diese Mobilitätsmanagementzentrale P+R / B+R an den VVW angegliedert sein. Eine solche Lösung wurde beispielsweise zum Aufbau einer tariflichen Kooperation mit dem Kompetenzzentrum Sachsen-Tarif umgesetzt, welcher in den Verkehrsverbund Ober-elbe integriert ist.

Voraussetzung für das Gelingen ist das abgestimmte Zusammenwirken aller Akteure, vor allem auch mit den für P+R vorzusehenden Umlandgemeinden, mit der Deutschen Bahn AG sowie dem Planungsverband Rostock, um auch die nicht zum Bedienungsgebiet des VVW gehörenden, aber für P+R im Einzugsbereich von Rostock zu berücksichtigenden Kommunen mit in die Planung einbeziehen zu können.

7.3 Tarifierung von P+R-Plätzen

Prinzipiell sind in Deutschland folgende Tendenzen feststellbar (vgl. Kapitel 2.2.2):

- P+R-Systeme, die sich in der Etablierung befinden und/oder wo die P+R-Plätze noch ausreichend freie Parkierungskapazität ausweisen, sind im Interesse eines Nutzeranreizes kostenfrei (Dresden, Leipzig, Erfurt oder Hannover).
- Bei gut nachgefragten P+R-Systemen werden teilweise Parkgebühren erhoben, die als Tagesgebühr relativ moderat sind (Hamburg 2,00 Euro oder Wien 3,40 Euro).
- In München erfolgt eine Differenzierung dahingehend, dass die Parkgebühr auf den außenliegenden Parkplätzen 1,00 Euro beträgt, während auf den näher zum Zentrum liegenden Parkplätzen 1,50 Euro zu bezahlen sind.
- P+R-Plätze mit Bezahlung bieten in der Regel hohe Standards in der baulichen und sicherheitstechnischen Ausstattung an und besitzen eine gute Lagegunst. Auch Kombinationen von kostenfreien und kostenpflichtigen P+R-Plätzen innerhalb eines P+R-Systems sind anzutreffen (Hamburg).

Eine Tarifierung der P+R-Plätze der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist folglich nur in zwei Differenzierungen möglich: Eine generelle kostenfreie Nutzung von P+R oder eine grundsätzliche Bewirtschaftung der P+R-Anlagen. Die vorgenommenen Auslastungsanalysen der P+R-Plätze zeigen allerdings, dass die Erhebung einer grundsätzlichen Parkplatzgebühr zum gegenwärtigen Zeitpunkt unangebracht ist, da noch genügend freie Parkplätze vorhanden sind und eine Gebühr sich negativ auf das Verhalten der Nutzer auswirken würde.

Zunächst noch kostenfreie Parkplätze am Rande der Stadt bedeuten einerseits zusätzliche finanzielle Aufwendungen für die Kommune. Andererseits ergibt sich innerhalb der Stadt durch die Reduzierung des einströmenden Kfz-Verkehrs mit einer einhergehenden Minderung

von Staus, von Parkplatzproblemen und der Emission durch die Reduzierung des Parksuchverkehrs unter anderem ein volkswirtschaftlicher Nutzen, der jedoch nicht unmittelbar monetär bewertbar ist.

7.3.1 Verknüpfung von P+R-Gebühren mit dem Tarif des ÖPNV

In Deutschland ist es bis auf einige Pilotversuche üblich, dass das P+R-System unabhängig vom regional zutreffenden ÖPNV-Tarifsystem entwickelt wird. Jeder Fahrgast entrichtet seinen Fahrpreis entsprechend der Tarifzone, es gibt im Prinzip keinen Bonus oder Rabattierung auf P+R. In anderen Ländern oder auch Zielgebieten mit hohem Aufkommen sind dahingegen gesonderte ÖPNV-Tarife für P+R-Kunden als Kombitarife durchaus anzutreffen.

Im Blick auf die zukünftige Entwicklung hin zu einem Betreibermodell für das P+R-System könnte zum Beispiel, wie bereits in Osnabrück oder Stuttgart-Österfeld erfolgreich erprobt, im Rahmen eines Pilotversuches in der Region Rostock die Wirkungsweise der Kombination von P+R-Tarif und ÖPNV-Fahrschein als ein kombiniertes getestet werden. In einem solchen Fall sollten die P+R-Anlagen grundsätzlich entsprechend der Gebührensatzung der Stadt Rostock bewirtschaftet werden. Um die Fahrgäste nicht zu verprellen und ihnen einen Anreiz zur Nutzung von P+R zu geben, empfiehlt sich eine Rabattierung der Parkgebühr entsprechend des genutzten Tickets. Je nach Ausgestaltung würden die Parkgebühren dann hauptsächlich für Fremdnutzer anfallen. Dies verhindert vor allem, dass insbesondere Intensivnutzer des ÖPNV abgeschreckt werden und die vollständige Strecke mit dem eigenen Pkw zurücklegt.

Diese vorstehend beschriebene kombinierte Tarifierung von ÖPNV und P+R steht dabei in Abhängigkeit von der lokalen Tarifstruktur. Das Tarifsystem des VVW beinhaltet Tickets aus den Segmenten „Kurzstreckentarif“, „Einzelfahrkarten“, „Zeitkarten“, „ABO-Karten“ und „Spezielle Angebote“ zur Verfügung. Der Fahrpreis ermittelt sich durch die Anzahl der befahrenen Tarifzonen zwischen dem Start- und dem Zielort und entsprechend der Wahl des Fahrscheins. Die Ticketnutzung der durch die Rostocker Straßenbahn AG verkauften Fahrausweise zwischen 2000 und 2018 gibt Abbildung 14 wieder.

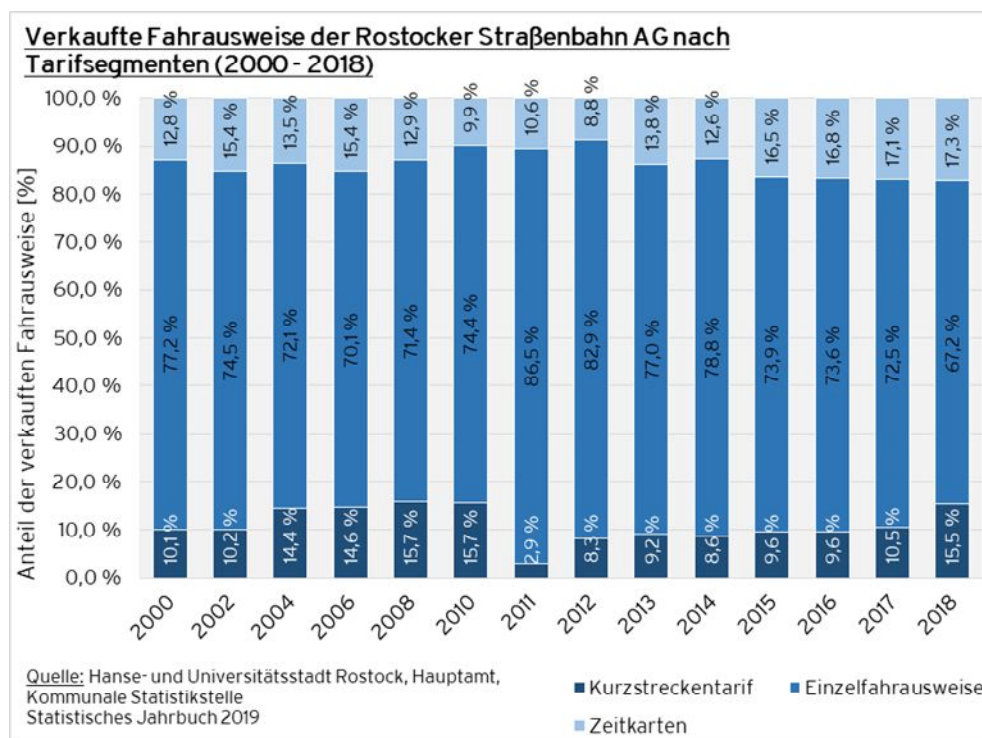


Abbildung 14: Zeitreihe der verkauften Fahrausweise nach Tarifsegmenten

Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, für das Tarifsegment „Zeitkarten“, also für Wochenkarten, Monatskarten sowie für ABO-Karten, eine Rabattierung der Parkgebühr in Höhe von 100 Prozent vorzunehmen. Somit wäre die Nutzung von P+R für diese Ticketnutzer kostenfrei. In diesen Fällen muss im Vertrieb des ÖPNV-Tickets allerdings eine zusätzliche Parkberechtigung ausgestellt werden, welche die Nutzer in ihrem Fahrzeug deponieren können und diese zur kostenfreien Benutzung legitimieren. Dieses Modell bietet den Vorteil, dass insbesondere Fremdnutzer der P+R-Anlagen zur Finanzierung derer beitragen, den Intensivnutzern des ÖPNV aber keine zusätzlichen Kosten entstehen.

7.3.2 Kombitarife mit Integration von P+R

Kombitarife werden heute vermehrt bei größeren Veranstaltungen genutzt, um für die mit dem Kfz anreisenden Besuchern einen Anreiz der Fahrzeugabstellung möglichst entfernt vom unmittelbaren Veranstaltungsort zu schaffen. Diese Kombitarife bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen und den Veranstaltern. Sie sind vor allem in den Bereichen Kultur, Sport, Tourismus, Freizeit, Messen und Ausstellungen sowie bei Hotels anzutreffen. Der im Besitz einer entsprechenden Eintrittskarte befindliche Gast muss für den ÖPNV keine gesonderte Fahrkarte kaufen.

Für P+R ist das Kombiticket in Deutschland eher unüblich, kann aber Anwendung finden um bestimmte P+R-Plätze zu präferieren. Ein Beispiel hierfür ist das P+R-Parkhaus Österfeld in Stuttgart Vaihingen.

Auch in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird diese Lösung in Form des Hoteltickets (IntercityHotel Rostock) und des Theatertickets (Volkstheater Rostock) angeboten.

Im Ausland sind Kombitarife in Verbindung mit P+R vor allem dort anzutreffen, wo im touristischen Zielgebiet ein geringes Parkangebot besteht und der Straßenraum für den Autoverkehr wenig geeignet ist. Diese Angebote setzen in der Kombination von Parkgebühr und ÖV-Fahrschein oder nur Parkgebühr darauf, dass vor allem die auswärtigen Besucher sie nutzen. Dabei erfolgt häufig eine Rabattierung auf alle Fahrzeuginsassen. Beispiele: Straßburg, Rotterdam, Maastricht.

7.4 Flankierende Maßnahmen

Als flankierende Maßnahmen sind solche Maßnahmen zu verstehen, die zum einen die Akzeptanz von P+R unterstützen, aber nicht unbedingt für P+R Voraussetzung sind. Zum anderen müssen insbesondere dann umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen vorgenommen werden, sollte eine Bewirtschaftung der P+R-Anlagen vorgenommen werden.

7.4.1 Vorzüge von P+R in den Raumplanungsprozess einbringen

Die Trennung von Wohn- und Arbeitsort sowie Freizeitaktivitäten bleiben bestimmende Faktoren für die Mobilitätsansprüche. Multimodalität ist das Schlagwort modernen Verkehrsverhaltens für den einzelnen Nutzer. Ob sie erfolgreich umsetzbar ist, hängt auch von der planerisch-strukturellen Entwicklung der Siedlungsgebiete ab.

Stadt- und Verkehrsplanung sind zwingend integriert zu planen und sollten die bestehenden Hauptachsen des ÖPNV vorrangig berücksichtigen. Naheliegende schnelle ÖPNV-Trassen beeinflussen maßgebend das Nutzerverhalten. Deshalb sind bereits bei der Raumplanung verkehrlich zweckmäßige Standorte für P+R und B+R einzuplanen einschließlich einer übersichtlichen Bestimmung der jeweiligen Standortkapazität. Dabei ist es sinnvoll bereits bei der

Standortbestimmung nach Möglichkeiten zu suchen, wie auf der „letzten Meile“ der Nutzer auf das Auto verzichten kann. Dadurch können den weiter entfernt wohnenden Einwohnern Stellplätze für P+R zur Verfügung gestellt werden.

Der im Mobilitätsplan Zukunft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock im Ziel III.1 zur weiteren Stärkung des SPNV/ÖPNV formulierte Ansatz: ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung mit gezielter Entwicklung von durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten (Nachverdichtung der Bebauung und Erschließung neuer Stadtareale durch neue Haltestellen/Haltepunkte an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen) sowie neue Siedlungsareale abseits von ÖPNV-Achsen vorrangig nur dann zu entwickeln, wenn die Einbindung in das bestehende ÖPNV-System durch neue Angebote gewährleistet ist, beschreibt diese Problematik sehr genau. Mit der Durchsetzung dieser Herangehensweise werden Fundamente auch für ein effizientes P+R gelegt.

7.4.2 Parkraum im Zielgebiet verringern

Das Herangehen zum Beispiel der Stadt Wien an eine nachhaltige Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung basiert auf einer Vielzahl von miteinander verbundenen Maßnahmen. Eine davon ist die restriktive Behandlung von bisherigen Parkplatzflächen im Innenstadtbereich. Maßnahmen dazu sind unter anderem die Verringerung des Parkangebotes durch Nutzungsänderung der Flächen, Parkraumbewirtschaftung mit hohen Parkentgelten und/oder zeitlichen Parkbeschränkungen.

Die im MOPZ enthaltende Maßnahme RV 5 sieht eine Reduktion des derzeitigen Stellplatzangebotes für Berufspendler infolge städtebaulicher Entwicklungen im Bereich des Stadthafens vor. Die entfallenden Stellplätze werden nicht ausgeglichen. Diese Berufspendler werden gezwungen sein, andere Parkmöglichkeiten mit längeren Fußwegen zu suchen, Parkhäuser gegen höheres Entgelt oder besser den ÖPNV zu nutzen.

VVW und RSAG sind bei der Umsetzung solcher Maßnahmen angebotsorientiert und argumentativ gefragt, um den dann auf die Einpendler zunehmenden Zwang zum Parken und Reisen auch mit entsprechenden Beförderungsleistungen gerecht werden zu können.

7.4.3 Internetpräsenz von P+R in Rostock

Das Informieren im Internet hat sich zu einem Grundbedürfnis entwickelt. Touristen und Besucher wollen sich über vorhandene Zufahrtsbeschränkungen, Parkmöglichkeiten, P+R, ÖPNV-Angebote und ähnlichem informieren. Das betrifft auch die besonderen Regelungen bei Großveranstaltungen.

Im Vergleich zu den Portalen anderer Städte besitzt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hier erheblichen Nachholbedarf (vgl. Abschnitt 2.2.2). Ein besserer und abgestimmter Auftritt von Stadt, RSAG und VVW mit gegenseitiger Verlinkung ist dringend geboten.

7.4.4 Digitalisierung des P+R-Angebotes

Die Echtzeitdatenerfassung ist Voraussetzung für ein modernes Verkehrssystemmanagement. Im MOPZ wird dies als strategisches Ziel formuliert. Darin muss P+R integriert werden. Echtzeitdaten der P+R-Plätze sind sowohl für das Verkehrsmanagementsystem erforderlich als auch für die direkte Information der Nutzer auf den Hinweisschildern an den Einfallstrassen sowie für die direkte Information der Nutzer im Internet. Interaktive Karten im Internet zum P+R sind ebenfalls erst nach erfolgter Echtzeiterfassung der P+R-Plätze möglich.

8. Zwischenfazit

Bisher werden aus der Analyse folgende Gründe für die noch unzureichende Nutzung des P+R-Angebotes erkannt:

- Das SPNV- beziehungsweise ÖPNV-Angebot ist für einen großen Teil der Pendler nicht attraktiv genug. Dies betrifft insbesondere innerhalb Rostocks die Reisezeit und auf einzelnen Zufahrtsrelation einen nicht vorhandenen Schienenverkehrsanschluss sowie aus der Region die Bedienhäufigkeit des SPNV.
- Die P+R-Standorte im Stadtgebiet von Rostock liegen für weiter aus der Region anreisende Pendler vielfach zu dicht am Ziel, so dass sich das Umsteigen aus zeitlichen und Bequemlichkeitsgründen nicht mehr lohnt.
- In der Innenstadt von Rostock sind heute noch ausreichend und kostengünstige Stellplätze verfügbar.
- Einzelne P+R-Standorte in Rostock liegen nicht an den Hauptzufahrtsskorridoren zur Stadt. Auf anderen Korridoren fehlen P+R-Plätze.
- Die Informationsmöglichkeiten über P+R in Rostock und in der Region im Internet sind gegenwärtig besonders für Gelegenheitsnutzer unzureichend und animieren nicht zur Nutzung des P+R.
- Mit der Installation von Einrichtungen für die Echtzeitinformation der Verkehrsteilnehmer über freie P+R-Kapazität und zum weiterbefördernden ÖPNV-Angebot könnte eine zusätzliche Nachfrage auch bei ortskundigen Verkehrsteilnehmern geweckt werden.

Literaturquellen:

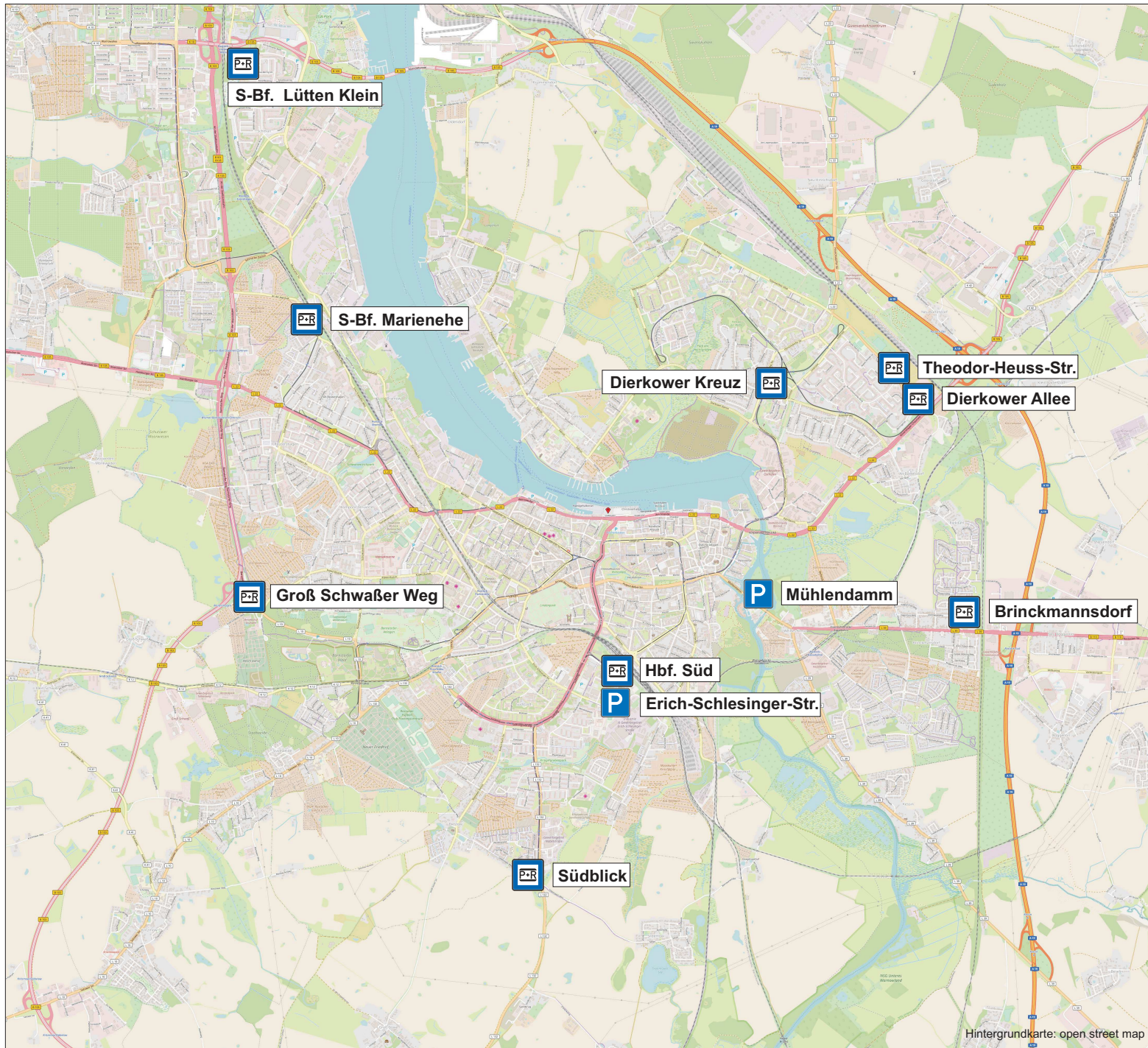
- /1/ Mobilitätsplan Zukunft Hansestadt Rostock, IVAS, Dezember 2016
- /2/ Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock, Teil B: Nahverkehrsplan Hansestadt Rostock, PTV, Dezember 2005
- /3/ Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock - Teilkonzept 3 Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock, Signon Deutschland GmbH, IVAS, Juni 2016
- /4/ Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock, Hansestadt Rostock, Juni 2016
- /5/ Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock, Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock, August 2011
- /6/ Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung, Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, 2012
- /7/ Hansstadt Rostock, Standortuntersuchung zu Parkhäusern und Tiefgaragen in Warnemünde, SHP Ingenieure April 2017
- /8/ P+R-Konzept für den Verkehrsverbund Oberelbe VVO, ISUP, 2014
- /9/ „Hamburg erhält 1400 neue P+R- Stellplätze“, Hamburger Abendblatt vom 02.08.2018 und 17.08.2018
- /10/ Zukunft Mobilität, Randelhoff 2013
- /11/ P+R-Untersuchungen im RMV, 2013
- /12/ Wirkungsweise und Potential von kombinierter Mobilität, IVT ETH Zürich, 2012
- /13/ Bedeutung des P+R-Angebotes im Kanton Zürich, 2017
- /14/ Einpendler nach Wien, Achsenbezogene Untersuchung der P+R-Potentiale, Ritter 2013
- /14/ Das „Wiener Modell“ - ein Modell für deutsche Städte, Sommer/Bieland, Der Nahverkehr 9/2018
- /16/ Auswertung von Internetportalen verschiedener deutscher und europäischer Städte bzgl. P+R:
 - Dresden: http://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/030_auto.php
 - Verkehrsverbund Oberelbe: <https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshml>
 - Erfurt: <https://www.erfurt.de/ef/de/leben/verkehr/mobil/auto/index.html>
 - Hamburg: <https://www.hamburg.de/parken/>
<https://www.hamburg.de/verkehr-aktuell/4341200/park-and-ride/>
 - München Internetportal: <https://www.muenchen.de/verkehr/autos/parken/park-ride.html>
 - P+R Park & Ride GmbH München: <https://www.parkundride.de/de/startseite.html>
 - Salzburg: <https://www.salzburg.info/de/reiseinfos/anreise-verkehr/auto/park-ride>
<https://salzburg-verkehr.at/extras/park-ride/>

Wien: <https://www.stadt-wien.at/wien/parken-in-wien/park-ride-parkhaeuser-im-ueberblick.html>
<https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/garagen/>

- /17/ Maßnahmenplan Park+Ride des RMV, Teil des verbundweiten Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main, RMV, 2017
- /18/ Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 46 - 2001,
- /19/ Parkgebührenordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 22. November 2018
- /20/ Agenda 21-Rat der Hansestadt Rostock: Stellungnahme zum Mobilitätskonzept der Zukunft (MOPZ)
- /21/ Statistisches Jahrbuch 2019, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Hauptamt, Kommunale Statistikstelle

Datenquellen:

1. Bundesagentur für Arbeit, SV-pflichtige Beschäftigte, Einpendler nach Rostock, Stichtag 30.06.2017



P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

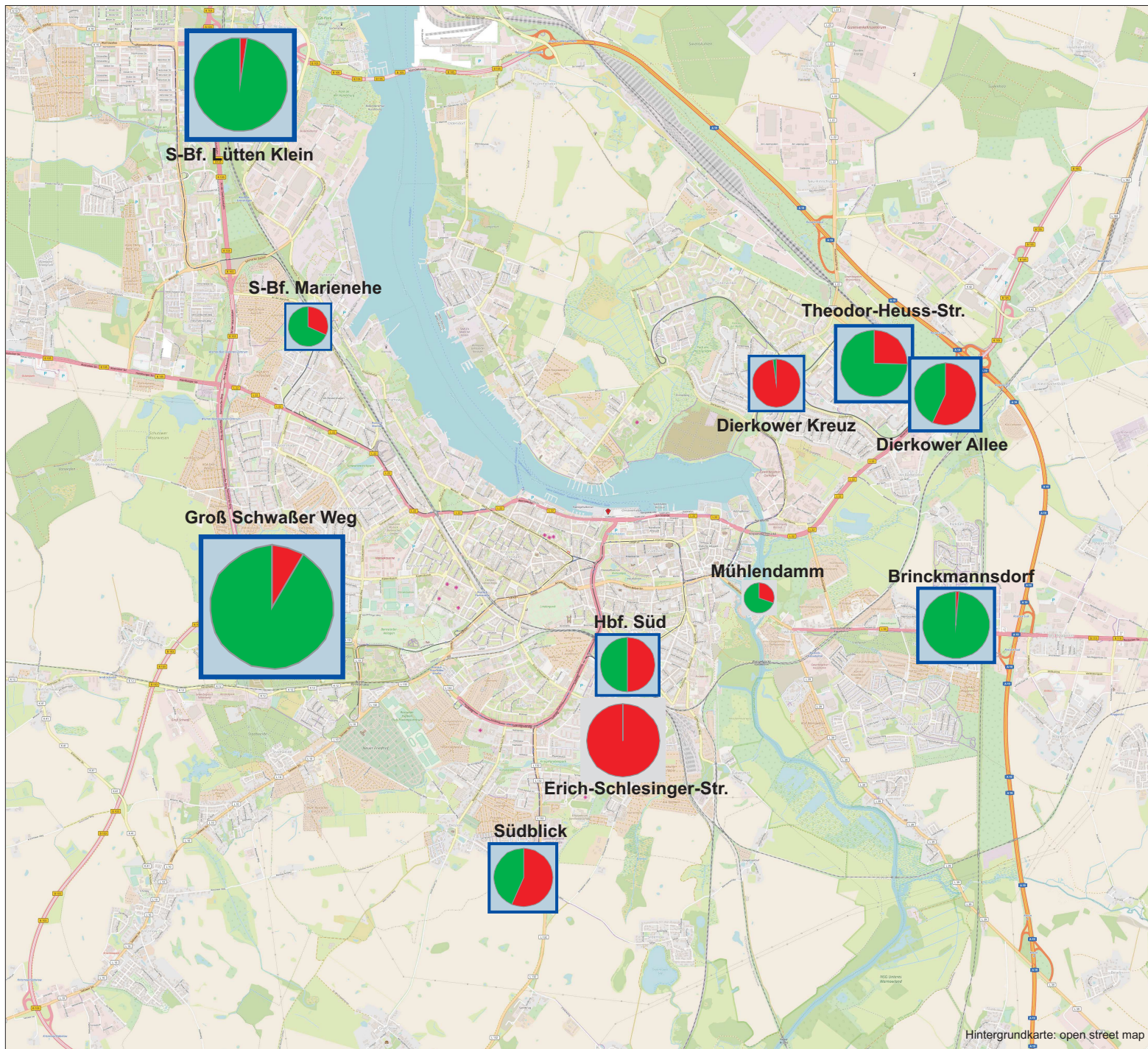
P- und P+R-Standorte in der Kernstadt Rostock



Parkplatz
als P+R ausgewiesen



Parkplatz
(pendlerrelevanter Standort)







P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

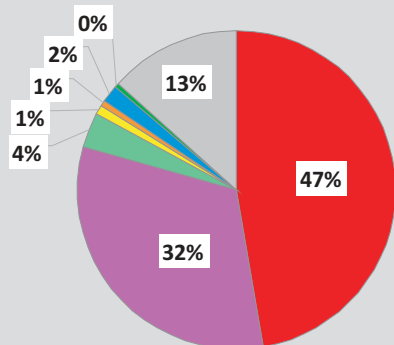
Auslastung der P- und P+R-Standorte in der Kernstadt Rostock

durchschnittlich an Werktagen in der Schulzeit

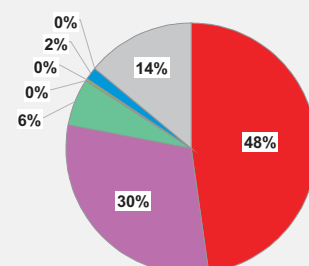
Datengrundlage: Zählungen August/September 2018

-  P+R-Platz Die Kreisflächengröße entspricht der Stellplatzkapazität.
-  P-Platz
-  frei
-  besetzt

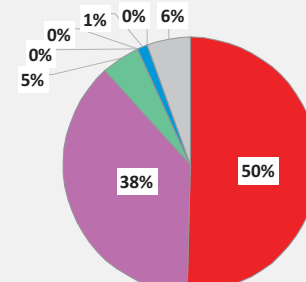
Durchschnitt aller P+R-Plätze



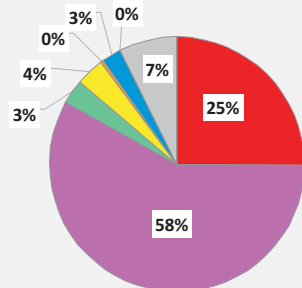
P+R-Platz Dierkower Allee



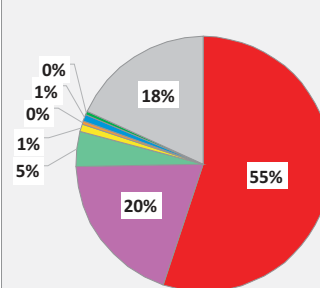
P+R-Platz Dierkower Kreuz



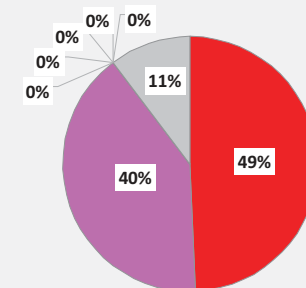
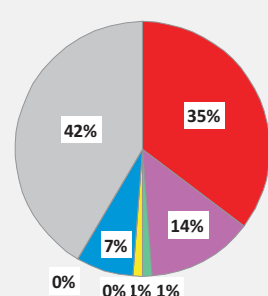
P+R-Platz Südblick



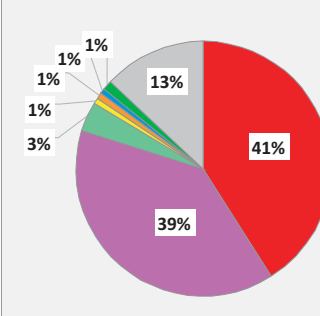
P+R-Platz Groß Schwaßer Weg



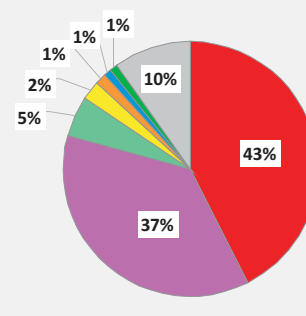
P+R-Platz S-Bhf. Marienehe

P+R-Platz
S-Bhf. Warnemünde Werft

P+R-Platz Rostock Hbf.



P-Platz Erich-Schlesinger-Straße



P+R-Konzept für die Hanse-
und Universitätsstadt Rostock

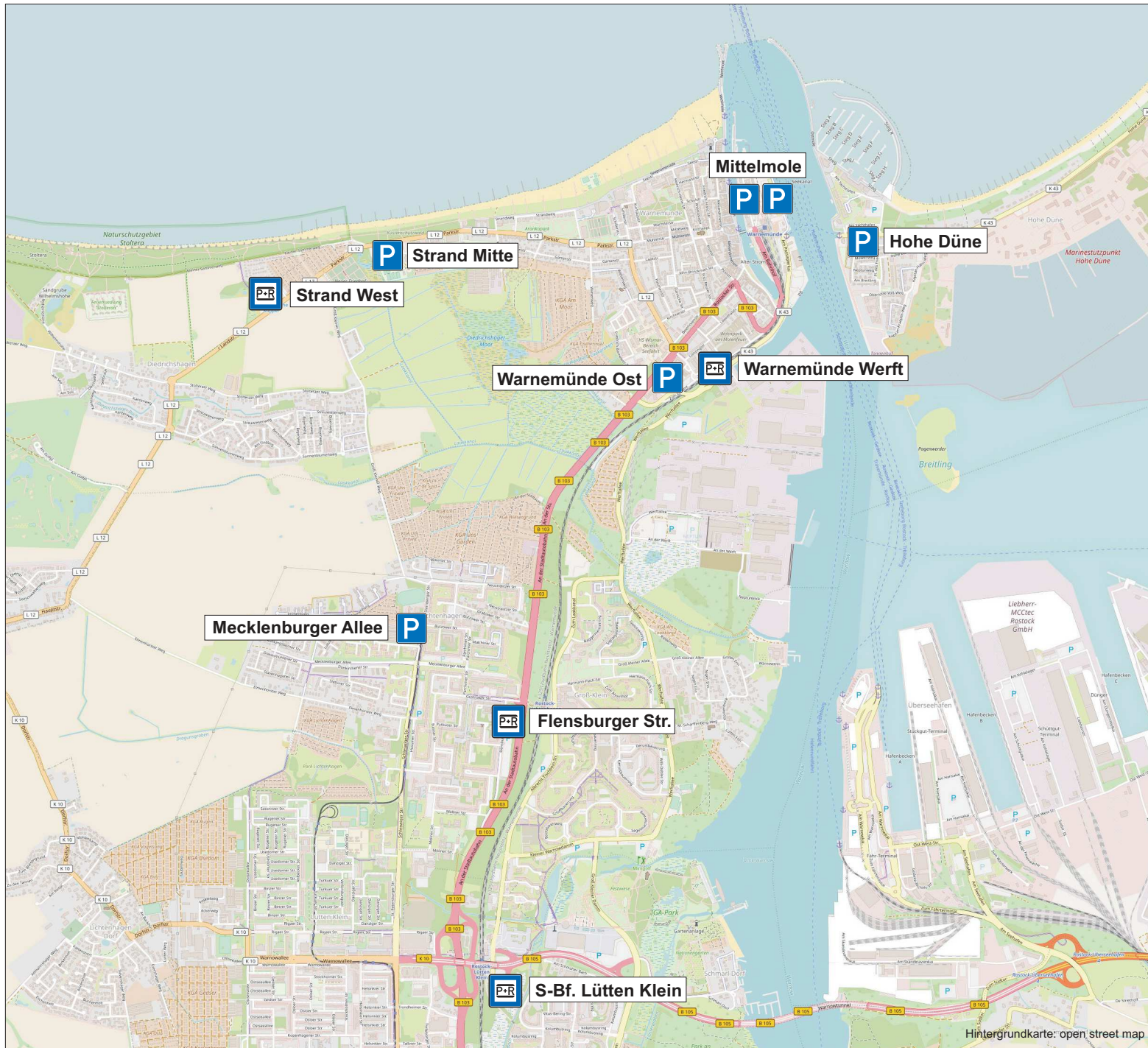
Zulassungsgebiete der Kfz auf nachfragestarken P+R- und P-Plätzen in Rostock

durchschnittliche Werte für
Werkzeuge in der Schulzeit

Datengrundlage: Zählungen
August/September 2018


Zulassungsgebiete:

- Hansestadt Rostock
- LK Rostock
- LK Vorpommern-Rügen
- LK Nordwestmecklenbg., Wismar
- Schwerin, LK Ludwigslust-Parchim
- LK Mecklenburgische Seenplatte
- LK Vorpommern-Greifswald
- übrige BRD und Ausland

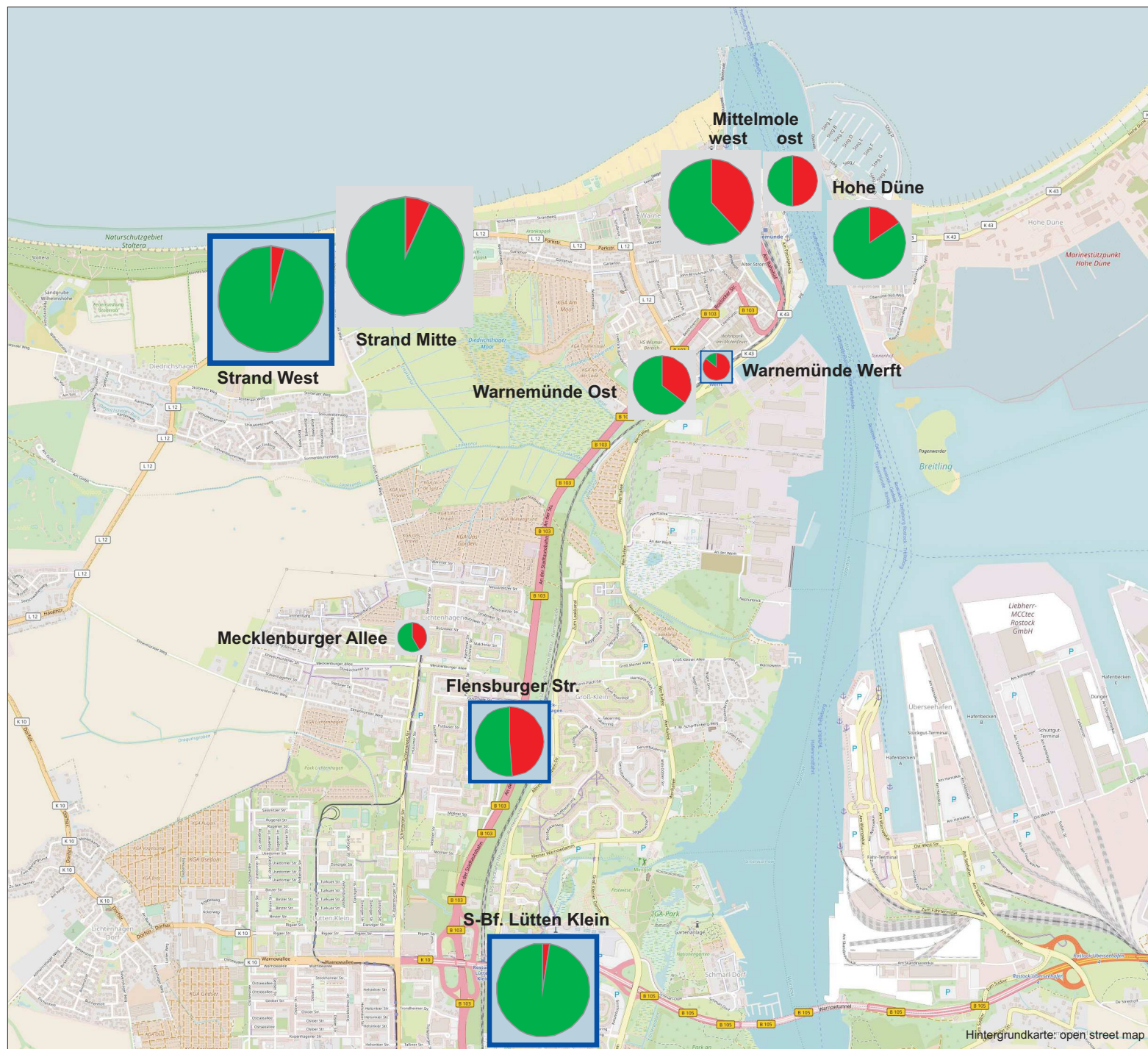


P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

P- und P+R-Standorte im nordwestlichen Rostocker Stadtgebiet mit Warnemünde

 Parkplatz als P+R ausgewiesen

 Parkplatz

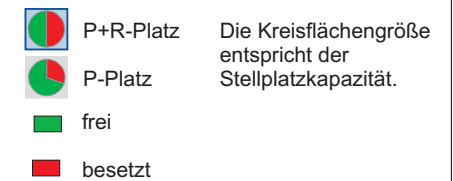


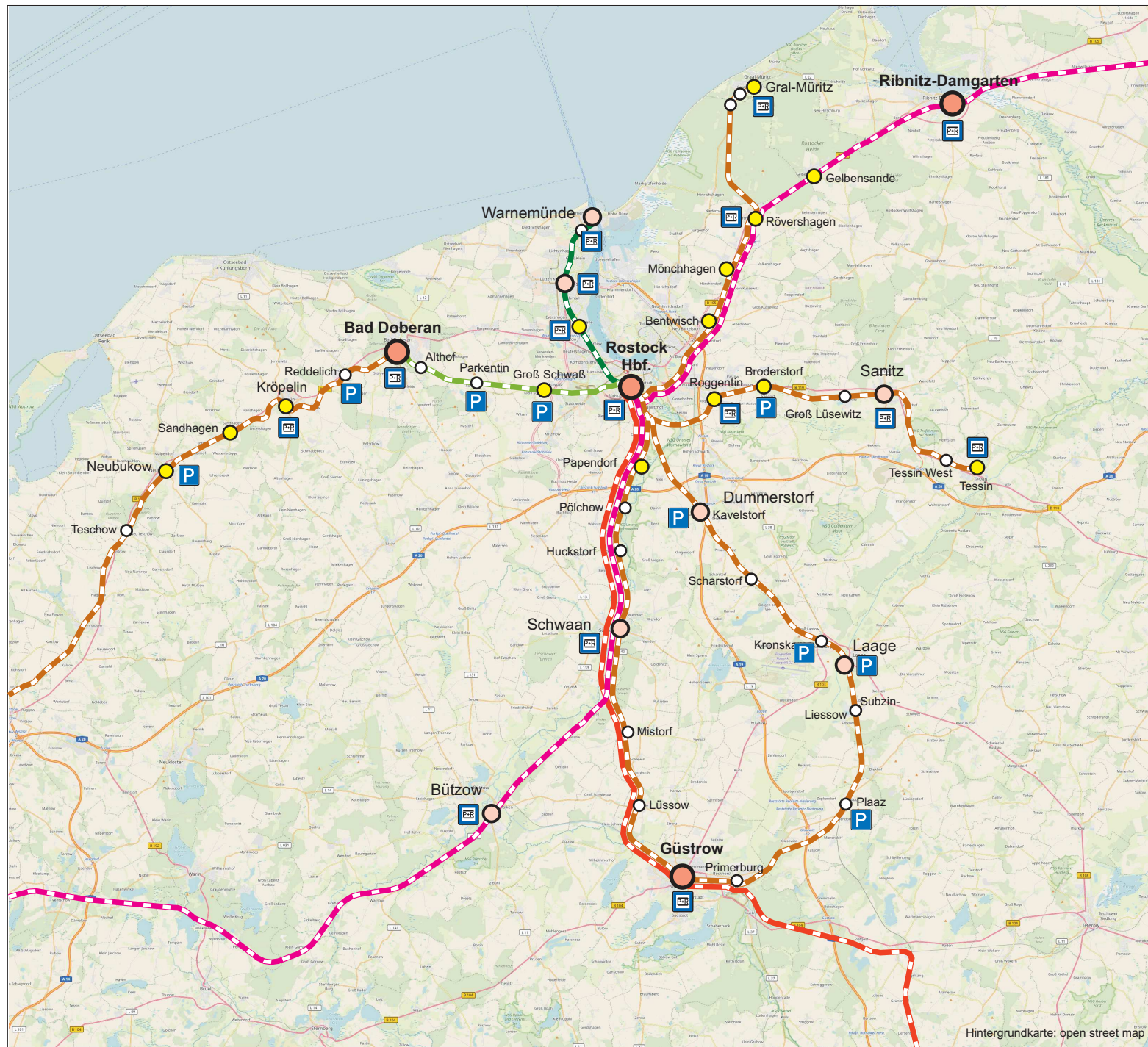
P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Auslastung der P- und P+R-Standorte im nordwestlichen Rostocker Stadtgebiet mit Warnemünde

durchschnittlich an Werktagen in der Schulzeit

Datengrundlage: Zählungen August/September 2018





P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

SPNV-Direktverbindungen nach Rostock mit P- und P+R-Standorten

Angebotsgrundtakt (HVZ) [Min.]

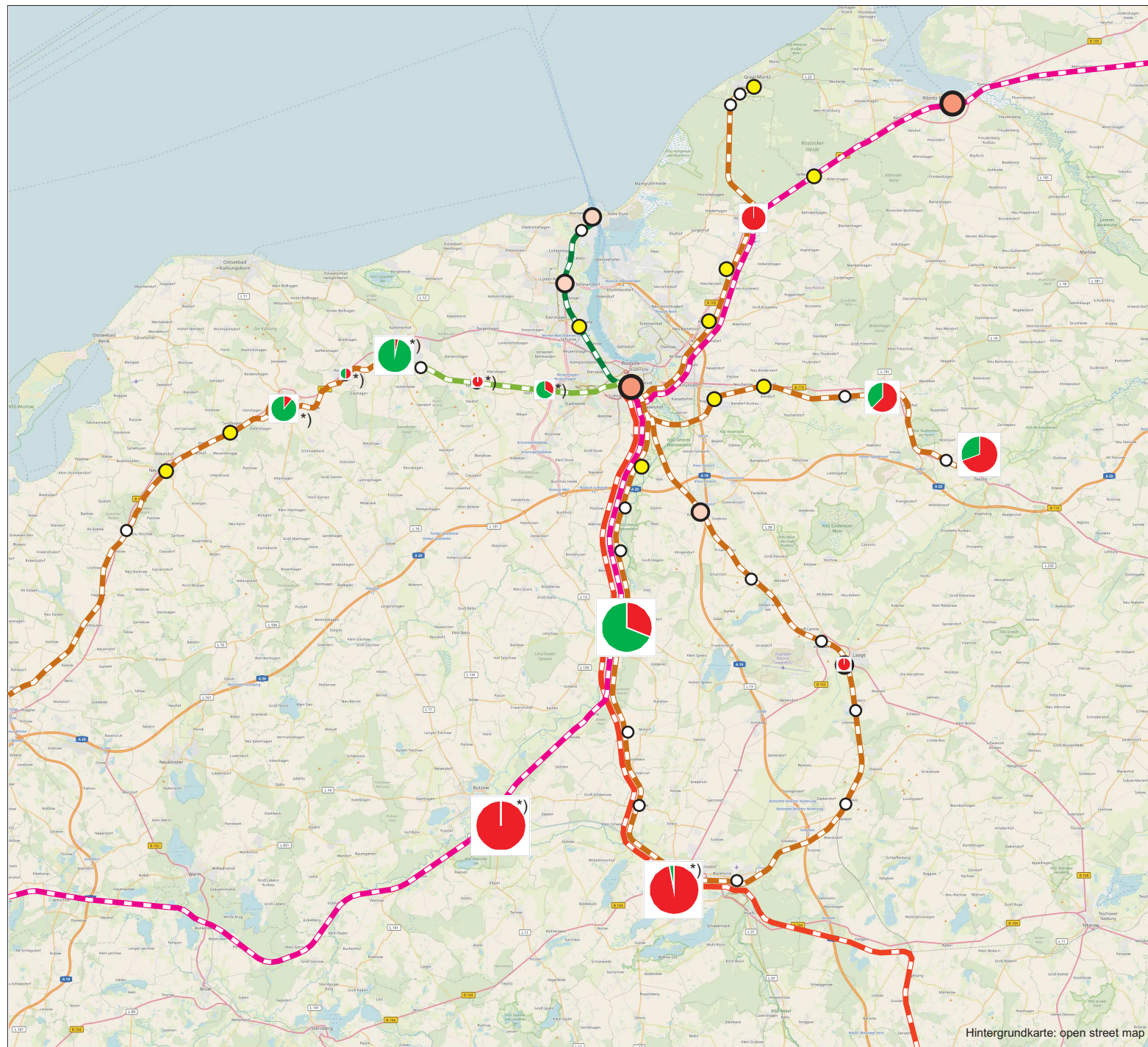
	15 (7,5)
	60 (30)
	60
	120 (60)
	120

SPNV-Stationen bei Kommunen mit Einwohnern

	> 10.000
	> 5.000 bis 10.000
	> 1.000 bis 5.000
	bis 1.000

P+R-Platz
(ab 10 Stellplätze)

P-Platz



P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Auslastung der P- und P+R-Standorte an SPNV-Stationen mit Direktverbindungen nach Rostock

Angebotsgrundtakt (HVZ) [Min.]

	15 (7,5)
	60 (30)
	60
	120 (60)
	120

SPNV-Stationen bei Kommunen mit Einwohnern

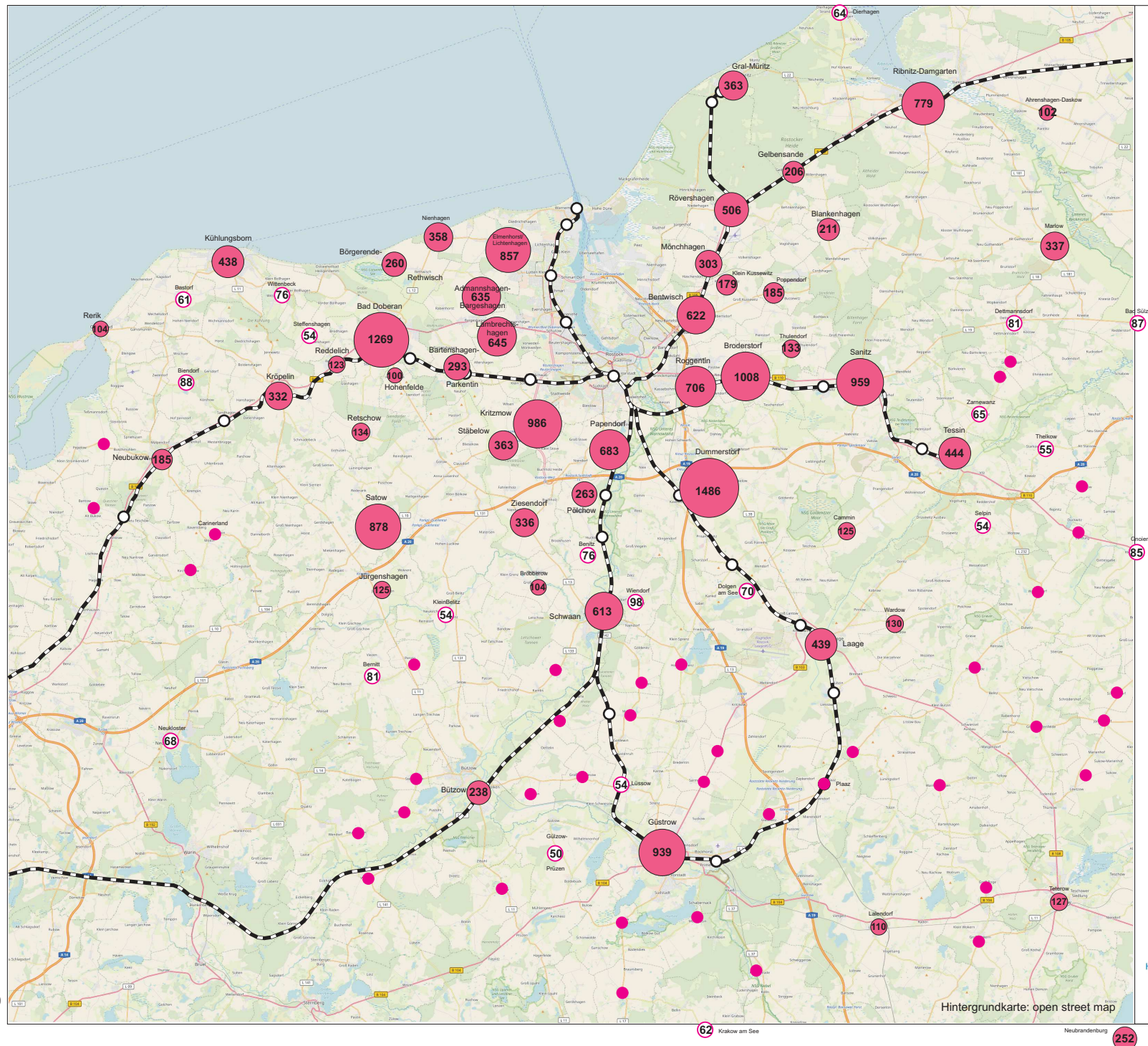
	> 10.000
	> 5.000 bis 10.000
	> 1.000 bis 5.000
	bis 1.000

P+R-Standorte mit Auslastung

Stichprobenerhebung: Ende August 2018
*) am 08.11.2018




Gravikgröße entspricht Stellplatzangebot
rot = besetzt

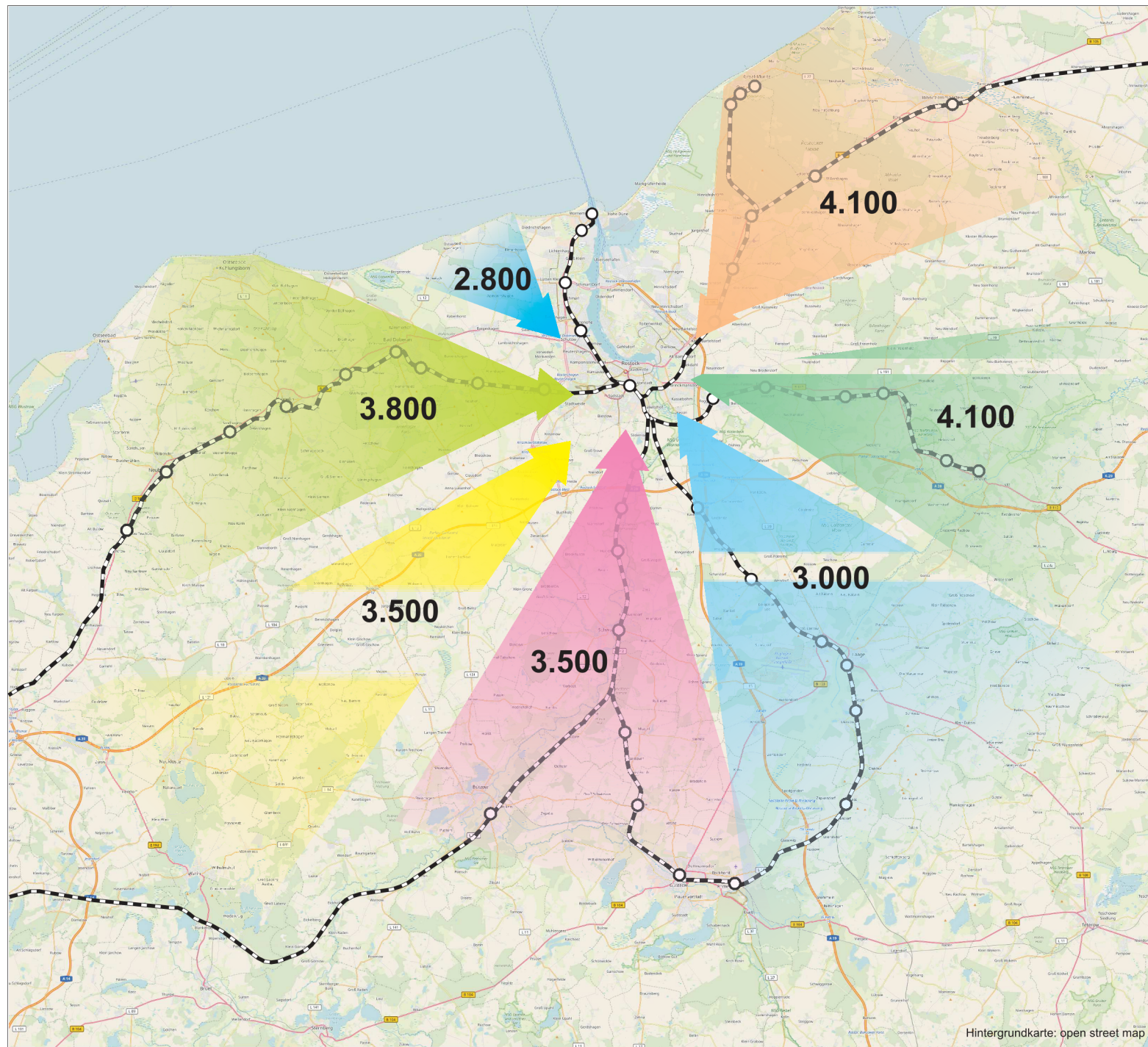


- einpendelnde
SV-pflichtige Beschäftigte

- 10 bis 49 Einpendler aus Kommunen im Landkreis Rostock

 SPNV-Strecken nach/von
Rostock mit Stationen

Datenquelle:
Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Hannover, Februar 2018
Stichtag 30.06.2017



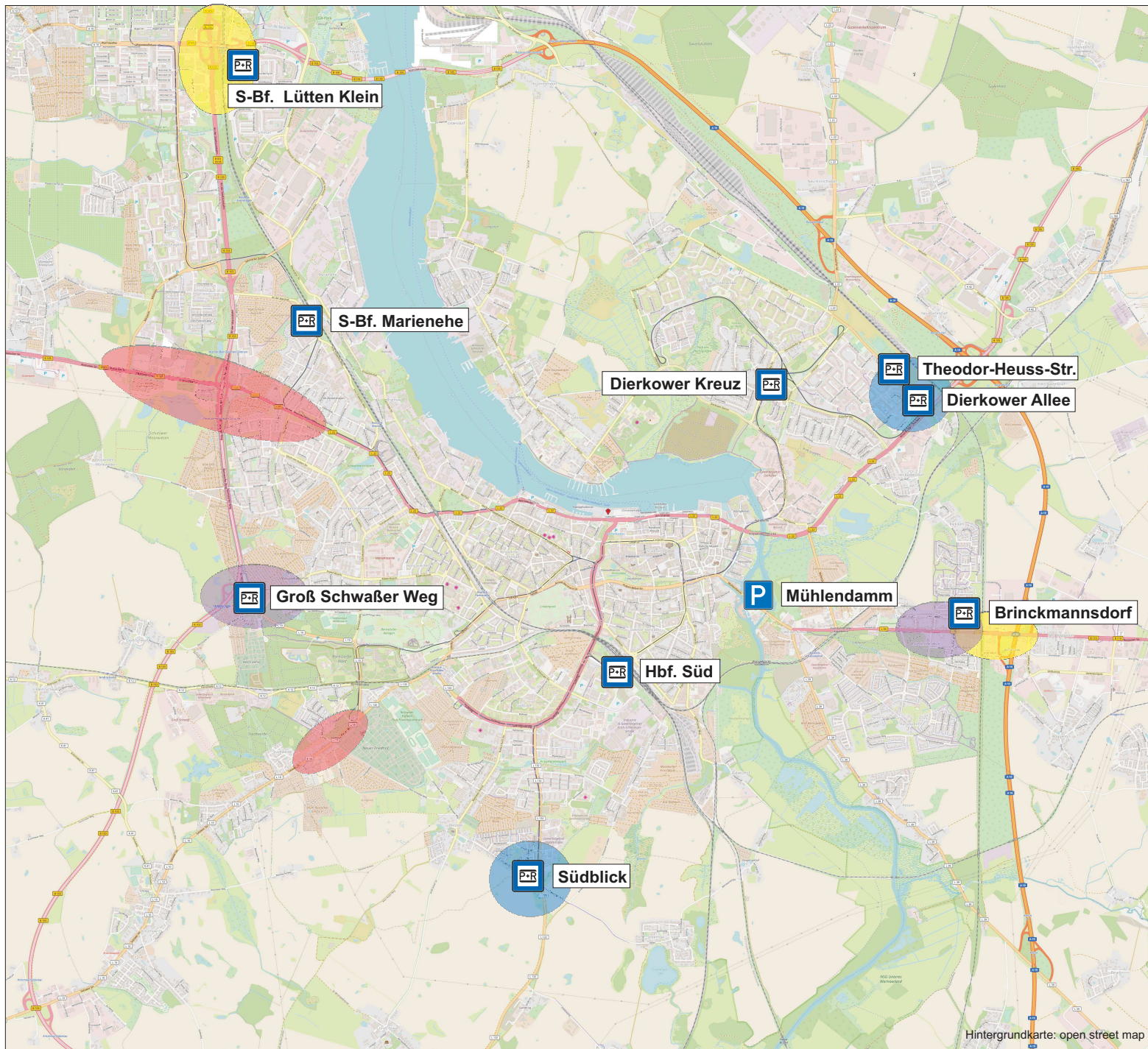
P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Pendlerströme nach Rostock im Bereich der Verkehrsachsen

- einpendelnde
SV-pflichtige Beschäftigte

← 4.100 Einpendlersumme
aus der Zufahrtsrichtung
(gerundet)





SPNV-Strecken nach/von
Rostock mit Stationen

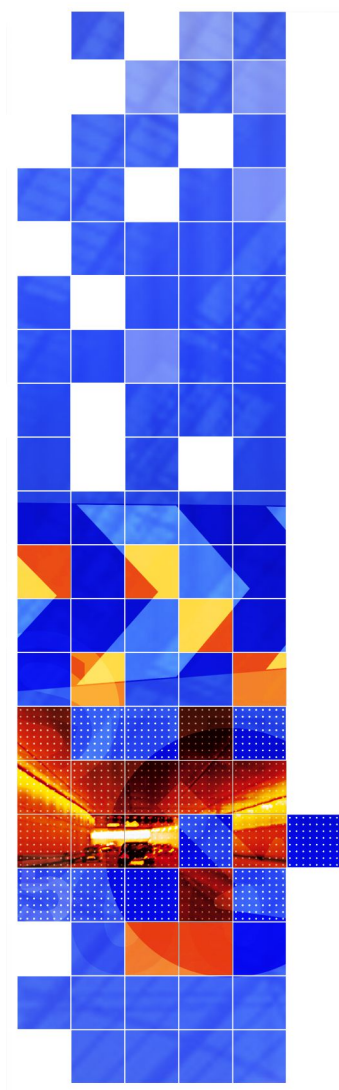


P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Bereiche mit erkennbaren Defiziten beim P+R in der Kernstadt Rostock

Situation 2019

-  fehlende P+R-Möglichkeit
-  ÖPNV-Anbindung nicht ausreichend attraktiv
-  mittelfristiger Erweiterungsbedarf
-  Verbesserung der Information und Zielführung zum P+R-Standort



P+R-Konzept

für die Hanse- und
Universitätsstadt Rostock

Teil 2

Handlungskonzept

A U F T R A G G E B E R

Hanse- und Universitätsstadt
Rostock

Amt für Verkehrsanlagen

Holbeinplatz 14

18069 Rostock

D A T U M

24. März 2021

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11

Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de

www.isup.de

Inhalt

Inhalt	2
Verzeichnis der Tabellen	3
Verzeichnis der Anlagen	3
1. Einleitung	4
2. Maßnahmenfelder	4
2.1 Maßnahmenfeld 1: Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R	5
2.2 Maßnahmenfeld 2: Betreiberkonzept für P+R	8
2.3 Maßnahmenfeld 3: SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung	10
2.4 Maßnahmenfeld 4: Tarifgestaltung	11
2.5 Maßnahmenfeld 5: Erweiterung P+R-Kapazität Modernisierung der Ausstattung	13
2.5.1 Bereich Hanse- und Universitätsstadt Rostock	13
2.5.2 Bereich Landkreis Rostock	16
2.6 Maßnahmenfeld 6: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock	17
2.7 Maßnahmenfeld 7: Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme	18
2.8 Maßnahmenfeld 8: Präsenz von P+R im Internet	19
2.9 Maßnahmenfeld 9: Eventverkehre	20

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Beschilderungsbeispiele für P+R-Plätze	12
Tabelle 2: Zusammenstellung vorhandener und geplanter P+R-Standorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	15

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes
Anlage 2	Parken und Reisen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, P+R-Standorte - Bestand und Planung, (Stand Dezember 2029)

1. Einleitung

Dieses Handlungskonzept stellt die fachspezifische Grundlage für die praktische Umsetzung des im Band 1 beschriebenen P+R-Konzeptes für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock dar.

Die Untergliederung im Konzept erfolgt nach Maßnahmefeldern, welche jeweils in sich abgeschlossene Aufgabengebiete und Zuständigkeiten umfassen, aber erst in deren Zusammenwirken die voll inhaltliche Umsetzung des P+R-Konzeptes ermöglichen.

Bei der Zusammenstellung und der zeitlichen Einordnung der zu realisierenden Maßnahmen werden hierarchische Abhängigkeiten zwischen diesen berücksichtigt. Die Realisierungsvorschläge beziehen sich dabei auf kurz-, mittel- und längerfristige Umsetzungshorizonte.

2. Maßnahmenfelder

Nachfolgende Maßnahmenfelder wurden herausgearbeitet und im Maßnahmenkatalog (Anlage 1) mit Einzelmaßnahmen untersetzt.

1. Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R
2. Betreibermodell (P+R integrierend)
3. SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung
4. Tarifgestaltung
5. Erweiterung der P+R-Kapazität und Modernisierung der Ausstattung
6. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock
7. Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme
8. Präsenz von P+R im Internet
9. Eventverkehre

2.1 Maßnahmenfeld 1: Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R

Maßnahmen:

- Institutionelle Einrichtung einer regionalen Mobilitätsmanagementzentrale (HRO und LK Rostock)
- Koordinierung der Umsetzung P+R in Rostock und in der Region
- P+R-Entwicklung im Zuge der SPNV-Achsen
- P+R-Entwicklung im Rahmen der Straßenbahnnetzerweiterung in Rostock

Parken und Reisen stellt eine Teilkomponente eines regional bestehenden Mobilitätsangebotes dar. Die mit Parken und Reisen angestrebte Mobilitätsverlagerung auf stadt- und umweltverträglichere Fortbewegungsmöglichkeiten erfordert die Ausgestaltung attraktiver Reiseketten, die Grundvoraussetzung für eine entsprechende Nutzerakzeptanz sind.

Die Planung und Umsetzung von Parken und Reisen betrifft eine größere Anzahl von Einzelmaßnahmen, die in hoheitlicher und fachlicher Zuständigkeit unterschiedlicher Einrichtungen und Unternehmen liegen.

Eine verkehrlich nachhaltige Wirkung von Parken und Reisen kann erfahrungsgemäß nur erreicht werden, wenn die betroffenen Akteure auf kommunaler und regionaler Ebenen zweckorientiert zusammenwirken.

Die strategische Weiterentwicklung des P+R-Konzeptes und die Umsetzung einzelner Maßnahmen über die Stadtgrenzen von Rostock hinaus in die regionalen Aufkommensgebiete der Pendler erfordert deshalb eine ständige Abstimmung aller damit zusammenhängenden Aufgaben und Vorhaben.

Die besten Voraussetzungen für die Koordinierung der mit P+R in Verbindung stehenden Aufgaben bietet eine **Mobilitätsmanagementzentrale**, die einerseits das Zusammenwirken der unterschiedlichen Akteure regional managen kann, über die erforderliche fachliche und technische Kompetenzen verfügt und andererseits notwendige Öffentlichkeitswirksamkeit herstellen kann.

An der institutionellen Einrichtung der **Mobilitätsmanagementzentrale** sollten sich anteilig die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Landkreis Rostock unter Hinzuziehung von Kompetenzen und Fördermöglichkeiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern beteiligen.

Ziel muss es sein, die **Mobilitätszentrale** kurzfristig einzurichten und danach schrittweise ihre Kompetenzen zu entwickeln. P+R wird dabei nur ein Teilbereich eines sonst umfangreichen Aufgabenspektrums dieser Einrichtung darstellen.

In die Koordinierung der P+R-relevanten Aufgaben müssen sowohl die betroffenen kommunalen Einrichtungen, welchen die Bereitstellung und der Betrieb von Parkierungskapazitäten obliegt, als auch die für die Weiterbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zuständigen Einrichtungen bzw. Unternehmen eingebunden werden.

Die im Rahmen des Mobilitätsmanagements fortzuführende Weiterentwicklung und Ausgestaltung von P+R sollte auch als ein Teilaspekt der re-

gionalen Verkehrsplanung in einem P+R-Entwicklungskonzept Berücksichtigung finden, welches dem Aufgabenspektrum des Regionalen Planungsverbandes zugeordnet ist.

Mit dem Ziel nachhaltiger Mobilitätsgestaltung ist dabei vor allem der Entwicklung im Zuge regionaler ÖV-Achsen besondere Bedeutung beizumessen.

Als Partner hinsichtlich der von der Mobilitätsmanagementzentrale für P+R zu koordinierenden Aufgaben sowohl in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch in der umgebenden Region müssen eingebunden werden:

- Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock,
- Verwaltung des Landkreises Rostock,
- Verkehrsverbund Warnow VVW,
- für P+R relevante Kommunen,
- DB Stationen&Service AG,
- Verkehrsunternehmen, u. a. Rostocker Straßenbahn AG (RSAG),
- u. a.

Aus dem gegenwärtig bestehenden Handlungsbedarf zur Koordinierung von Parken und Reisen im Zuge der im Umland von Rostock betriebenen SPNV-Strecken müsste eine der ersten Aufgabenstellungen für die zu gründende Mobilitätszentrale abgeleitet werden.

In den zurückliegenden Jahren sind an mehreren SPNV-Stationen unterschiedlich große P+R-Anlagen errichtet worden. Einige dieser Standorte bedürfen auf Grund der guten Nachfrage einer Erweiterung, bei andern müssen Angebote hinsichtlich Erhöhung der Nachfrage verbessert werden. Einzelne verkehrsstrukturell wichtige SPNV-Stationen verfügen noch nicht über geeignete P+R-Möglichkeiten.

Handlungsbedarf besteht auf folgenden Relationen:

Nord-Ost-Korridor

Zur Entlastung des über die B 105 aus nordöstlicher Richtung einfließenden Kfz-Verkehrs sollte auf der SPNV-Relation Rostock - Ribnitz-Damgarten tagsüber der Angebotstakt durchgängig auf 60 Minuten verdichtet werden. Die bisher hohe Auslastung des am Bf. Ribnitz-Damgarten vorhandenen P+R-Platzes lässt bei Verdichtung der SPNV-Bedienung eine noch größere Pendlernachfrage erwarten. Eine P+R-Erweiterung wäre auf der westlich gelegenen ehemaligen Verladefläche möglich.

Ab Rövershagen besteht durch die Überlagerung der Linien RB12 (Richtung Graal-Müritz) und der RE9 (Richtung Stralsund) mindestens alle 60 Minuten ein SPNV-Angebot von/nach Rostock. Der kleine P+R-Platz am Bahnhof Rövershagen ist deshalb ständig überlastet. Im Umkreis des Bahnhofes muss deshalb eine Erweiterung der Stellplatzkapazität vorgesehen werden, weil sich bis Rostock keine weitere räumlich geeignete und verkehrlich attraktive Umsteigemöglichkeit auf den SPNV anbietet.

Südkorridor

Güstrow ist durch zwei Zugverbindungen je Stunde und Richtung sehr gut und schnell mit Rostock verbunden. Vom Bf. Güstrow aus sind Pendler auch auf anderen Relationen unterwegs. Der vorhandene P+R-Platz am Bahnhof ist werktags ausgelastet, so dass eine P+R-Nachfragesteigerung nur bei einer Erweiterung der Stellplatzkapazität für Kfz erwartet werden kann.

Auch am Bahnhof Bützow mit Zugangeboten in unterschiedliche Zielrichtungen sind die Parkierungsmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofes voll ausgelastet. Mit der Neuanlage eines P+R-Platzes am Bahnhof Bützow wurden die örtlichen Bedingungen für das Parken am Bahnhof verbessert. Da damit aber Kapazitäten der bisher ungeordneten Kfz-Abstellung kompensiert wurden, ist zu erwarten, dass mit der neugestalteten Parkierungskapazität auch weiterhin nicht der Nachfrage entsprochen werden kann.

Eine Verdichtung des Zugangebotes von/nach Rostock auf einen 60 Minuten-Takt auch außerhalb der HVZ würde P+R weiter aufwerten.

Ergänzungsbedarf besteht auch an den SPNV-Stationen Laage und Kavelstorf/Dummerstorf, wo bisher nur ein zu geringes oder kein P+R-Stellplatzangebot vorhanden ist.

Westkorridor

Die P+R-Nachfrage auf der westlichen SPNV-Achse ist trotz eines 60-Minuten-Taktes und geringfügiger Reisezeitvorteile für den SPNV bis zum Rostocker Hauptbahnhof sehr gering.

Am Bahnhof Bad Doberan fehlen offizielle P+R-Möglichkeiten, obwohl aus dieser Stadt ein großer Pendlerstrom nach Rostock besteht. An diesem Standort ergibt sich dringender Handlungsbedarf, um P+R anbieten zu können.

2.2 Maßnahmenfeld 2: Betreiberkonzept für P+R

Maßnahmen:

- Konzept zum Betrieb von P+R-Anlagen in Rostock
- Beauftragung einer Einrichtung/Gesellschaft zum Betrieb der P+R-Anlagen auf Basis eines Bürgerschaftsbeschlusses

Vorhandene P+R-Plätze bedürfen dem Betrieb und der Unterhaltung der Anlage, wobei sich der jeweilige Aufwand nach deren Größe, Lage und Nutzung richtet.

In der Regel sind diese Parkplätze kommunal oder, wenn sie sich auf ehemaligem Eisenbahngelände befinden in Zuständigkeit des Infrastrukturunternehmens.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfügt über eine größere Anzahl von P+R-Plätzen, deren Kapazität entsprechend dem MOPZ zukünftig ausgebaut werden soll. Im Interesse einer abgestimmten Planung und eines wirtschaftlichen Betriebes ist dafür ein Betreiberkonzept erforderlich.

Unter Berücksichtigung der maßgebenden Vor- und Nachteile möglicher Betreiber ist abzuwägen, welcher Betreiber die besten Voraussetzungen für den Betrieb der P+R-Anlagen mitbringt. Die Übertragung dieser Aufgaben erfordert dann auch die Zustimmung seitens der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Betrieb von P+R-Anlagen auf Basis der Erhebung von Parkgebühren nicht wirtschaftlich darstellbar. Die Gebührenerhebung auf P+R-Plätzen in den Stadtrandgebieten von Rostock würde Nutzer abhalten und wäre damit verkehrsstrategisch kontraproduktiv. Deshalb ist es notwendig, für den P+R-Betrieb bereits auf städtischem Gebiet vorhandene Synergien zu nutzen.

Als Betreiber von P+R in Rostock wären folgende Einrichtungen denkbar:

Stadtverwaltung Rostock:

- Vorteil:
- Eigentümer der Parkplätze in Rostock
 - Stadt- und verkehrsplanerische Zuständigkeit sowie verkehrsrechtliche Hoheit

- Nachteil:
- zusätzliches Budget und technische Ausstattung für die Verwaltung und Bewirtschaftung der P+R-Standorte

Städtisches Verkehrsunternehmen (RSAG):

- Vorteil:
- Planung und Bereitstellung eines auch auf die P+R-Nutzung abgestimmten ÖPNV-Beförderungsangebotes

- Nachteil:
- Verwaltung und Bewirtschaftung der P+R-Standorte wäre zusätzliches Aufgabengebiet
 - damit zusätzliche Kosten, die von Dritten auszugleichen sind

Verkehrsverbund Warnow VVW:

- Vorteil: - Koordinierung von P+R im Verbundraum in einer Hand
- Nachteil: - technische Basis für Betrieb der P+R-Standorte im bisherigen Aufgabenprofil nicht vorgesehen

Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH:

- Vorteil: - techn.-betriebliche Voraussetzung für die Betreuung von Parkierungseinrichtungen
- auf innerstädtischen P erwirtschaftete Gewinne könnten zur Bewirtschaftung von P+R-Anlagen genutzt werden
- Nachteil: - bisher keine verkehrsplanerische Zuständigkeit

Die besten Voraussetzungen für den Betrieb der P+R-Anlagen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat die Parkhausgesellschaft Rostock GmbH. Dafür müsste seitens der Stadt das Aufgabenprofil der Parkhaus Gesellschaft entsprechend erweitert werden.

Da die Stadt selbst Gesellschafter ist, obliegt es ihr auch, die Aufgaben und Pflichten der Gesellschaft vorzugeben und deren Einhaltung zu überprüfen. Damit verbleibt weiterhin die planerische Hoheit bei der Stadt Rostock, was im Sinne einer integrierten Verkehrsentwicklung von besonderer Bedeutung ist.

Die Koordinierung der weiteren P+R-Entwicklung und verkehrsstrukturellen Planung sind in der zu schaffenden Mobilitätszentrale angesiedelt, in der die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als ein Partner mitwirkt.

Es wird somit vorgeschlagen, die Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH seitens der Hanse und Universitätsstadt Rostock mit dem Betrieb der P+R-Einrichtungen in Rostock zu beauftragen.

Der dafür erforderliche Finanzrahmen und die Finanzierungsmöglichkeit müssen zwischen der Stadt und der Gesellschaft vereinbart werden. Dabei sollte die Hoheit über eine Gebührenfestsetzung weiterhin bei der Stadt verbleiben, um mit diesem verkehrsnachfragesteuernden Element weiterhin agieren zu können.

Die Übertragung dieser zusätzlichen Aufgabe an die Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH erfordert eine Ergänzung des Aufgabenprofils im Gesellschaftervertrag und letztendlich die Zustimmung der Bürgerschaft.

2.3 Maßnahmenfeld 3: SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung

Maßnahmen:

- Erhöhung der P+R-Attraktivität durch Verdichtung und Koordinierung der SPNV-/ÖPNV-Angebote.
- Bei der Planung von Netzerweiterungen der Straßenbahn in Rostock sind P+R-Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Regionaler Bereich (SPNV):

Aus der Region heraus kann auf den Relationen Rostock - Ribnitz-Damgarten und Rostock - Bützow durch die Einführung eines durchgängigen, möglichst umsteigefreien 60-Minuten-Takt zwischen 6:00 Uhr und 18:00 Uhr die Attraktivität und damit auch die Nachfrage bei P+R erhöht werden.

Bereich der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (ÖPNV):

Einen Schwerpunkt stellt die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung vorhandener P+R-Standorte an das Stadtzentrum von Rostock bzw. das Stadtteilzentrum von Warnemünde dar. Deutliche Defizite bestehen für Standorte, die nur durch Buslinien bedient werden.

Achse nach Brinckmannsdorf

Verdichtung des Angebotes der Linie 23 auf dem Linienabschnitt Brinckmannsdorf – Steintor im Tagesverkehr auf einen 10-Minuten-Takt durch

- Taktintegration der Regionalbuslinien 120 und 123 mit Bedienung der betroffenen Haltestellen auf diesem Linienabschnitt,
- Auffüllen der verbleibenden Lücken mit Pendelfahrten der Linie E23.

Dies muss in Verbindung stehen mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung im Zuge des Mühlendamms.

Anbindung Groß Schwaßer Weg

Auch bei einer Angebotsverdichtung auf der Buslinie 28 kann auf Grund des erforderlichen Umsteigens in Richtung Zentrum mit den sich ergebenden Reisezeitnachteilen nicht mit einer deutlichen Zunahme der P+R-Nachfrage gerechnet werden.

Eine vorteilhafte Aufwertung könnte der günstig an der B 103 gelegene P+R-Standort erhalten, wenn im Zusammenhang mit einer Trassenerweiterung der Straßenbahn nach Rövershagen der Parkplatz eine direkte Zentrumsanbindung erhalten würde.

Unabhängig davon ist dieser Parkplatz unverzichtbarer Kfz-Auffangparkplatz und Ausgangspunkt von Buspendelverkehren bei Fußballspielen im Ostseestadion.

2.4 Maßnahmenfeld 4: Tarifgestaltung

Maßnahmen:

- Abstimmung des Verfahrens für Kombiticket (ÖV-Tarif + P+R-Beleg) zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem P+R-Platz-Betreiber,
- Ausstattung der Fahrkartenautomaten für die Ausgabe einer zusätzlichen P+R-Bestätigung bei Kauf von Tages- und Zeitkarten,
- ggf. zusätzliche Parkscheinautomaten für Nicht-ÖP-Nutzer.

Mit der Anpassung von Gebühren für das Parken in zentralen Stadtbereichen und auf den P+R-Standorten kann auf die P+R-Nachfrage unmittelbar Einfluss genommen werden. Das Abstellen von Pendler-Kfz auf stadtrandnahen P+R-Parkplätzen sollte auf längere Zeit weiterhin gebührenfrei bleiben, um damit eine verkehrsregulierende Wirkung zu erreichen.

Andererseits ist es bei P+R-Standorten mit größerer Anzahl Fremdarker (keine P+R-Nutzung) erforderlich, deren Anteil zurückzudrängen. Dies kann entweder mit dem generellen Ausschluss bzw. mit einer zeitlich befristeten Parkdauer oder mit einer Parkgebühr für diese Nutzergruppe erreicht werden.

Es wird vorgeschlagen, für das Parken und Reisen in Rostock (ggf. auch erweiterbar auf das Verbundgebiet) eine Kombitarifstruktur zu wählen. Dieser Kombitarif sollte aus den Bestandteilen

- ÖV-Tarif ab P+R-Standort bis zum gewählten Ziel(gebiet) und
- Parkplatznutzungstarif

bestehen. Der Vorteil besteht darin, dass beide Anteile entsprechend dem Erfordernis jeder für sich angepasst werden können.

Um auch weiterhin gebührenfreies Parken für P+R-Kunden zu ermöglichen, soll für absehbare Zeit der P+R-Nutzungstarif gleich 0,00 EUR betragen. Der ÖV-Anteil richtet sich nach dem jeweils aktuell gültigen Tarif. Damit ergeben sich für Zeitkartennutzer keine finanziellen Veränderungen. Bei Tageskarten liegt der Tarif etwas über zwei Einzelfahrten.

Am vorteilhaftesten kann die Ausgabe des Berechtigungsbeleges mit dem Erwerb einer dem jeweiligen ÖV-Tarif entsprechenden Tages- oder Zeitkarte verknüpft werden. Dies betrifft das Angebot für Einzelpersonen, Familien und Gruppen.

Die Ausgabe eines Parkbeleges für den jeweiligen Ticketgültigkeitszeitraum wäre über den Fahrkartenautomaten am P+R-Platz beim Erwerb der Fahrkarte auf Anforderung möglich. Das setzt eine Anpassung der bisherigen Automaten voraus. Abo-Kunden (Normaltarif oder Jobticket) sollten diese Bestätigung auf Anforderung von der für die Ticketausgabe zuständigen Einrichtung erhalten.

Der Berechtigungsbeleg für P+R muss auf entsprechend ausgewiesenen P+R-Plätzen gut sichtbar im Kfz hinterlegt werden.

Für eventuelle Gebührenerhebung für Nicht-P+R-Nutzer müssten auf dem Parkplatz Parkscheinautomaten zur Verfügung stehen.

Davon unabhängig könnte bei Kombitickets für Events, die zwischen dem jeweiligen Veranstalter und dem Verkehrsverbund/Verkehrsunternehmen abgestimmt werden, ein den Veranstaltungszeitraum betreffender Zusatzbeleg (zusätzlicher Kartenabschnitt) zur Nutzung eines P+R-Platzes berechtigen.

Für jeden P+R-Standort müssen entsprechend seiner Lage und Nachfrage die Nutzungsbedingungen festgelegt werden. Für folgende P+R-Standorte (auch geplante) werden spezielle Nutzungsanpassungen empfohlen:

Dierkower Kreuz: nur P+R mit Berechtigungsnachweis

Hauptbahnhof: weiterhin gebührenpflichtig

Südblick: P+R mit Berechtigungsnachweis, übrige max. 2 Std.

Neuer Friedhof: P+R mit Berechtigungsnachweis, übrige max. 2 Std.

Warnemünde Werft: nur P+R mit Berechtigungsnachweis

Warnemünde Strand Mitte: P+R mit Berechtigungsnachweis,
übrige gebührenpflichtig

Mecklenburger Allee: 6 bis 18 Uhr nur P+R mit Berechtigungs-
Warnowallee: nachweis,
Helsinkier Straße: 18 bis 6 Uhr frei

Für alle anderen P+R-Plätze in Rostock sollte auf Grund der geringeren Auslastung zunächst die freizügige Verfügbarkeit wie bestehen bleiben.






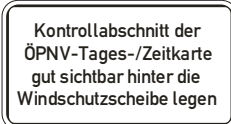
Nutzung					
P+R	frei	mit Kontrollabschnitt frei	mit Kontrollabschnitt frei	mit Kontrollabschnitt frei	gebührenpflichtig
Fremdparker	frei	max. 2 Stunden, ohne Gebühr	von 18 - 6 Uhr frei, ohne Gebühr	gebührenpflichtig	gebührenpflichtig
Beschilderung					
Zusatz- information auf dem Parkplatz					

Tabelle 1: Beschilderungsbeispiele für P+R-Plätze

2.5 Maßnahmenfeld 5: Erweiterung P+R-Kapazität Modernisierung der Ausstattung

2.5.1 Bereich Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Maßnahmen:

- Erweiterung der Kapazität vorhandene P+R-Standorte
- Neuanlage zusätzlicher P+R-Standorte
- Ausstattung der P+R-Standorte mit Stadt- und ÖPNV-Informationen
- Ergänzung der P+R-Zielführung auf den Hauptzufahrtsstraßen
- Abstimmung mit Elt-Anbietern für Einrichtung von Ladestationen
- Ausbau B+R-Abstellmöglichkeiten an geeigneten Haltestellen

Die im Mobilitätsplan Zukunft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (MOPZ) vorgeschlagene Erhöhung des P+R-Stellplatzangebotes orientiert sich vorrangig an der Erweiterung vorhandener Standorte und der Ergänzung von P+R-Standorten an gegenwärtig noch nicht über P+R-Möglichkeiten verfügende Zufahrtsstraßen. Für nachfolgende P+R-Standorte werden spezielle Maßnahmen vorgeschlagen.

Dierkower Allee – Modernisierung, Ausbau- und Erweiterungsplanung

Unabhängig längerer Reisezeit des ÖPNV in Richtung Stadtzentrum wird dieser P+R-Standort gut nachgefragt. Mit der Überlagerung der Straßenbahnlinien 3 und 4 wird ein attraktiver 10-Minuten-Takt bis zum Steintor angeboten.

Eine Kapazitätserweiterung auf vorhandenem Parkplatz wäre kurzfristig durch Verlagerung der gegenwärtigen LKW-Abstellung zu einem anderen Standort möglich. Unabhängig davon sollten die Pkw-Stellplätze neu markiert werden, um eine übersichtliche Parkordnung zu gewährleisten.

Weiterhin besteht eine bauliche Erweiterungsmöglichkeit auf der Freifläche zwischen Parkplatzzufahrt und dem südöstlichen Streckengleisbogen.

Dierkower Kreuz – Modernisierung und Erweiterung

Die bisher volle Auslastung des P+R-Bestandsplatzes erfordert eine Erweiterung dessen Kapazität.

Kurzfristig könnte der sich östlich anschließende Parkplatzbereich in den P+R-Standort integriert werden.

Weiterhin ist eine Erweiterungsmöglichkeit im Innenbereich der nördlich gelegenen Straßenbahnwendeschleife zu prüfen.

Dierkower Damm – Neuplanung

Der im MOPZ vorgesehene Neubau des P+R-Standortes Dierkower Damm würde über eine sehr gute ÖPNV-Bedienung alle ca. 4 Minuten in Richtung Stadtzentrum (4 Straßenbahnlinien) verfügen. Nachteilig ist aber die kurze Distanz zum Stadtzentrum, wodurch sich für P+R kein Zeitgewinn

ergibt. Für die Erreichbarkeit von der Hauptzufahrtsstraße L22 aus ist eine neue Straßenverbindung anzulegen.

Dieser Parkplatz hat Bedeutung als Auffangplatz bei innerstädtischen Großevents oder wenn durch restriktive Maßnahmen die Parkplatzkapazität in der Innenstadt reduziert und die Gebühren angehoben werden.

P+R-Standort Brinckmannsdorf - Zufahrt und Modernisierung

Wenn eine attraktivere Busanbindung an das Stadtzentrum realisiert wird, dann ist auch eine bauliche Aufwertung dieses P+R-Standortes sinnvoll. Dies betrifft einerseits die Zufahrtsbedingung zum Parkplatzbereich als auch die Ausstattung mit Sanitär- und Informationseinrichtungen.

P+R-Standort Kassebohm - Neuplanung

Für den im MOPZ vorgeschlagenen neuen P+R-Standort im Bereich Kassebohm ist eine Fläche südlich der Eisenbahntrasse vorgesehen. Zur Verkürzung der Fußwege sollen der SPNV-Haltepunkt Kassebohm westwärts in Richtung des Bahnüberganges Neubrandenburger Straße verlegt und in dessen Nähe eine neue Regionalbushaltestelle eingerichtet werden.

P+R-Standort Südblick - Erweiterungsplanung

Für eine längerfristig vorzusehende Kapazitätserweiterung des bestehenden Parkplatzes sollten südlich der Wendeschleife im Bereich der Parkplatzzufahrt Flächen reserviert werden.

P+R-Standort Neuer Friedhof - Erweiterung vorhandener Parkplatz

Mit dem Bau zweier zusätzlicher Parkstreifen westlich anschließend an den Bestandsparkplatz und der anschließenden Widmung des neuen Teilbereiches als P+R-Platz kann eine Angebotslücke für P+R im Zuge der Satower Straße L10 geschlossen werden. Der bestehende Parkplatzbereich sollte weiterhin, aber parkzeitbefristet den Friedhofsbesuchern zur Verfügung stehen.

P+R-Standort im Bereich Hamburger Straße - Standortfindung

Für den großen Einpendlerstrom aus westlicher Richtung im Zuge der B 105 besteht Bedarf an P+R-Möglichkeit im Bereich Hamburger Straße.

Als Standort würde sich der Bereich Haltestelle Reutershagen (Straßenbahn und Bus) auf der Grünfläche zwischen der Hamburger und der Clara-Zetkin-Straße anbieten. Die Zu- und Abfahrt für Kfz müsste über den Straßenknoten Hamburger Straße/Goerdelerstraße und weiter auf der Clara-Zetkin-Straße erfolgen.

Die Wiesenfläche ist ausreichend groß, so dass der vorhandene Baumbestand erhalten bleiben kann und bei der Parkplatzgestaltung eventuell zusätzliche Anpflanzungen möglich werden. Ein Teilbereich sollte für Anwohner vorgehalten werden, weil das Parken auf der Clara-Zetkin-Straße eingeschränkt werden muss.

Je nach Ausbau der Straßenbahntrasse nach Schutow und ihrer verkehrlichen Nachfrage könnten dieser P+R-Stellplätze auch nur temporären Charakter besitzen.

P+R-Standort Schutow - Neuplanung

Bei einer Straßenbahnverlängerung in den Bereich Schutow ist ein größerer P+R-Standort vorzusehen, welcher auch günstig zur B 103 gelegen ist.

In nachfolgender Zusammenstellung vorhandener und geplanter P+R-Plätze sind auch diejenigen Standorte enthalten, welche unverändert im Bestand sind oder durch Umwidmung vorhandener Parkplätze geschaffen werden können.

P+R-Standorte in der HRO incl. Warnemünde	Standort vorhanden (x) bzw. ...	Stellplätze Pkw Bestand 2019	Erweiterung nach MOPZ /1/	Ergänzungsvorschlag aus P+R-Konzept	Zielgröße P+R
Dierkower Allee	x	185	300		485
Theodor-Heuss-Straße	x	210			210
Dierkower Kreuz	x	110	200		310
Dierkower Damm	Neubau		500		500
Brinckmannsdorf	x	195	150		345
Kassebohm	Neubau		150		150
Hauptbahnhof	x	140			140
Südblick	x	160	300		460
Neuer Friedhof	P+R-Erweiterung			50	50
Groß-Schwaßer Weg	x	720			720
Reutershagen	Neubau			150	150
Schutow	Neubau		400		400
S-Bf. Marienehe	P+R Ausweisung	80			80
S-Bf. Lütten Klein	x	430			430
Lütten Klein Zentrum	P+R Ausweisung			55	55
Warnowallee	P+R Ausweisung			60	60
Mecklenburger Allee	P+R Ausweisung			45	45
Flensburger Straße	x	230			230
S-Bf. Warnemünde Werft	x	30			30
Warnemünde Strand Mitte	P+R Ausweisung				150
Warnemünde Strand West	entfällt als P+R	550			
Summe		3.040	2.000	360	5.000

Tabelle 2: Zusammenstellung vorhandener und geplanter P+R-Standorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Neben der Kapazitätserweiterung für P+R hat auch die Ausstattung mit B+R-Abstellmöglichkeiten eine große Bedeutung, weil damit Kfz-Fahrten im Kurzstreckenbereich kompensiert werden könnten.

B+R sollte deshalb nicht nur in Verbindung mit dem Ausbau von P+R-Plätzen berücksichtigt werden, sondern zur Ausstattung jeder ÖV-Haltestelle gehören, wenn aus der Umgebung entsprechendes Nachfragepotenzial zu erwarten ist und für den Radverkehr günstige Zufahrtsbedingungen zur Haltestelle gegeben sind.

2.5.2 Bereich Landkreis Rostock

Maßnahmen:

- Erweiterung der Kapazität ausgewählter P+R-Standorte
- Neuanlage zusätzlicher P+R-Standorte an SPNV-Stationen
- Ergänzung der Zielführung zu den P+R-Standorten
- Abstimmung mit Elt-Anbietern für Einrichtung von Ladestationen
- Ausbau B+R-Abstellmöglichkeiten

Da sich die Maßnahmen auf bestehende oder zu planende Standorte in unterschiedlichen Kommunen beziehen, kommt dem Landkreis in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund eine wichtige Koordinierungsfunktion zu.

Es ist davon auszugehen, dass sowohl die Planung als auch die Investition der P+R-Anlagen nur anteilig von den Kommunen finanziert werden können und ohne Förderung nicht zu realisieren sind.

Folgende neue P+R-Standorte sind vorrangig zu berücksichtigen:

Bf. Bad Doberan

S-Bahn-Station Kavelstorf/Dummerstorf.

Eine Erweiterung folgender P+R-Plätze ist einzuplanen:

Bf. Rövershagen

S-Bahn-Station Laage

Bf. Güstrow

Bf. Bützow (wenn Kapazität des neuangelegten P+R nicht ausreichend).

Weiterhin ist eine Erweiterung von P+R am

Bf. Ribnitz-Damgarten erforderlich.

2.6 Maßnahmenfeld 6: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock

Maßnahmen:

- Weiterführung des Parkraummanagements in zentralen Stadtbereichen
- Straßenraummanagement mit Reduzierung wilder Parkmöglichkeiten
- Bei hoher Auslastung von P+R-Standorten Überprüfung der Fremdnutzung
- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Bevorrechtigung.

Im Rahmen des Parkraummanagements sind die bereits eingeleiteten Maßnahmen, wie städtebauliche Verdichtung mit Reduzierung öffentlich nutzbarer Parkmöglichkeiten, die Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, die Umsetzung des Anwohnerparkens, die Gebührenanpassung für das Parken nach Zonen und Zeit konsequent weiterzuführen.

Die konsequente Umsetzung der ÖPNV-Bevorrechtigung ist eine der grundlegenden Voraussetzungen, um eine entsprechende Attraktivität der öffentlichen Verkehrsangebote zu erreichen. An LSA eingerichtete Bevorrechtigungen bedürfen einer zyklischen Überprüfung, ob diese sich ggf. veränderten Verkehrssituationen anzupassen sind.

Die auf der Tessiner Straße stadteinwärts in den zurückliegenden Jahren temporär vorhandene Busspur sollte zukünftig wieder in Betracht gezogen werden und auf dem Mühlendamm verlängert werden, um die Behinderungen der Buslinien 22 und 23 in dieser Verkehrsrichtung zu minimieren.

Die zügige Beförderung ist neben der Angebotstaktverdichtung eine grundlegende Voraussetzung für eine höhere Inanspruchnahme des P+R-Standes Katt-un-Mus-Weg im Stadtteil Brinckmannsdorf.

Hinsichtlich einer effizienten Ausnutzung der stadteinwärtigen Fahrspuren könnte auch eine dynamische Busspur in Erwägung gezogen werden, wobei nur im Fall eines starken Verkehrsaufkommens dem ÖPNV und weiteren Nutzern (Taxi, Einsatzfahrzeuge, ggf. E-Mobile) die separate Spur vorbehalten ist.

Dies erfordert aber Investitionen in verkehrstelematische Ausstattungen, deren Betrieb eine der Aufgaben der Mobilitätszentrale sein müsste.

2.7 Maßnahmenfeld 7: Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme

Maßnahmen:

- Online-Erfassung der Fahrzeugbelegung stellplatzgenau auf P+R-Plätzen
- Aufbau eines dynamischen Parkleit- und Informationssystems
- Ausbau der dynamischen Verkehrsinformation auf den Zufahrtsstraßen zu den P+R-Standorten
- Ausstattung der P+R-Standorte mit statischen und dynamischen Informationsmöglichkeiten

Um den potenziellen P+R-Nutzern auf den Zufahrtsstraßen bzw. über das Internet zeitaktuelle Informationen zur Verfügbarkeit freier Stellplätze auf den P+R-Plätzen übermitteln zu können, muss die Belegung der Kfz-Stellplätze kontinuierlich erfasst und ausgewertet werden.

Wesentliche Vorhaben sind dabei schrittweise Ausstattung der Pkw-Stellplätze mit Sensortechnik, die Erweiterung des dynamischen Parkleit- und -informationssystems mit den P+R-Standorten, die Vorbereitung und etappenweise Umsetzung der dynamischen Verkehrsinformation (Installation, Ansteuerung und Betrieb dynamischer Informationstafeln).

Die dynamische Verkehrsinformation muss standortspezifisch den Verkehrszustand auf den Zufahrtsstraßen zu den Parkplätzen, die Auslastung der Parkplätze in den Zielgebieten, die freie Kapazität auf den P+R-Plätzen sowie die aktuellen ÖPNV-Beförderungsangebote ab dem jeweiligen Umsteigepunkt erfassen und als generierte Gesamtinformation an die Verkehrsteilnehmer ausgeben.

Diese Aufgabe ist der Mobilitätszentrale zuzuordnen, wobei ein Zusammenwirken mit dem gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern betriebenen Verkehrsmanagementsystem erforderlich ist.

Die Umsetzung der Ausstattung vor Ort ist auf Grund des technischen und investiven Aufwandes nur in Etappen realisierbar. Dabei soll mit wichtigen P+R-Standorten begonnen werden.

Vorschlag von Realisierungsprioritäten für P+R-Standorte:

1. **Südblick** Info und Zielführung auf Südzufahrt L132
2. **Lütten Klein** zusätzliche Infotafel aus nördlicher Richtung auf der B103
(aus südl. Richtung auf der B103 Infotafel vorhanden)
und aus östlicher Richtung auf der B105
3. **Dierkower Allee** (nach Umgestaltung des P+R)
aus Richtung A19 (Ausfahrt Rostock-Ost);
sowie von der B105/L22 aus nordöstlicher Richtung
4. **Brinckmannsdorf** (nach Verdichtung und Beschleunigung des Busangebotes) Info von der A19 (Ausfahrt Rostock-Süd);
sowie von der B110/L39 aus östlicher Richtung
5. **neue P+R** bei Planung neuer P+R-Standorte sind die Informationskomponenten als Grundausstattung zu berücksichtigen.

2.8 Maßnahmenfeld 8: Präsenz von P+R im Internet

Maßnahmen:

- Verbesserung der P+R-Präsenz im Internet
- Abstimmung über Managerzuständigkeit für P+R-Internetauftritt im Verbundraum Warnow (Vorschlag VVW)
- Entwurf eines neuen Layouts für P+R mit Berücksichtigung von Verlinkung mit anderen Nutzern und Platzhaltern für zukünftig dynamische Informationen

Die bisher nicht erfolgte Koordinierung führte dazu, dass die an P+R beteiligten Partner (Stadt Rostock, RSAG und VVW) Parken und Reisen in ihren Internetauftritten jeder für sich mit unterschiedlicher Darstellung und verschiedenem Informationsumfang präsentieren.

Dynamische Informationen zum P+R können auf Grund fehlender technischer Voraussetzungen gegenwärtig nicht angeboten werden.

Ein einheitlich gestalteter P+R-Auftritt soll über Verlinkung von den Partnerseiten aus abrufbar sein.

Weiterhin ist eine Verlinkung der P+R-Seite mit dem Fahrplanauskunftssystem für den jeweils durch den Nutzer ausgewählten P+R-Standort vorzusehen, um aufwendiges Navigieren zu vermeiden.

Die Erstellung und Pflege des Systems in einer Hand ist eine wichtige Grundlage für die Aktualität der Informationen. Es wird empfohlen, die kurzfristig durchzuführende Entwicklung des Informationssystems in die Zuständigkeit des Verkehrsverbundes Warnow zu legen. Damit können auch Informationen aus der Region zeitaktuell berücksichtigt werden.

Wenn sich in Rostock die Mobilitätsmanagementzentrale personell und technisch etabliert hat, könnte diese Internetpräsenz zu einem geeigneten Zeitpunkt dann an diese übertragen werden.

2.9 Maßnahmenfeld 9: Eventverkehre

Maßnahme:

- Einordnung der Eventverkehre in das bestehende ÖV-Konzept durch Zusammenarbeit von Veranstalter, Verkehrsverbund und Sachgebiet Verkehrsbehörde

Großveranstaltungen benötigen ein funktionierendes Verkehrskonzept.

Die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Events obliegen dem jeweiligen Veranstalter.

Aus dieser Verantwortung heraus ist er auch zuständig für die Mobilität seiner Besucher und muss sich dafür mit Dritten abstimmen.

Ausgewiesene Veranstaltungsorte für Großveranstaltungen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind die

- Stadthalle und die Hansemesse
- das Ostseestadion und
- Stadtteil Warnemünde für die Hansesail.

Für alle vier Veranstaltungsorte existieren für die Besucher Anfahrtsbeschreibungen im Internet.

Events können auch für andere Veranstaltungsorte geplant werden. Sobald durch die Veranstaltung öffentliche Straßen, Wege und Plätze mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, muss der Veranstalter diese im Vorfeld behördlich anmelden, ein eigenes Verkehrskonzept vorlegen und das behördliche Einverständnis erreichen.

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist dafür das Sachgebiet Verkehrsbehördliche Aufgaben, Charles Darwin Ring 6, 18059 Rostock zuständig.

Ein Verkehrskonzept für Großveranstaltungen muss Aussagen enthalten zum Mengengerüst, zur Erreichbarkeit des Veranstaltungsortes durch ÖV, MIV, Fuß- und Radverkehr, für die Ver- und Entsorgung, den Anwohnerschutz, die Inanspruchnahme von Verkehrsflächen, Sicherheitsszenarien und welche zusätzlichen Belastungen gegenüber der alltäglichen Verkehrssituation entstehen.

Weiterhin sind zur Vermeidung von größeren Zeitverlusten für die Besucher deren umfangreiche Information im Vorfeld der Veranstaltung, eine übersichtliche Wegweisung bei der An- und Abreise (hier auch Fußgängerführung) und eine möglichst geringe Beeinträchtigung der Allgemeinheit zu beachten.

Während sich die Anreise in der Regel über ein größeres Zeitfenster erstreckt, tritt bei Veranstaltungsende ein hoher Stress hinsichtlich eines funktionierenden Verkehrskonzeptes durch den plötzlich einsetzenden Besucherabfluss und dessen weitere Abreise mit ÖV und MIV auf.

Deshalb ist es im Sinne nachhaltiger Großveranstaltungen angebracht, das Funktionieren von An- und Abreise regelmäßig zu überprüfen, erkannte Mängel in der Wegführung und Infrastruktur zu beseitigen.

Die Großveranstaltungen sollen dabei möglichst in das bestehende Verkehrssystem integriert werden, indem durch nachfragegerechte Taktverdichtungen ein attraktives ÖV-Angebot auch zu Auffangparkplätzen entsteht. Damit soll entgegengewirkt werden, dass durch wildes Parken und ungeordneten Fußgängerverkehr im Veranstaltungsumfeld der Gesamteindruck von Events geschmälert wird.

Ein Mittel dazu wird in der Vereinbarung von Kombitickets (Eintritt plus zeitbefristete ÖV-Nutzung, erhöhtem ÖV-Angebot, der Bereitstellung temporärer Parkflächen und einer gut geführten Wegweisung (Fußgänger und MIV) gesehen.

Zu der Verantwortung der Veranstalter für die An- und Abreise seiner Besucher gehört auch der Anreiz für nachhaltige Mobilität. Das Angebot von Kombitickets sollten deshalb ein untrennbarer Bestandteil der Verkehrskonzepte für Events mit entsprechend großem Besucheraufkommen werden.

Als Voraussetzung dafür müsste seitens der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Grundsatzentscheidung getroffen werden, die dann auch der städtischen Genehmigungsbehörde entsprechende Befugnisse einräumt.

In Vorbereitung jedes größeren Events sind zwischen dem Veranstalter, der Stadt Rostock und Verkehrsdienstleistern entsprechende Maßnahmen abzustimmen und in einem jeweils spezifischen Verkehrskonzept einzuplanen. Dies betrifft unter anderem folgende konkrete Aufgaben:

- Nutzung vorhandener Parkierungseinrichtungen (auch P+R),
- Abstimmung mit Stadt und/oder Dritten zur Nutzung von Flächen für ggf. zusätzliche temporäre Parkplätze,
- Abstimmung zu zusätzlichen öffentlichen Beförderungsleistungen,
- Vereinbarung zu Kombitickets (Eintritt plus zeitbefristete ÖV-Nutzung),
- Erarbeitung von Besucherinformationen für An- und Abreise mit dem Verweis auf öffentliche Beförderungsangebote (auch aus der Region heraus) und P+R-Möglichkeiten am Stadtrand (Hinweise auf Eventseite im Internet),
- Einrichtung und Betrieb von temporären Sonderparkplätzen (auch für P+R),
- temporäre Zielführung zu zusätzlichen Auffangparkplätzen,
- Einbindung der dynamischen Verkehrsinformationsmöglichkeiten entsprechend Ausbaustand.



Parken und Reisen

in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

P+R-Standorte - Bestand und Planung



P+R-Standorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Übersicht zu den Standorten

Bestandsplätze P+R:

Dierkower Allee
 Theodor-Heuss-Straße
 Dierkower Kreuz
 Brinckmannsdorf (Katt-un-Mus-Weg)
 Hauptbahnhof Süd
 Südblick
 Groß Schwaßer Weg
 S-Bf. Lütten Klein
 Flensburger Straße
 Warnemünde Werft
 Warnemünde Strand West (entfällt zukünftig als P+R-Standort)

Ausweisung vorhandener Parkplatz zu P+R (Vorschlag):

Neuer Friedhof (mit Erweiterung der Stellplatzkapazität)
 S-Bf. Marienehe
 Lütten Klein Zentrum (westlicher Teilbereich des P an der Helsinkier Straße)
 Warnowallee (nördlicher Teilbereich des P an der Rigaer Straße)
 Mecklenburger Allee
 Warnemünde Strand Mitte (östlicher Teilbereich des P an der Parkstraße)

Neubau P+R (Vorschlag):

Dierkower Damm (Nähe Straßenbahnhaltestelle Petridamm)
 Kassebohm (südlich des westlich zum Bü zu verlegenden RB-Haltespunktes Kassebohm)
 Reutershagen (südlich der Hamburger Straße)
 Schutow (Standort hängt von Planung der Straßenbahnneubautrasse ab)

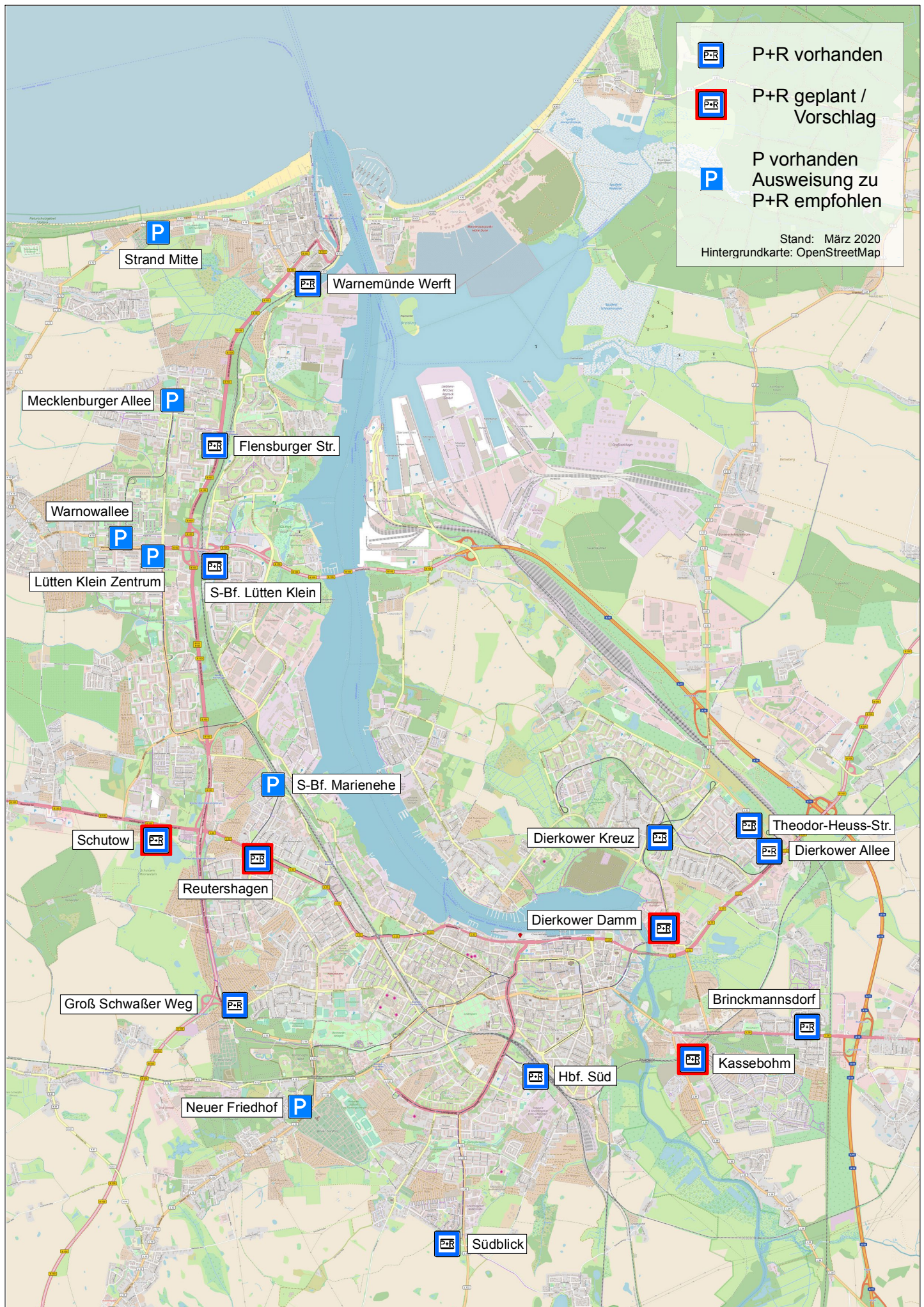
Bearbeitungsstand: März 2020

Gesamterstellung: ISUP GmbH Dresden

Hintergrundkarten: OpenStreetMap

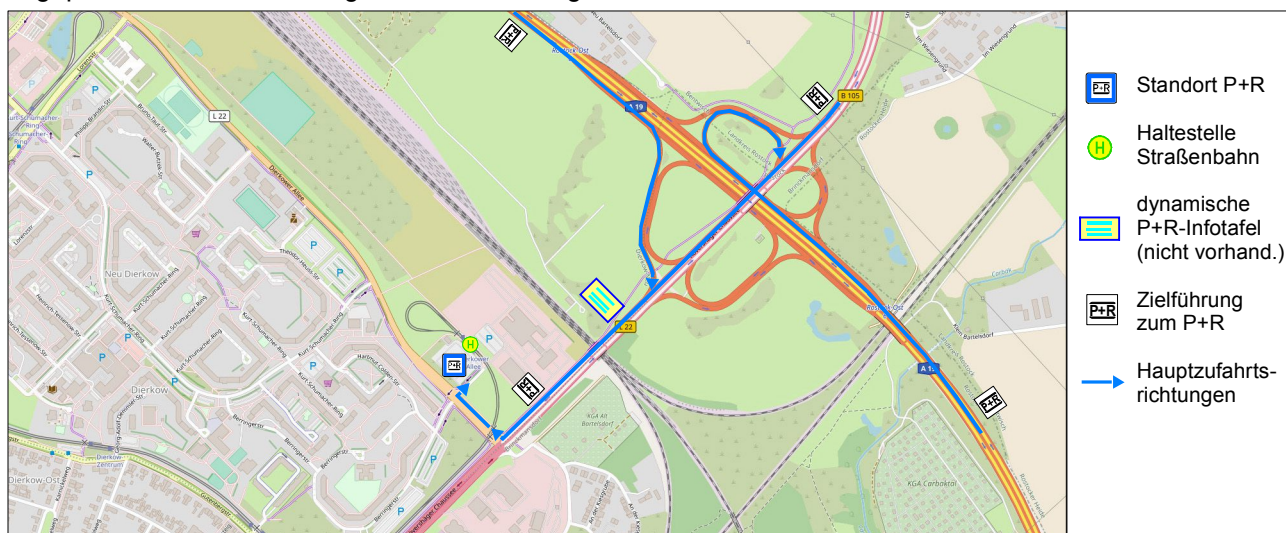
Bildernachweis: ISUP (Schubert)

P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Standortübersicht



P+R-Standort: Dierkower Allee

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	185
davon reserviert für Behinderte:	4
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:	ja	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	ja	ja
dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	ja	ja
öffentliche Toilette:	nein	ja

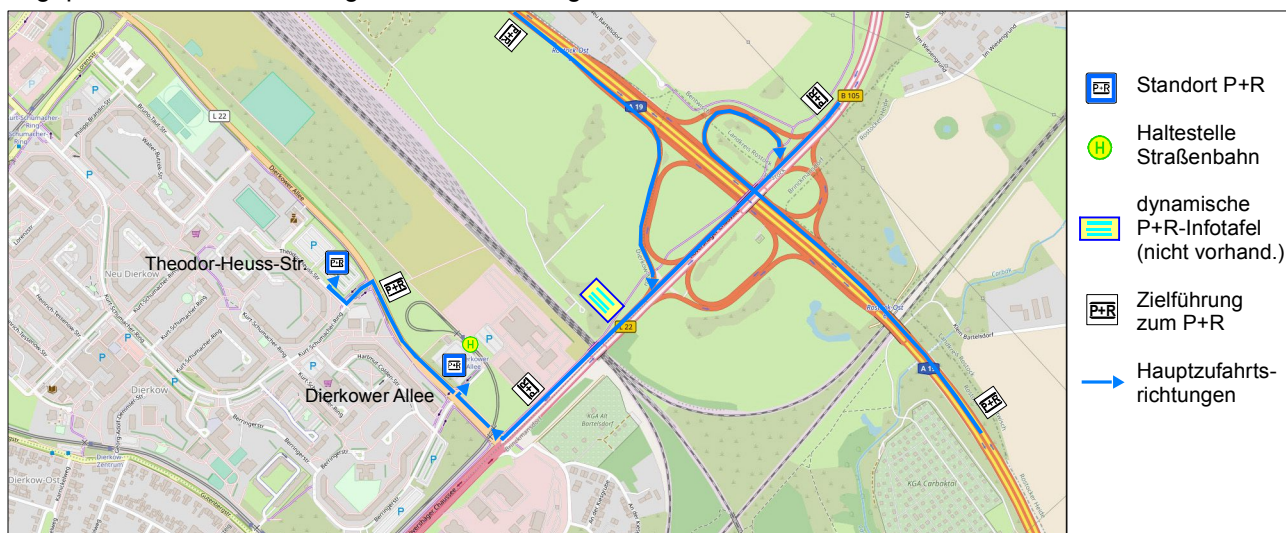
Ist Empfehlung

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
3	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Steintor	13 Min.
4	alle 20 Min.	Campus Südstadt			Neuer Markt	14 Min.

P+R-Standort: **Theodor-Heuss-Straße** (Ergänzungsstandort zur Dierkower Allee)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt: 210
 davon reserviert für Behinderte: ...

Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
 Parkgebühr: keine

Entfernung zur Haltestelle: ca. 400 Meter

Ergänzungsstandort zum P+R Dierkower Allee

Ausstattung Hst. Dierkower Allee

Ausstattung	Ist	Empfehlung
Beleuchtung:	ja	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	ja	ja
dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	ja	ja
öffentliche Toilette:	nein	ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
3	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Steintor	13 Min.
4	alle 20 Min.	Campus Südstadt			Neuer Markt	14 Min.

P+R-Standort: Dierkower Kreuz

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt: 110
 davon reserviert für Behinderte: 2

Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
 Parkgebühr: keine

Entfernung zur Haltestelle: 70 Meter

Ausstattung

Beleuchtung: ja
 Verkehrsinformationstafel: nein
 Stadt-/Umgebungsplan: nein
 Fahrgastunterstand: ja
 Fahrscheinautomat: ja
 dynamische Fahrgastinformation: ja
 Ladestation für E-Mobile: nein
 Fahrradabstellanlage B+R: ja
 öffentliche Toilette: nein

Ist Empfehlung

ja
 ja
 ja
 ja
 ja
 ja
 ja
 ja
 nein

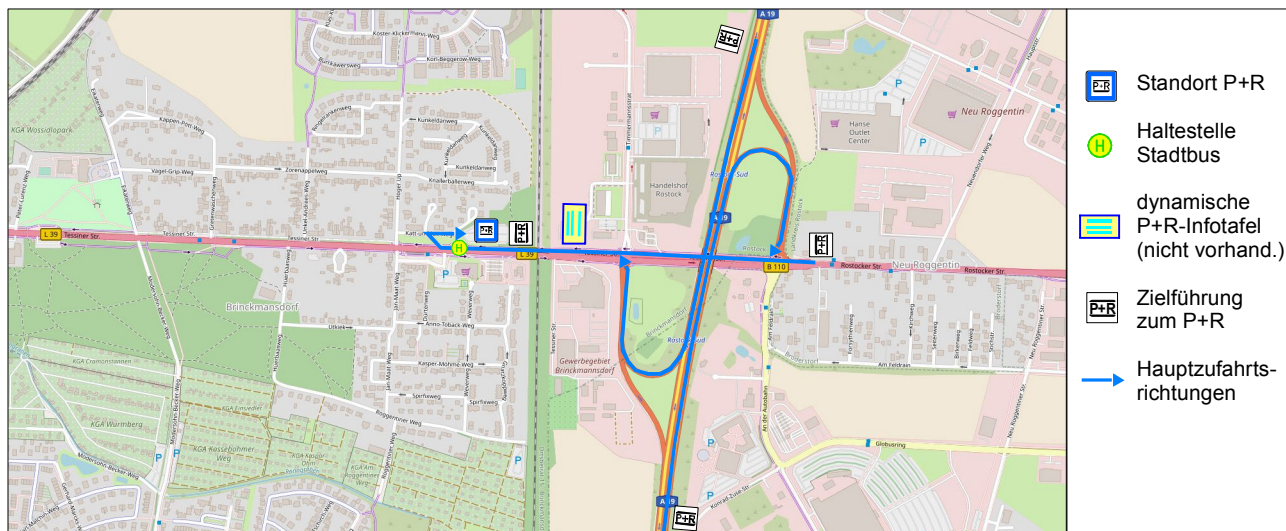
Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Mecklenburger Allee			Neuer Markt	8 Min.
2	alle 20 Min.	Reutershagen			Steintor	7 Min.
3	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Steintor	7 Min.
4	alle 20 Min.	Campus Südstadt			Neuer Markt	8 Min.

Stand: März 2020

P+R-Standort: **Brinckmannsdorf** (Katt-un-Mus-Weg)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	195
davon reserviert für Behinderte:	0
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:	nein	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	nein	ja
dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	nein	ja
öffentliche Toilette:	nein	ja

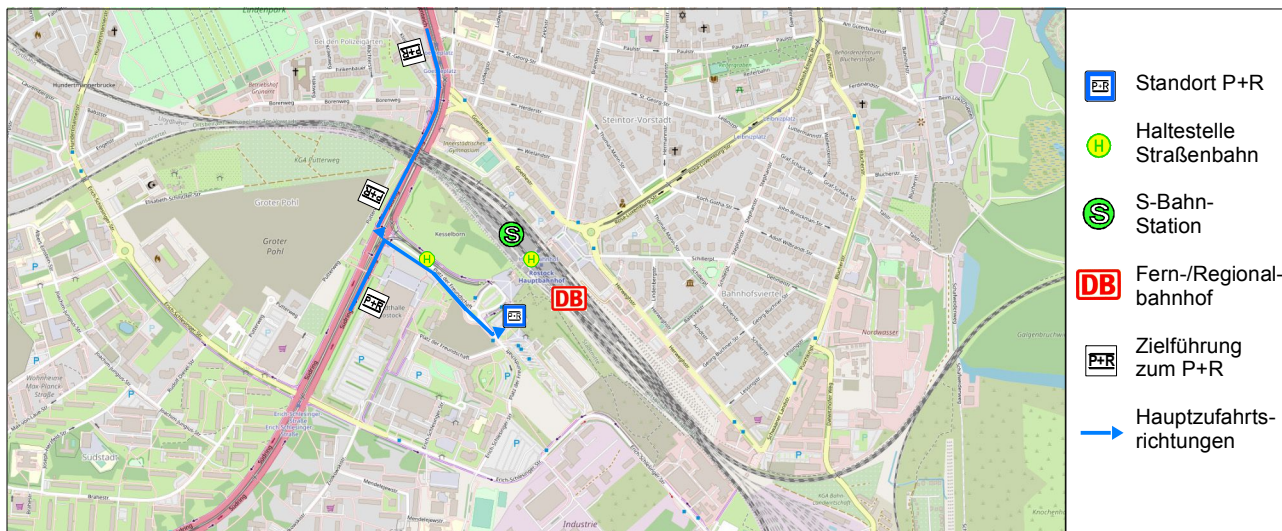
Ist Empfehlung

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
23	alle 20 Min.	Hauptbahnhof Nord			Steintor	7 Min.

P+R-Standort: Hauptbahnhof Süd

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	141
davon reserviert für Behinderte:	4
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
gebührenpflichtig:	8 bis 18 Uhr
Parkgebühr:	2,50 EUR/Tag
Entfernung zur Haltestelle:	ca. 200 Meter

Ausstattung

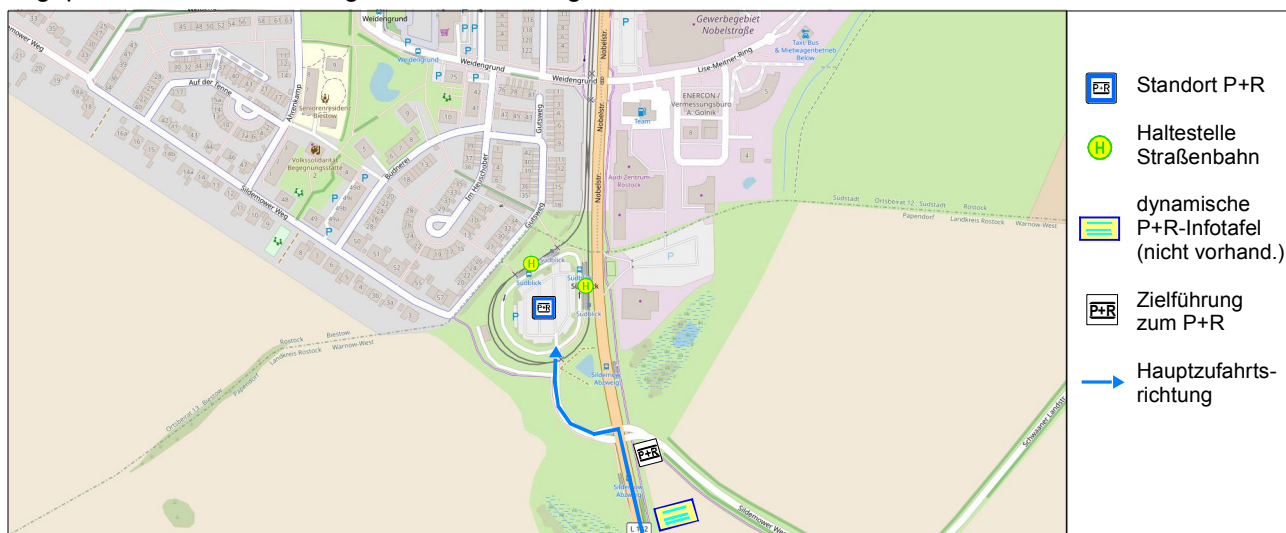
Beleuchtung:	ja	ja
Informationstafel für Reisende:	am Hbf.	am Hbf.
Stadt-/Umgebungsplan:	am Hbf.	am Hbf.
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	ja	ja
dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	am Hbf.	am Hbf.
öffentliche Toilette:	im Hbf.	im Hbf.

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
5	alle 10 Min.	Mecklenburger Allee			Neuer Markt	5 Min.
6	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Neuer Markt	5 Min.

P+R-Standort: Südblick

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	160
davon reserviert für Behinderte:	2
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter

Ausstattung

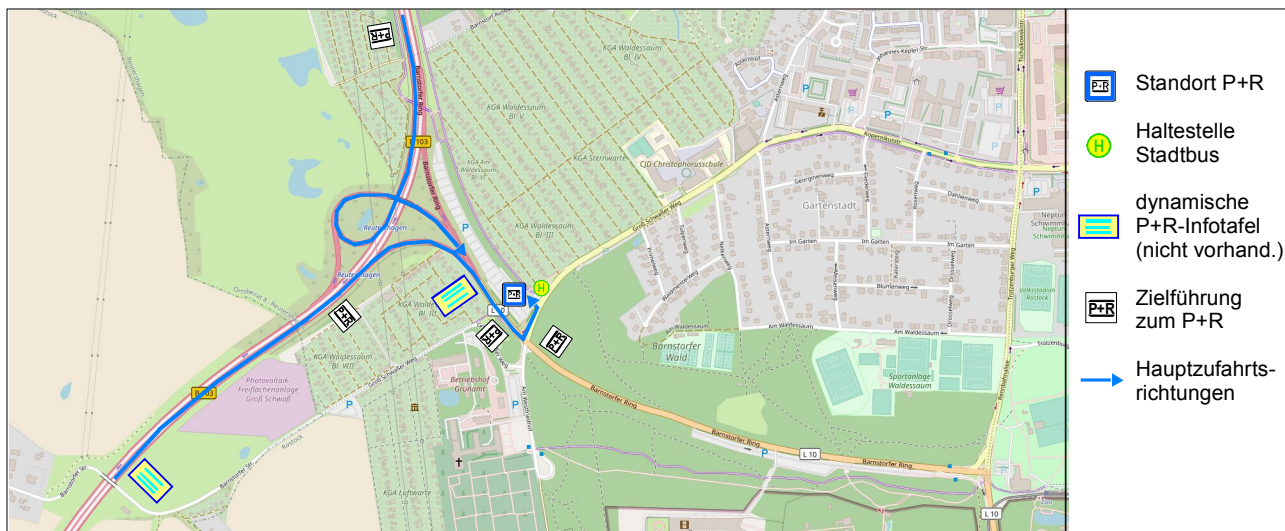
Beleuchtung:	ja	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	ja	ja
dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	ja	ja
öffentliche Toilette:	nein	ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
5	alle 10 Min.	Mecklenburger Allee			Neuer Markt	15 Min.

P+R-Standort: **Groß Schwaßer Weg**

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	720
davon reserviert für Behinderte:	0
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zur Haltestelle:	50 - 100 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:	nein	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	nein	ja
dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	nein	nein
öffentliche Toilette:	nein	ja

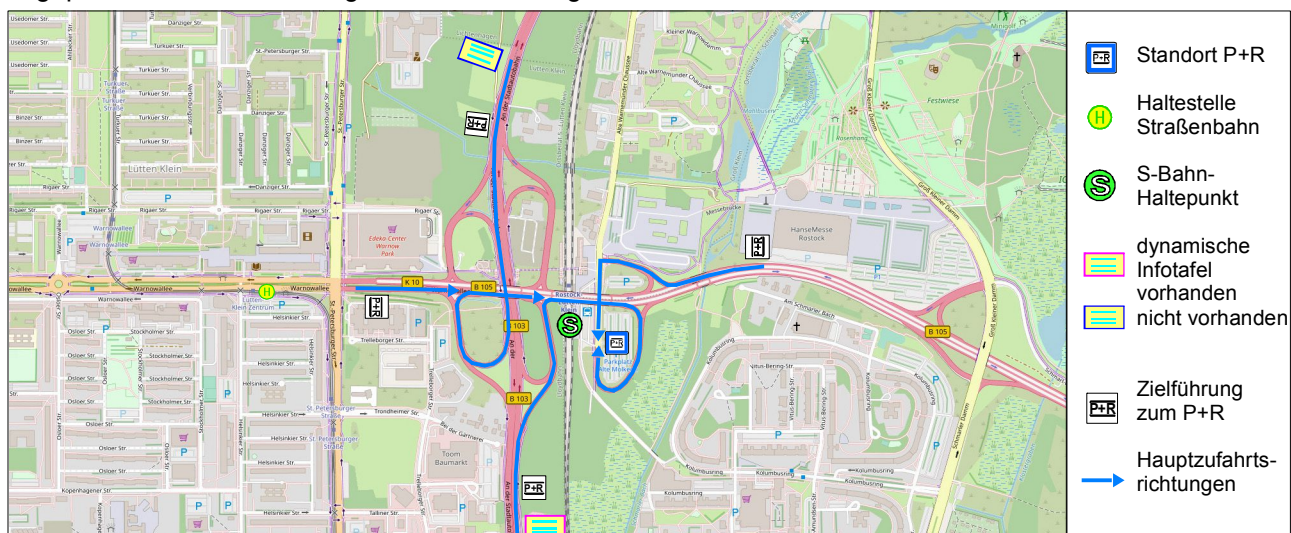
Ist Empfehlung

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
28	alle 20 Min.	S Holbeinplatz	Holbeinplatz	1, 5	Lange Straße	22 Min.
28	alle 20 Min.	Campus Südstadt	Zoo	6	Lange Straße	26 Min.

P+R-Standort: S-Bahnhof Lütten Klein

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	430
davon reserviert für Behinderte:	...
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zum S-Bahn-Hp.:	100 Meter

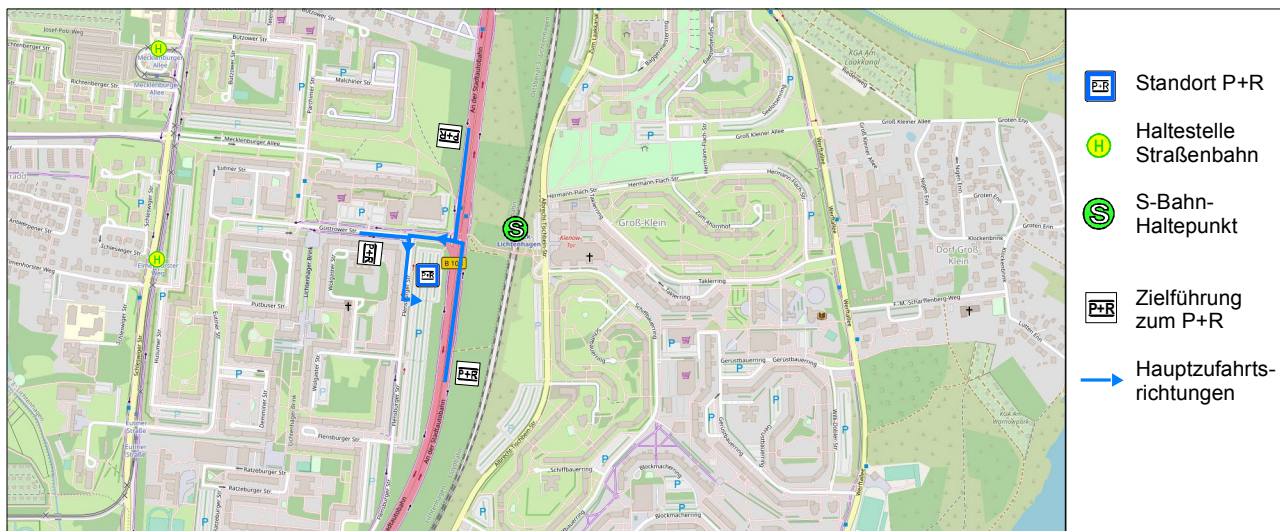
Ausstattung	Ist Empfehlung	
Beleuchtung:	ja	ja
Verkehrsinformationstafel:	ja 1x	ja
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand (S-Bahn):	ja	ja
Fahrscheinautomat (S-Bahn):	ja	ja
dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	nein	ja
öffentliche Toilette:	nein	ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
S1,S2, S3	HVZ 7,5 Min. sonst 15 Min.	Rostock Hbf.	Holbeinplatz	1, 5	Lange Straße	22 Min.

P+R-Standort: Flensburger Straße

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	230
davon reserviert für Behinderte:	...
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zum S-Bahn-Hp.:	200 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:	ja	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand (S-Bahn):	ja	ja
Fahrscheinautomat (S-Bahn):	ja	ja
dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	nein	nein
öffentliche Toilette:	nein	nein

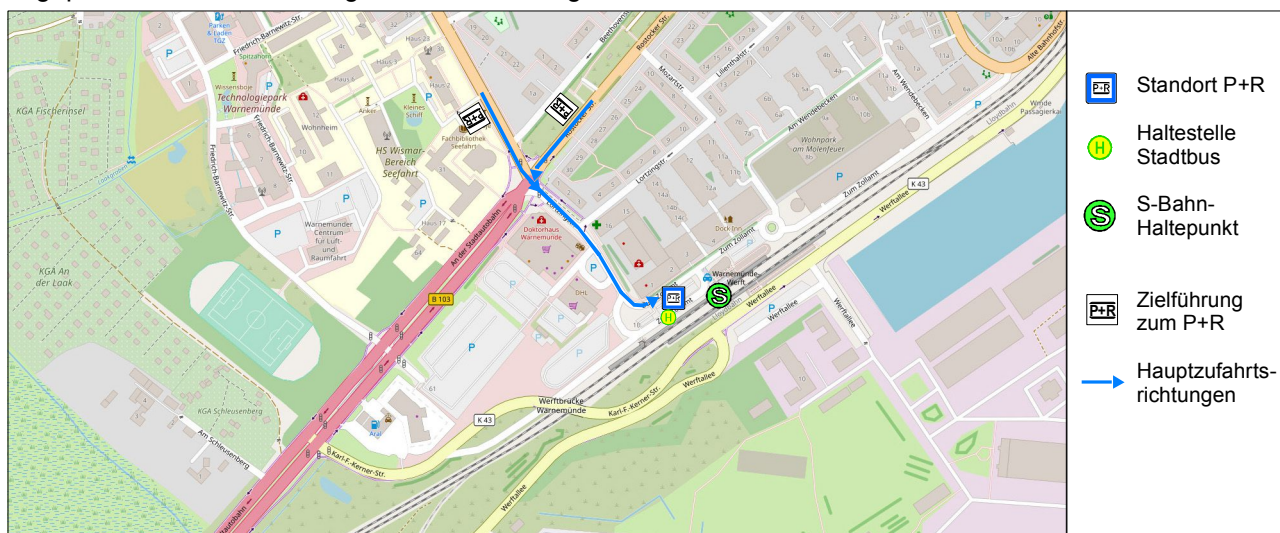
Ist Empfehlung

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
S1,S2, S3	HVZ 7,5 Min. sonst 15 Min.	Rostock Hbf.	Holbeinplatz	1, 5	Lange Straße	25 Min.

P+R-Standort: Warnemünde Werft

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	32
davon reserviert für Behinderte:	2
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zum S-Bahn-Hp.:	50 - 100 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:
Verkehrsinformationstafel:
Stadt-/Umgebungsplan:
Fahrgastunterstand (S-Bahn):
Fahrscheinautomat (S-Bahn):
dyn. Fahrgastinfo.: (S-Bahn)
Ladestation für E-Mobile:
Fahrradabstellanlage B+R:
öffentliche Toilette:

Ist Empfehlung

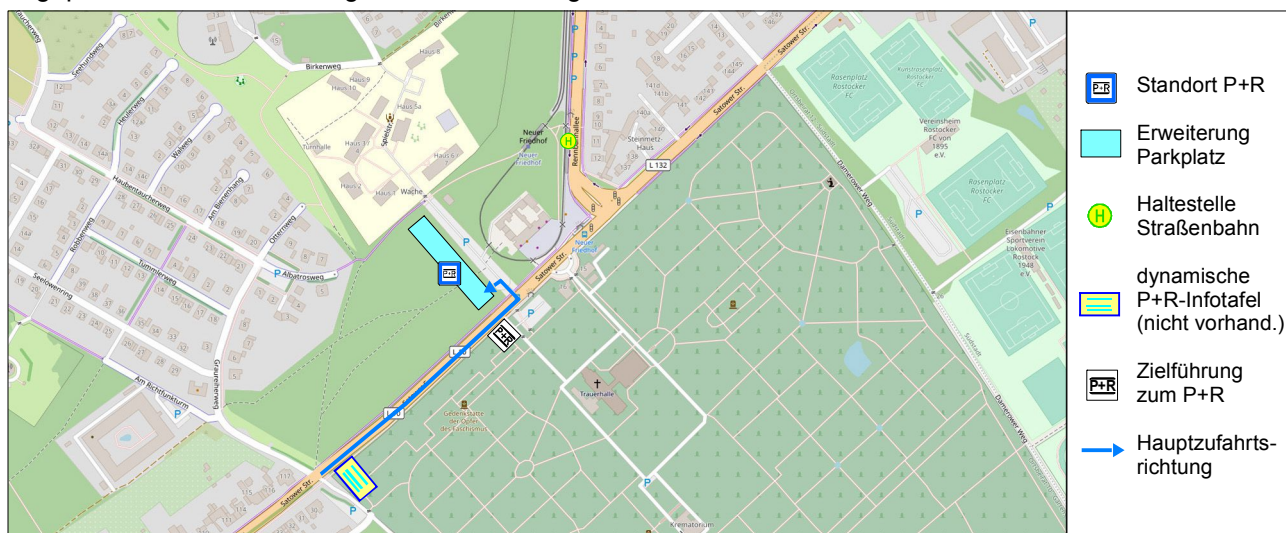
ja	ja
nein	nein
nein	ja
ja	ja
ja	ja
ja	ja
nein	nein
ja	ja
nein	nein

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
S1,S2, S3	HVZ 7,5 Min. sonst 15 Min.	Rostock Hbf.	Holbeinplatz	1, 5	Lange Straße	28 Min.

P+R-Standort: **Neuer Friedhof** (Erweiterung des vorhandenen Parkplatzes mit zusätzlichen Stellplätzen für P+R)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Bestand:

Pkw-Stellplätze gesamt: 48
davon reserviert für Behinderte: 1

Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
Parkgebühr: keine

Entfernung zur Haltestelle: 250 Meter

Erweiterung P+R-Stellplätze: ca. 50

Ausstattung

Beleuchtung: ja
Verkehrsinformationstafel: nein
Stadt-/Umgebungsplan: nein
Fahrgastunterstand: ja
Fahrscheinautomat: nein
dynamische Fahrgastinformation: nein
Ladestation für E-Mobile: nein
Fahrradabstellanlage B+R: ja
öffentliche Toilette: nein

Ist Empfehlung

ja
ja
ja
ja
ja
ja
ja
ja
ja
nein

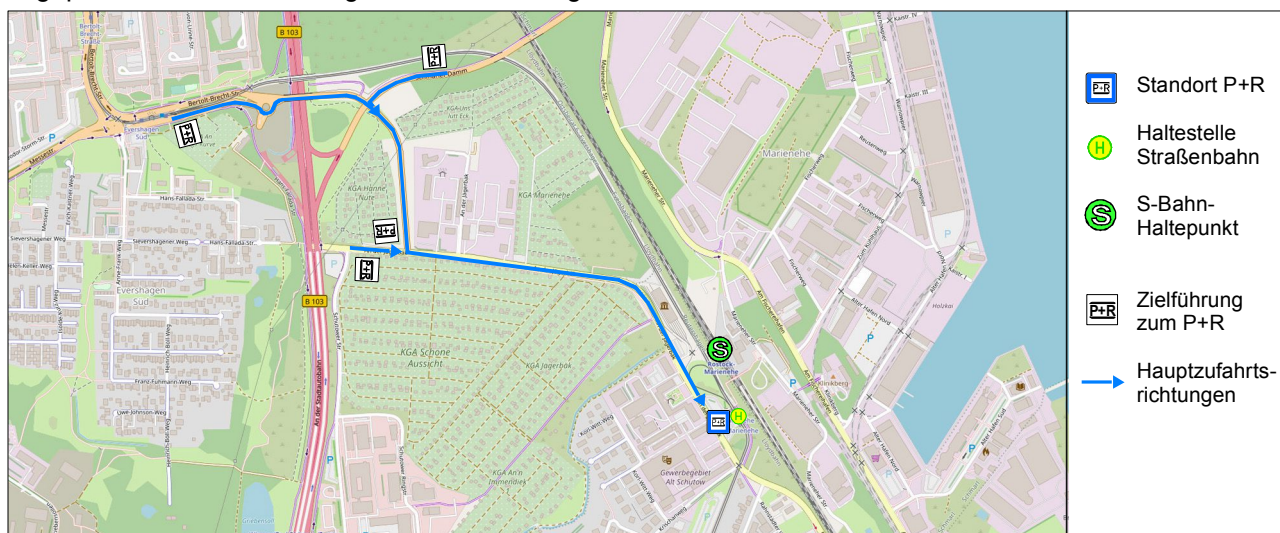
Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
3	alle 20 Min.	Dierkower Allee	Doberaner Pl.	1, 5	Lange Straße	16 Min.
6	alle 20 Min.	Campus Südstadt			Lange Straße	14 Min.

Stand: März 2020

P+R-Standort: **S-Bf. Marienehe** (Vorschlag der Ausweisung des vorhandenen Parkplatzes als P+R)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	80
davon reserviert für Behinderte:	4
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter

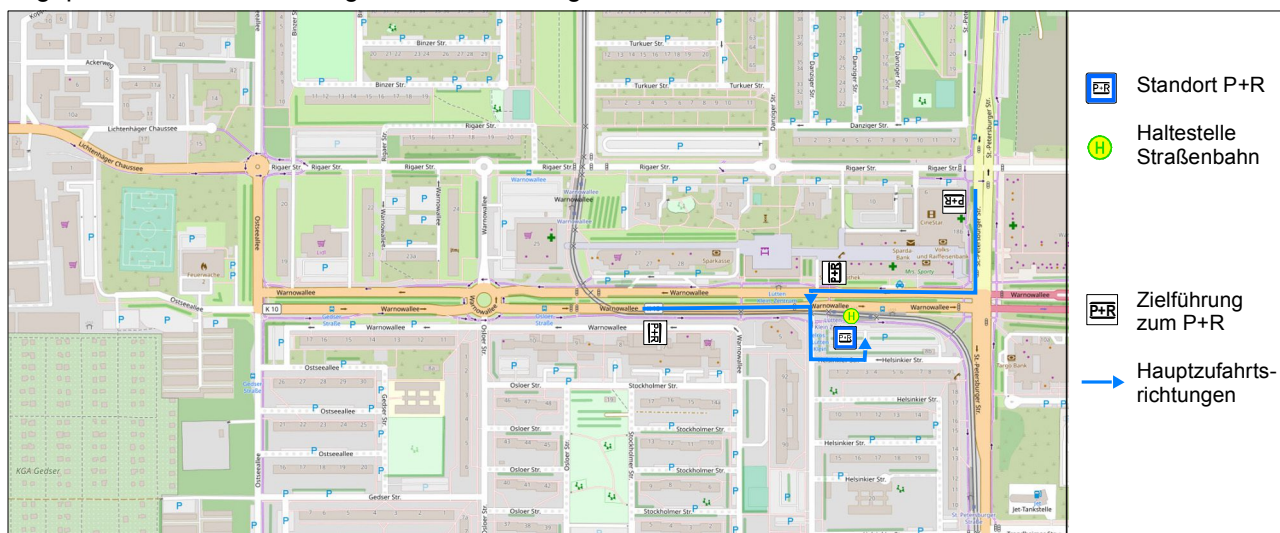
Ausstattung	Ist Empfehlung	
Beleuchtung:	ja	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	nein	ja
dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	nein	ja
öffentliche Toilette:	nein	nein

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Hafenallee			Lange Straße	17 Min.
5	alle 10 Min.	Südblick			Lange Straße	17 Min.

P+R-Standort: **Lütten Klein Zentrum** (Ausweisung des westlichen Bereiches vom vorhandenen Parkplatz an der Helsinkier Straße als P+R)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt: ca. 55
 davon reserviert für Behinderte: ...
 Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
 Parkgebühr: keine
 Entfernung zur Haltestelle: 50 Meter

Ausstattung

Beleuchtung: ja
 Verkehrsinformationstafel: nein
 Stadt-/Umgebungsplan: ja
 Fahrgastunterstand: ja
 Fahrscheinautomat: ja
 dynamische Fahrgastinformation: ja
 Ladestation für E-Mobile: nein
 Fahrradabstellanlage B+R: ja
 öffentliche Toilette: nein

Ist Empfehlung

ja
 nein
 ja
 ja
 ja
 ja
 ja
 ja
 nein

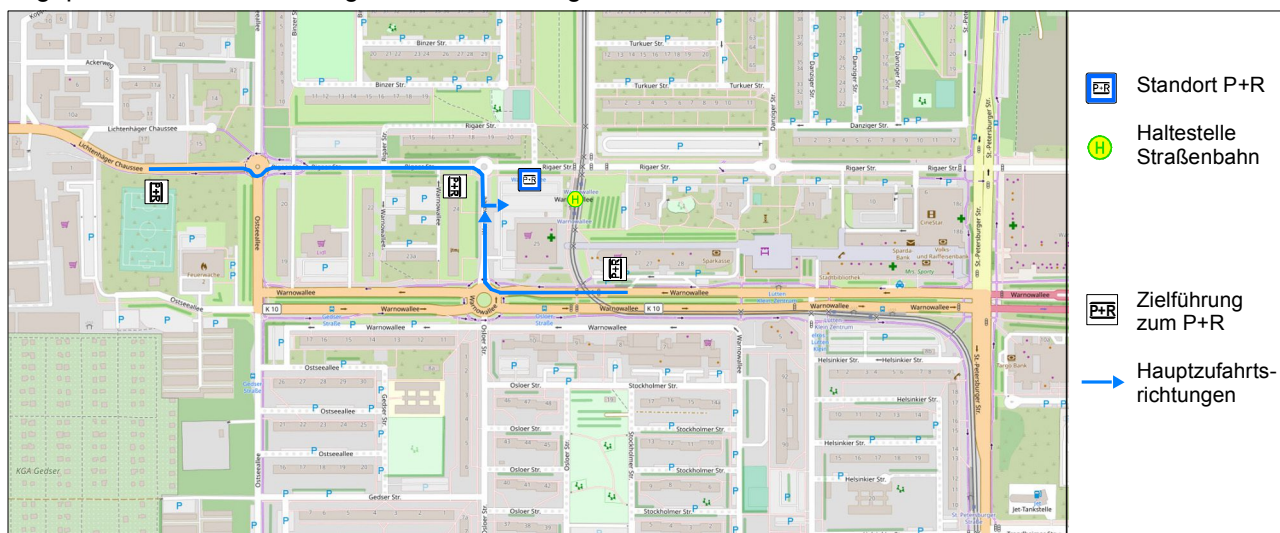
Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Hafenallee			Lange Straße	30 Min.
5	alle 10 Min.	Südblick			Lange Straße	30 Min.

Stand: März 2020

P+R-Standort: **Warnowallee** (Ausweisung des nördlichen Bereiches vom vorhandenen Parkplatz an der Rigaer Straße als P+R)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt:	ca. 60
davon reserviert für Behinderte:	...
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr
Parkgebühr:	keine
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter

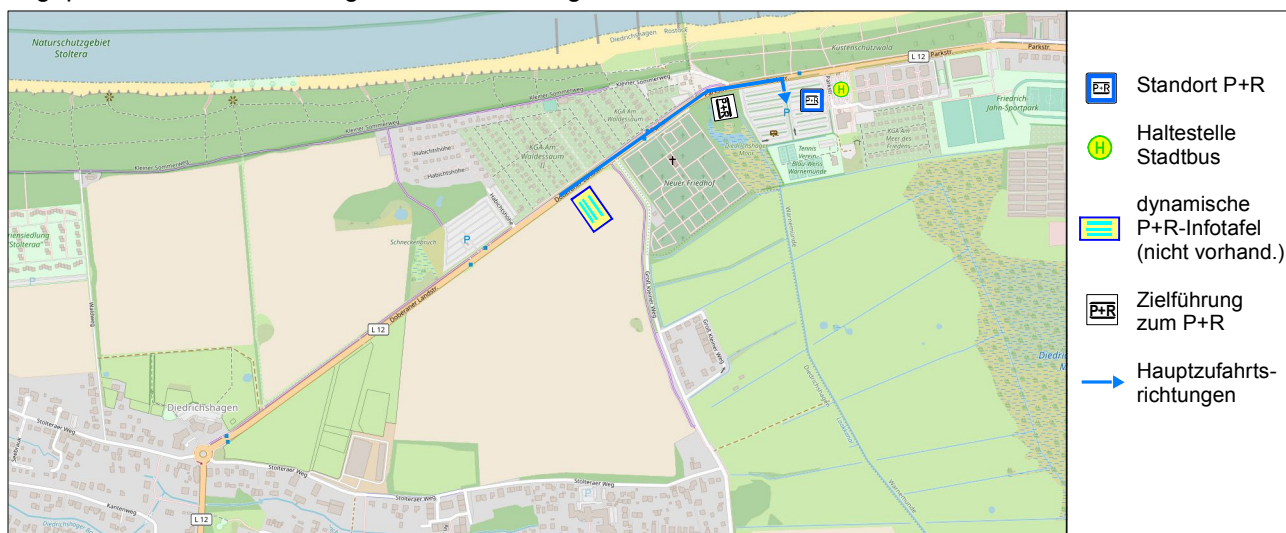
Ausstattung	Ist Empfehlung	
Beleuchtung:	ja	ja
Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Fahrgastunterstand:	ja	ja
Fahrscheinautomat:	ja	ja
dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja
Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Fahrradabstellanlage B+R:	ja	ja
öffentliche Toilette:	nein	nein

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Hafenallee			Lange Straße	31 Min.
5	alle 10 Min.	Südblick			Lange Straße	31 Min.

P+R-Standort: **Warnemünde Strand Mitte** (Ausweisung eines Bereiches des vorhandenen Parkplatzes für P+R)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt: ca. 700
davon reserviert für Behinderte: ...
Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
gebührenpflichtig: 8 bis 22 Uhr
Parkgebühr: 10,00 EUR/Tag

Entfernung zur Bushaltestelle: 50 - 100 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:
Verkehrsinformationstafel:
Stadt-/Umgebungsplan:
Fahrgastunterstand:
Fahrscheinautomat:
dynamische Fahrgastinformation:
Ladestation für E-Mobile:
Fahrradabstellanlage B+R:
öffentliche Toilette:

Ist Empfehlung

ja ja
nein ja
nein ja
ja ja
nein ja
nein ja
nein ja
nein ja
nein ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
36	alle 15 Min.	Mecklenbg. Allee			R.-Wagner-Str.	4 Min.
37	alle 30 Min.	Warnemd. Werft			Warnemd. Kirchenpl.	7 Min.

P+R-Standort: **Kassebohm** (geplant)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort (Zustand 2019)



Pkw-Stellplätze gesamt: 150
 davon reserviert für Behinderte: ...

Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
 Parkgebühr: keine

Entfernung zum RB-Bahn-Hp.: ca. 100 Meter
 zur Bushaltestelle: ca. 100 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:
 Verkehrsinformationstafel:
 Stadt-/Umgebungsplan:
 Fahrgastunterstand (RB-Bahn):
 Fahrscheinautomat (RB-Bahn):
 dynamische Fahrgastinformation:
 Ladestation für E-Mobile:
 Fahrradabstellanlage B+R:
 öffentliche Toilette:

Ist Empfehlung

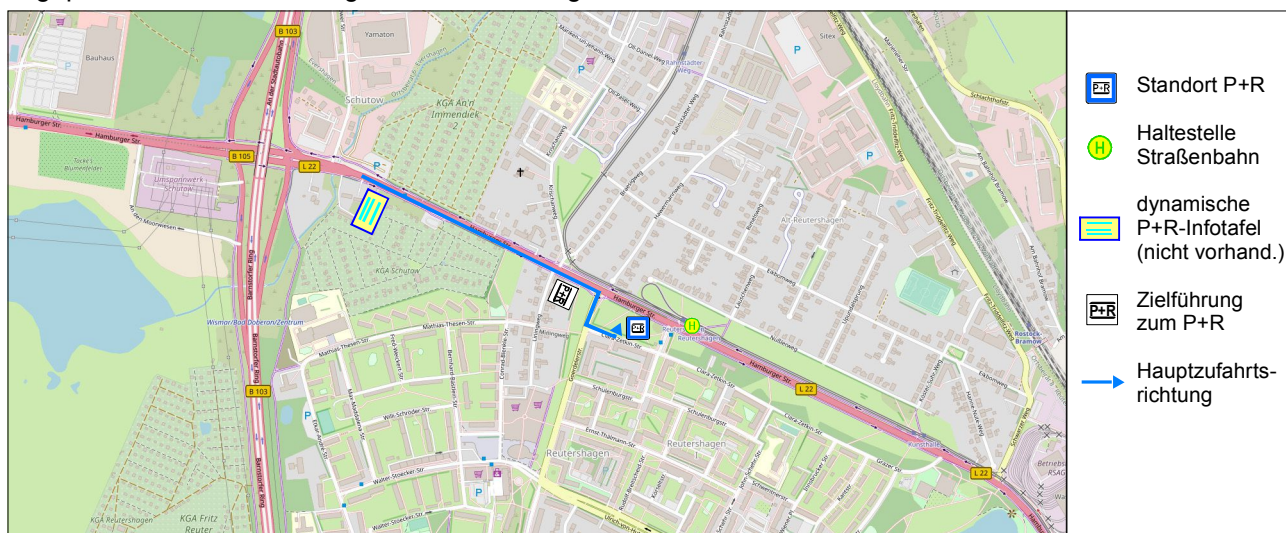
ja ja
 nein ja
 nein ja
 ja ja
 ja ja
 ja, Zeile ja
 nein ja
 nein ja
 nein nein

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

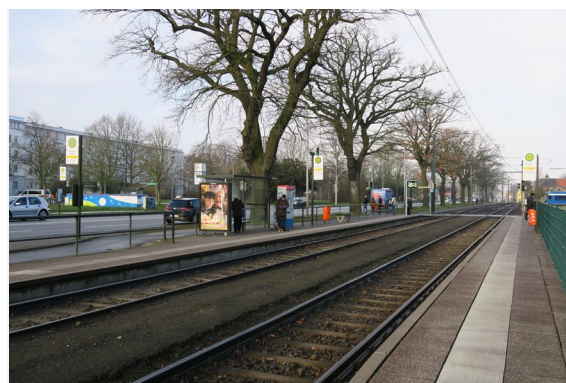
Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
113	30/60 Min.	Hauptbahnhof Süd			Steintor	5 Min.
RB12	alle 60 Min.	Rostock Hbf.	Hauptbhf.	5, 6	Neuer Markt	14 Min.

P+R-Standort: **Reutershagen** (Standortvorschlag)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Pkw-Stellplätze gesamt: Plan ca. 150
 davon reserviert für Behinderte: ...

Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
 Parkgebühr: keine

Entfernung zur Haltestelle: 100 - 150 Meter

Ausstattung

Beleuchtung:
 Verkehrsinformationstafel:
 Stadt-/Umgebungsplan:
 Fahrgastunterstand:
 Fahrscheinautomat:
 dynamische Fahrgastinformation:
 Ladestation für E-Mobile:
 Fahrradabstellanlage B+R:
 öffentliche Toilette:

Ist Empfehlung

ja ja
 nein ja
 nein ja
 ja ja
 ja ja
 ja ja
 nein ja
 ja ja
 nein ja

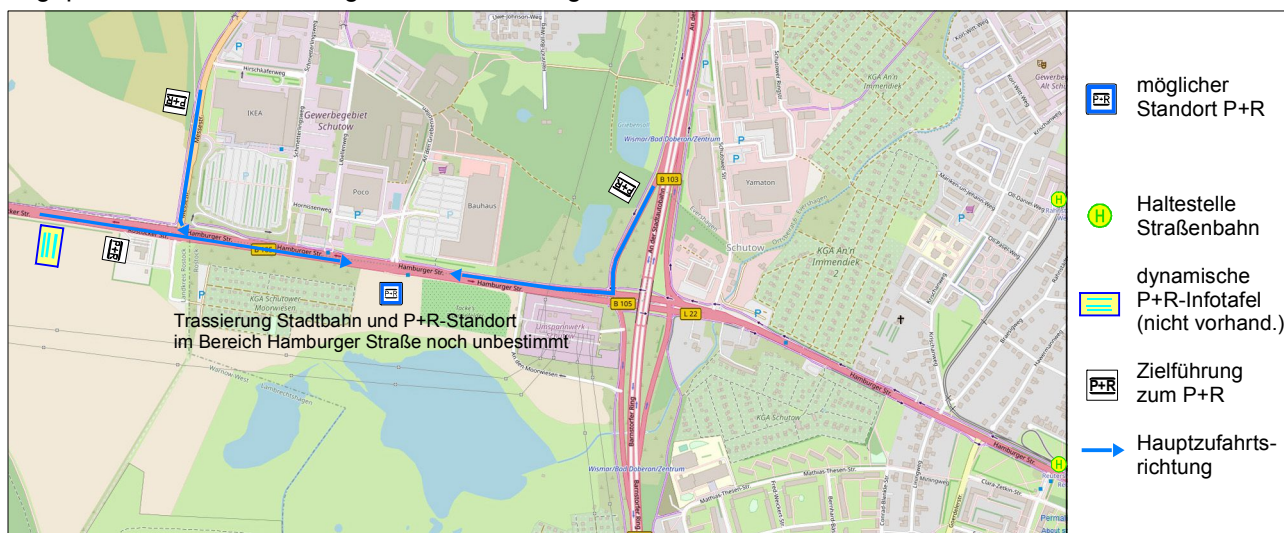
Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Hafenallee			Lange Straße	14 Min.
5	alle 10 Min.	Südblick			Lange Straße	14 Min.
2	alle 20 Min.	K.-Schumacher-Ring			Schröderplatz	12 Min.

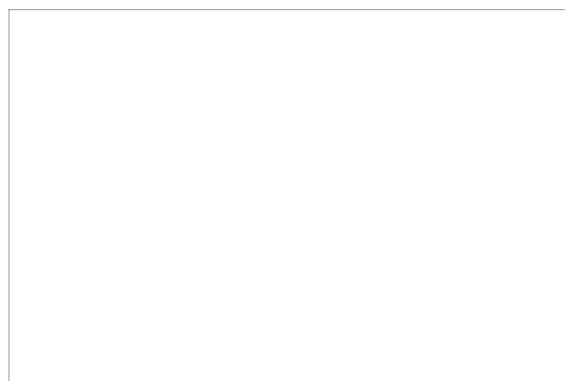
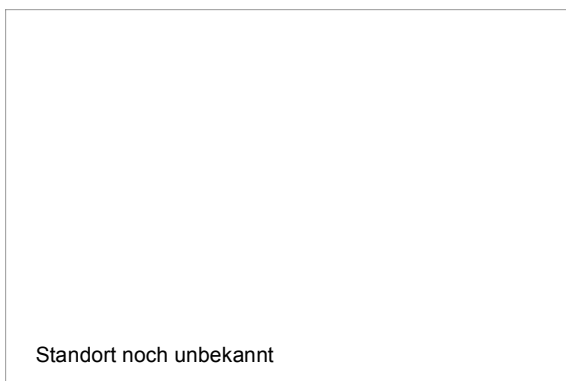
Stand: März 2020

P+R-Standort: **Schutow** (Vorschlag der Einrichtung bei Straßenbahnneubau)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Bestand:

Pkw-Stellplätze gesamt: 400
davon reserviert für Behinderte: ...

Nutzung des Parkplatzes: 0 bis 24 Uhr
Parkgebühr: keine

Entfernung zur Haltestelle: Meter

Ausstattung

Beleuchtung: ... ja
Verkehrsinformationstafel: ... ja
Stadt-/Umgebungsplan: ... ja
Fahrgastunterstand: ... ja
Fahrscheinautomat: ... ja
dynamische Fahrgastinformation: ... ja
Ladestation für E-Mobile: ... ja
Fahrradabstellanlage B+R: ... ja
öffentliche Toilette: ... ja

Ist Empfehlung

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln: (nach Neubau Straßenbahntrasse)

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs-haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumstnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
2	alle 20 Min.	K.-Schumacher-Ring	Doberaner Pl.	1, 5	Lange Straße	20 Min.

Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostenschätzung			
	1. Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R								
kurzfristig	allgemeine Grundlagen	Steuerung P+R-Entwicklung	Vorbereitung einer Mobilitätsmanagementzentrale für HRO und Region	Schaffung struktureller Voraussetzungen (organisatorische Zuordnung der Mobi-Zentrale), Festlegung einzubeziehender Akteure, Festlegung finanzielle Rahmenbedingungen	HRO / LK Rostock			25	offen
kurzfristig	allgemeine Grundlagen	Steuerung P+R-Entwicklung	Einrichtung einer Mobilitätsmanagementzentrale für HRO und Region	Gründung der Mobilitätsmanagementzentrale, Festlegung Aufgabenprofil, personelle und technische Ausstattung	HRO / LK Rostock	...	100	100	offen
laufend	allgemeine Grundlagen	Steuerung P+R-Planung	Einbindung von P+R und B+R als ständige Aufgabe der Mobilitätsmanagementzentrale	Weiterentwicklung P+R und Abstimmung von Realisierungsvorhaben, schrittweise Umsetzung P+R-Konzeption	Mobilitätsmanagementzentrale			50	offen
kurzfristig	allgemeine Grundlagen	P+R-Planung	Weiterentwicklung P+R in der Region	Berücksichtigung Möglichkeiten des P+R im regionalen Entwicklungskonzept	Regionaler Planungsverband			10	offen
	2. Betreiberkonzept (P+R integrierend)								
kurzfristig	Betrieb P+R	Betreiben der P+R-Anlagen in Rostock	Betreiberkonzept für P+R	Abstimmung zwecks Übertragung Zuständigkeit für P+R-Standorte in Rostock	HRO, VVW, PGR				offen
mittelfristig	Betrieb P+R	Betreiben der P+R-Anlagen in Rostock	Beschlussfassung zur Übertragung des Betriebes öffentlicher P und P+R an einen Betreiber	Beauftragung einer Institution (ggf. PGR mit erweitertem Aufgabenspektrum) mit Betrieb der P+R-Standorte in Rostock	HRO (Bürgerschaft)				offen
	3. SPNV- / ÖPNV-Angebotsentwicklung								
laufend	Angebotskoordinierung	Koordinierung Fahrplanangebot paralleler Linien	Koordinierung Fahrplanzeiten (z. B. Bus auf Achse Brinckmannsdorf - Steintor Linie 23 und 120, 123)	Abstimmung zwischen RSAG und regionalen Busunternehmen	VVW, VU			10	offen
laufend	Angebotsanpassung	Fahrplanoptimierung	abgestimmte Fahrpläne	Fahrplaneinführung	VVW, VU				offen
kurzfristig	Angebotsverbesserung SPNV	zusätzliche Zugleistungen	Ribnitz-Damgarten - Rostock (KBS 190)	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen	VMV, VVW			1.200	offen
kurzfristig	Angebotsverbesserung SPNV	zusätzliche Zugleistungen	Bützow - Rostock (KBS 190)	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen	VMV, VVW			1.500	offen
	4. Tarifgestaltung								
kurzfristig	Tarife ÖV	Jobticket	Abgabelimite auf 5 Tickets reduziert	Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen	VVW, VU				realisiert
kurzfristig	Tarife ÖV	Kombiticket: Event + ÖV	Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und Veranstalter	als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur Herbeiführung Bürgerschaftsbeschluss	HRO, VVW, VU				in Arbeit
kurzfristig	Tarife P+R	Kombiticket P+R	Abstimmung Kombitarif P+R und Verfahrensweise	Kombitarif zur P+R-Nutzung für Zeitkarteninhaber und ÖPNV-Tageskarten für Einzelperson/Personengruppen	VVW, VU, Betreiber P+R				offen
kurzfristig	Tarife P+R	Kombiticket P+R	technische Realisierung Kombitarif P+R	Umprogrammierung Fahrkartenautomat oder zusätzliche Parkscheinautomaten	VVW, VU, Betreiber P+R	x* 10			offen
mittelfristig	Tarife ÖV	ÖV-Nutzung mit Kurkarte	ÖV-Anteilsfinanzierung mittels obligatorischer Kurkarte für Mehrtagesbesucher	Abstimmung zwischen VVW, VU, Kommunen (Tourismuseinrichtungen) zur Finanzierung und regionalen Gültigkeit der Freifahrt auf Kurkarte	HRO, Kommunen, VVW, VU				offen

Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostenschätzung			
	5.1 Erweiterung P+R-Kapazität und B+R sowie Modernisierung der Ausstattung in Rostock								
	5.1.1 Verkehrsplanung								
kurzfristig beginnend	Findung neue P+R-Standorte	Standortvorbereitung	P+R-Standorte einordnen im Rahmen der Netzerweiterungsplanung Straßenbahn	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
kurzfristig	Ausbau B+R	Standortanalyse	Planung Erweiterung und Ergänzungsstandorte B+R	Bedarfsermittlung von B+R-Standorten an SPNV- und ÖPNV-Haltestellen	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				in Arbeit (66+Mobiko)?
kurzfristig	Ersatzparkplatz für LKW	Flächenreservierung	neue LKW-Abstellung im Bereich Dierkow	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern, Freilenkung von Kapazität auf dem P+R-Standort Dierkower Alle	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
kurzfristig	neuer P+R-Standort	MOPZ, Konkretisierung Standortvorschlag, Flächenreservierung nahe an Straba	neuer P+R-Platz Dierkower Damm (Kapazität nach MOPZ ca. 500 PKW- Stellplätze)	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
kurzfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	neuer P+R-Platz Kassebohm (Kapazität nach MOPZ ca. 150 PKW-Stellplätze)	Abstimmung zwischen den Ämtern, Grundstückseigentümern und der DB AG bzgl. Verschiebung Haltepunkt Kassebohm zum Bü und südlicher Flächenreservierung für P+R	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
kurzfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	P+R-Standort im Bereich Hamburger Straße / Hast. Reutershagen (ca. 150 PKW- Stellplätze)	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
kurzfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung Aufstockung?	P+R-Platz Südblick: Erweiterung von gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um ca. 300 (MOPZ)	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
kurzfristig	Erweiterung Parkplatz zu P+R- Standort	Flächenreservierung	P Neuer Friedhof: Erweiterung auf ca. 100 PKW-Stellplätze (ggf. westl. Fläche) für Teilnutzung durch P+R	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
mittelfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	P+R Dierkower Allee: Erweiterung von gegenwärtig 185 PKW-Stellplätzen um ca. 300 (MOPZ)	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
mittelfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	P+R Dierkower Kreuz: Erweiterung von gegenwärtig 110 PKW-Stellplätzen um ca. 200 (MOPZ)	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
mittelfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	P+R Brinckmannsdorf: Erweiterung von gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um ca. 150 (MOPZ)	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
mittelfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	P+R-Standort im Bereich Schutow für ca. 400 PKW (MOPZ) bei Straba-Verlängerung	Abstimmung zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtplanungsamt				offen
kurzfristig	Ausweisung vorh. Parkplatz für die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	Haltestelle Mecklenburger Allee , P in Gleisschleife zu P+R (43 PKW- Stellplätze)	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche Anordnung	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				offen

Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostenschätzung			
kurzfristig	Ausweisung vorh. Parkplatz für die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	Haltestelle Warnowallee , nördl. Teilfläche von P an der Rigaer Straße zu P+R (ca. 60 PKW-Stellplätze)	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche Anordnung	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				offen
kurzfristig	Ausweisung vorh. Parkplatz für die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	Haltestelle Lütten Klein Zentrum , westl. Teilfläche von P an der Helsinkier Straße zu P+R (ca. 55 PKW-Stellplätze)	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche Anordnung	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				offen
kurzfristig	Ausweisung vorh. Parkplatz für die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	Haltestelle Warnemünde Strand Mitte , östl. Teilfläche an der Bushaltestelle (ca. 100 PKW-Stellplätze)	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche Anordnung	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				offen
	5.2.2 Baumaßnahmen								
kurzfristig	bauliche Maßnahmen an P+R-Standorten	Umgestaltung vorhandener P+R	P+R Dierkower Allee	Neumarkierung der Parkierungsstände mit ggf. Einbeziehung der gegenwärtigen Flächen für die LKW-Abstellung	Amt für Verkehrsanlagen HRO	100			offen
langfristig	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Dierkower Allee	Erweiterung von gegenwärtig 185 PKW-Stellplätzen um ca. 300 (MOPZ)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	1.500			offen
langfristig	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Dierkower Kreuz	Erweiterung von gegenwärtig 110 PKW-Stellplätzen um ca. 200 (MOPZ)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	1.000			offen
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R Dierkower Damm	Standortplanung, bauliche Realisierung von ca. 500 PKW-Stellplätzen (MOPZ)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	2.500			offen
mittelfristig	bauliche Maßnahmen an P+R-Standorten	Planung, Baumaßnahme	P+R Brinckmannsdorf	Modernisierung vorhandener P+R-Platz (160 PKW-Stellplätze), u. a. Zufahrt, Ausstattung	Amt für Verkehrsanlagen HRO	200			offen
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R Kassebohm	Standortplanung, bauliche Realisierung von ca. 150 PKW-Stellplätzen (MOPZ)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	750			offen
langfristig	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Südblick	Erweiterung von gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um ca. 300 (MOPZ)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	1.500			offen
mittelfristig	Ausbau zu P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R am Neuen Friedhof	Erweiterung P westl. dem Bestands-P auf mind. 100 Stellplätze (heute 48), davon 70 % für P+R, zusätzliche Linksabbiegerspur vor Zufahrt auf Satower Straße (Machbarkeit am Standort?)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	300			offen
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R im Bereich Hamburger Straße / Reutershagen	Standortplanung, ca. 150 Stellplätze, bauliche Realisierung in Abstimmung mit Planungs-/Realisierungs-fortschritt P+R in Schutow	Amt für Verkehrsanlagen HRO	750			offen
langfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R im Bereich Schutow	Standortplanung, bauliche Realisierung Koordiniert mit Straßenbahnverlängerung	Amt für Verkehrsanlagen HRO	2.000			offen
langfristig	Straßenbauvorhaben	Bevorrechtigung ÖPNV	Busspur Mühlendamm stadteinwärts (ggf. tageszeitl. Befristung)	Verkehrsplanung, straßenbauliche Umgestaltung	Amt für Verkehrsanlagen HRO	500			offen
langfristig	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Brinckmannsdorf	Erweiterung von gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um ca. 150 (MOPZ)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	750			offen
	5.1.3 E-Mobilität	(nur ein Beispiel, da Projekte unabhängig vom P+R-Konzept)							
kurzfristig		Ladestationen für E-Mobilität	z. B. P+R-Südblick, Dierkower Damm	Planung und Bau	(private) Dritte, Amt für Verkehrsanlagen				

Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostenschätzung			
	5.2 Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock								
	5.2.1 Verkehrsplanung								
kurzfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	am Bf. Bad Doberan	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Stadt Bad Doberan, LK Rostock, VVW				offen
kurzfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	an der S-Bahn-Station Kavelstorf/Dummerstorf	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Gemeinde Dummerstorf, LK Rostock, VVW				offen
kurzfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	an der S-Bahn-Station Laage	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Stadt Laage, LK Rostock, VVW				offen
kurzfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	am Bf. Rövershagen	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Amt Rostocker Heide, LK Rostock, VVW				offen
kurzfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	am Bf. Güstrow	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Stadt Güstrow, LK Rostock, VVW				offen
	5.2.2 Baumaßnahmen								
kurzfristig	Neuanlage P+R	Baumaßnahme	am Bf. Bützow	bauliche Realisierung	Stadt Bützow, LK Rostock, VVW				fertig?
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	am Bf. Bad Doberan	Standortplanung, bauliche Realisierung	Stadt Bad Doberan, LK Rostock, VVW				offen
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	an der S-Bahn-Station Kavelstorf/Dummerstorf	Standortplanung, bauliche Realisierung	Gemeinde Dummerstorf, LK Rostock, VVW				offen
mittelfristig	Erweiterung P+R	Planung, Baumaßnahme	an der S-Bahn-Station Laage	Standortplanung, bauliche Realisierung	Stadt Laage, LK Rostock, VVW				offen
mittelfristig	Erweiterung P+R	Planung, Baumaßnahme	am Bf. Rövershagen	Standortplanung, bauliche Realisierung	Amt Rostocker Heide, LK Rostock, VVW				offen
mittelfristig	Erweiterung P+R	Planung, Baumaßnahme	am Bf. Güstrow	Standortplanung, bauliche Realisierung	Stadt Güstrow, LK Rostock, VVW				offen

Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostenschätzung			
	6. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock								
kurzfristig	verkehrsorganisatorische Aufgabe	Bevorrechtigung ÖPNV	Wiedereinführung Busspur Tessiner Str. (vorzugsweise dynamisch)	Verkehrsplanung, verkehrsrechtliche Anordnung, Markierung, Beschilderung, techn. Ausstattung, Steuerung	HRO, Verkehrsmanagementzentrale				
kurzfristig	verkehrsorganisatorische Aufgabe	Parkraummanagement	Parkraumbewirtschaftung (z. B. Erweiterung von Bewohnerparkzonen, und gebührenpflichtiger Nutzung)	Installation Parkscheinautomaten, Beschilderung, Ausgabe Berechtigungskarten	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				laufend
laufend	organisatorische Aufgabe	konsequentes Straßenraum-Management, Stadtraummanagement	Verringerung wilder Parkierung in zentralen Stadtbereichen	z. B. Sicherung von Freiflächen gegen "Wildparken" (z. B. durch Poller, Bebauung oder Renaturierung)	HRO, u.a. Stadtplanungsamt, Bauamt, Grünflächenamt				offen
kurzfristig	organisatorische Aufgabe	Veränderung Nutzungsbedingung P+R Standorte	Verlagerung LKW-Abstellung von P Dierkower Allee zu einem anderen Standort (wohin?)	Finden einer neuen Abstellmöglichkeit, verkehrsrechtliche Anordnung	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				offen
kurzfristig	organisatorische Aufgabe	Einführung Gebührenpflicht auf P+R mit hohem Anteil der nicht mit dem ÖV weiterfahrenden Nutzer	vorrangig P+R-Standorte bei Wohn- und Gewerbegebieten, z.B. Warnemünde-Werft, [P+R in Planung: Lütten Klein an der Mehrzweckhalle, Mecklenburger Allee]	Erfassung Fremdarkeranteil und tatsächliche P+R-Nutzung, Installation Parkscheinautomat, Verkauf Zeitparkausweise (Woche, Monat) an P+R-Nutzer	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				offen
mittelfristig	organisatorische Aufgabe	Einführung Gebührenpflicht auf P+R mit hohem Fremdnutzeranteil	nach Ausbau neuer P+R-Standort Neuer Friedhof	Gebührenpflicht (Einzelticket und Zeitparkausweise) auf Neubau P+R, Bestandsstellplätze Befristung auf 2 Stunden	HRO, Amt für Verkehrsanlagen				offen
	7. Ausbau Verkehrsinformations- und Verkehrsleitsysteme								
	7.1 statische Informationssysteme auf dem P+R-Platz zur Orientierung von Gelegenheitsnutzern (Stadtplan, ÖPNV-Hinweise, Stadtwerbung) [kann auch dynamische Komponenten enthalten]								
kurzfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Dierkower Allee	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen
kurzfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Dierkower Kreuz	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen
kurzfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Brinckmannsdorf	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen
kurzfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Südblick	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen
kurzfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Groß Schwaßer Weg	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen
kurzfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Neuer Friedhof	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen
mittelfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Dierkower Damm	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen
mittelfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort- und Stadtplan	P+R Kassebohm	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50			offen

Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostenschätzung			
	7.2 dynamische Informationssysteme auf den Zufahrten zum P+R-Platz im Straßenraum (Zielführung, freie P-R-Kapazität, nächste ÖPNV-Abfahrt)								
kurzfristig	Infosysteme dynamisch	Datenerfassung P+R	Belegungserfassung auf P+R-Plätzen	schrittweise Ausrüstung gestalteter P+R-Standorte mit Belegungssensoren	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Betreiber P+R, VU				offen
kurzfristig	Infosysteme dynamisch	Parkinformationssystem	Bereitstellung von Parkrauminformationen	Auswertung der Parkplatzbelegung, Input für P-Information und Verkehrslenkung	Mobilitätszentrale in Kooperation mit P+R-Betreiber		50	50	offen
kurzfristig	Infosysteme dynamisch	Betrieb vorhandene dynamische Matrixtafel	An der Stadtautobahn vor KP Lütten Klein in nördlicher Richtung	Festlegung von Anzeigehalten zum Verkehr, Abstimmung der Betriebszeiten	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, später Mobilitätszentrale		5		in Abstimmung
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Dierkower Allee	Installation Anzeige ca. 300 m vor KP Dierkower Allee auf Rövershäger Chaussee stadteinwärts	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Dierkower Kreuz	Installation Anzeige ca. 150 m vor P+R-Einfahrt auf Gutenbergstraße in Richtung Hinrichsdorfer Straße	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Brinckmannsdorf	Installation Anzeige ca. 400 m vor Zufahrt P+R am Kattun-Mus-Weg auf Tessiner Str. stadteinwärts	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Südblick	Installation Anzeige ca. 300 m vor P+R-Zufahrt auf L132 (KP Sildemower Weg) stadteinwärts	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Neuer Friedhof	Installation Anzeige ca. 400 m vor Einfahrt P+R auf der Satower Str. stadteinwärts	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Groß Schwaßer Weg	Installation je eine Anzeige auf der B 103 aus südlicher Richtung ca. 800 m vor der Ausfahrt und ca. 250 m auf Barnstorfer Ring stadteinwärts vor KP Groß Schwaßer Weg	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	300	7	3	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Lütten Klein	Installation Anzeige auf der B 103 in südlicher Richtung ca. 500 m vor Ausfahrt Lütten Klein	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Dierkower Kreuz / Dierkower Damm	Installation Anzeige ca. 400 m vor KP Petridamm auf Rövershäger Chaussee stadteinwärts	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Kassebohm	Installation Anzeige ca. 200 m vor Abzweig zum P+R auf der Neubrandenburger Str. stadteinwärts	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen
langfristig	Infosysteme dynamisch	neue dynamische Matrixtafel mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-Abfahrt	Schutow	Installation Anzeige auf B 105 Rostocker Straße stadteinwärts	HRO, Amt für Verkehrsanlagen, Mobilitätszentrale	150	5	2	offen

Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des P+R-Konzeptes

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs- stand
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostenschätzung			
	8. Präsenz von P+R im Internet								
kurzfristig	Öffentlichkeitsarbeit	Internetpräsenz P+R	Abstimmung eines einheitlichen P+R-Auftrittes für HRO und Umland im Internet	Entwicklung der Seite, Vereinbarung gegenseitiger Datenbereitstellung und -nutzung	HRO, VVW, VU, Mobilitätszentrale, P+R-Betreiber				in Vor- 20 bereitung
kurzfristig	Öffentlichkeitsarbeit	Internetpräsenz P+R	einheitlicher P+R-Auftritt der HRO und des Umlandes im Internet	Betrieb und Pflege des Systems, Verlinkung der Anwender	Mobilitätszentrale (Absimmung mit HRO, VVW, P+R-Betreiber)				25 offen
	9. Eventverkehre								
laufend	Mobilitätskonzept für Events	Koordinierung der Besucherverkehre	Abstimmung Verkehrskonzept	Vorlage veranstaltungsspezifisches Verkehrskonzept an HRO, Abstimmung hinsichtlich Mobilitätsanforderungen für die Besucher	Veranstalter				
laufend	Mobilitätskonzept für Events	Koordinierung der Besucherverkehre	Bereitstellung ÖV-Beförderungsleistung, Kombitarif, Auffangparkplätze, Besucherinformation, Verkehrsinformation	Umsetzung der temporären Maßnahmen durch Veranstalter, HRO, VVW, VU u.a.	Veranstalter, HRO, VVW, VU u.a.				

Zeithorizonte

kurzfristig

mittelfristig

langfristig

laufend

ab 2021/22

2023 bis 2025

ab 2026

beginnend mit 2020 bis zur Erfüllung des Maßnahmenkonzeptes

Nutzeneinschätzung für P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und deren Umland

Parken und Reisen (P+R) ist eine zunehmende Angebotsform bei intermodalen Mobilitätskonzepten von Städten und Regionen.

Eine nachvollziehbare Nutzeneinschätzung kann nur auf Basis der P+R-Nutzung erfolgen. Eine verlässliche Grundlage dafür sind die

- Berufseinspendler nach Rostock, weil dafür statistische Angaben verfügbar sind und ein kontinuierliches werktägliches Aufkommen besteht.

Besucher und Touristen generieren zwar auch ein Verkehrsaufkommen, dieses ist aber nicht exakt zeitlich quantifizierbar, weil diskontinuierlich, von der Jahreszeit und Witterung abhängig.

P+R-Nutzung durch Besucher von Veranstaltungen könnten abgeschätzt werden, wenn die Besucherzahl insgesamt bekannt ist (z.B. Besucherplätze, Eintrittskarten). Deren Verkehrsaufkommen ist vom Termin der jeweiligen Veranstaltung abhängig und damit auch diskontinuierlich.

Die **Berechnung der P+R-Nachfrage** in HRO und im LK Rostock für Arbeitspendler nach Rostock erfolgt auf der Grundlage des

„Leitfadens zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen“, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 46 – 2001.

Dabei werden die im Entwurf des „P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ betrachteten unterschiedlichen Gestaltungsszenarien für P+R berücksichtigt.

Als Vergleichsbasis dient die im Jahr 2018 durch Zählung der P+R-Nutzer auf den Parkplätzen in Rostock und an den SPNV-Stationen im Landkreis Rostock zuzüglich Ribnitz-Damgarten erfasste Ist-Situation.

Die Nutzung von P+R hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, die zudem von den Verkehrsteilnehmern individuell unterschiedlich beurteilt werden.

- Parkplatzverfügbarkeit am Ziel (in HRO)
- Parkgebühr am Ziel (in HRO)
- Parkgebühr für P+R (in HRO und an SPNV-Stationen im LK RO)
- günstige P+R-Verfügbarkeit mit häufiger ÖV-Bedienung im Zuge der Wegstrecke
- jeweils für die MIV- und ÖPNV-Nutzung:
 - Entfernung Start – Ziel
 - Gesamtreisezeit
 - Fahrtkosten (ÖV-Tarif / für Kfz)
 - Umsteigehäufigkeit und Wartezeiten

In den nachfolgenden Auswertungen und grafischen Darstellungen werden folgende Szenarien berücksichtigt:

- IST 2018** Auf den P+R in HRO und an den SPNV-Stationen im LK Rostock an Werktagen 2018 gezählte Pkw (mittlere tatsächliche P+R-Nutzung)
- Szenario 0** Berechnete Sollnutzung für 2019 nach dem „Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen“ unter Berücksichtigung der vorhandenen P+R-Standorte in Rostock und an den SPNV-Stationen im LK RO sowie der 2019 nutzbaren ÖPNV-/SPNV-Angebote
- Szenario 1** Berücksichtigung eines in der HVZ verdichteten SPNV-Angebotes auf den Relation HRO von/nach Güstrow bzw. Ribnitz-Damgarten
- Szenario 2** ÖPNV und SPNV wie Angebot 2019 (Szenario 0), zusätzliche neue P+R-Plätze in Reutershagen, Schutow (bei Netzerweiterung der Straßenbahn) und am Neuen Friedhof sowie ÖPNV alle 10 Minuten auch nach Brinckmannsdorf
- Szenario 3** ÖPNV und SPNV wie Angebot 2019 (Szenario 0), zusätzliche P+R-Plätze wie bei Szenario 2 und Anbindung Groß Schwaßer Weg mit neuer Straßenbahntrasse alle 20 Min. und damit Neuer Friedhof auch nur noch alle 20 Minuten

Die Ergebnisse für die Szenarien 0 bis 3 basieren auf P+R-Nachfrageberechnungen für Rostock, den Landkreis Rostock sowie ausgewählte periphere Städte mit entsprechend hohem Berufspendleraufkommen nach Rostock.

Die Nutzeranzahl auf den P+R-Plätzen am Stadtrand von Rostock wird zwischen den einzelnen Szenarien geringfügig variieren, weil die auf Rostock zufahrenden Verkehrsteilnehmer bei Berücksichtigung der für sie jeweils optimalen Verkehrsanbindung freizügig zwischen mehreren P+R-Standorten wählen können.

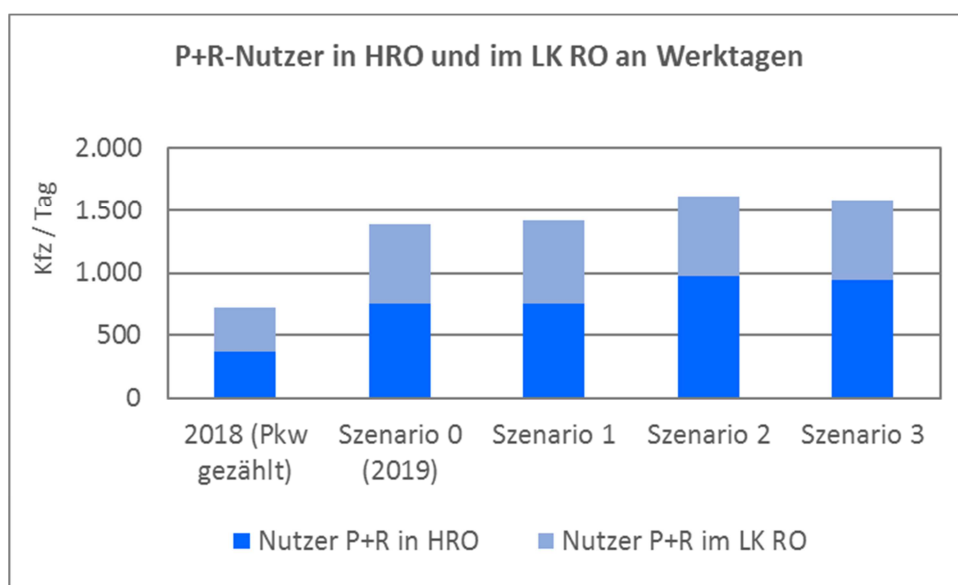


Abbildung 1: P+R-Nutzer an Werktagen in HRO und im LK RO

Die geringe Reduzierung der P+R-Nachfrage bei Szenario 3 betrifft ausschließlich die Nutzung der P+R-Plätze in Rostock, wobei die Anbindung des Standortes Groß Schwaßer Weg durch eine Straßenbahn attraktiver wird, aber einige Fahrtrelationen aus der Region über diesen P+R bis ins Stadtzentrum etwas ungünstiger ausfallen (Weglänge, Reisezeit).

Die dargestellten Ergebnisse sind Summen von jeweils zwischen den einzelnen Orten des LK Rostock und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ermittelten Fahrtbeziehungen und den sich dabei ergebenden P+R-Anteilen.

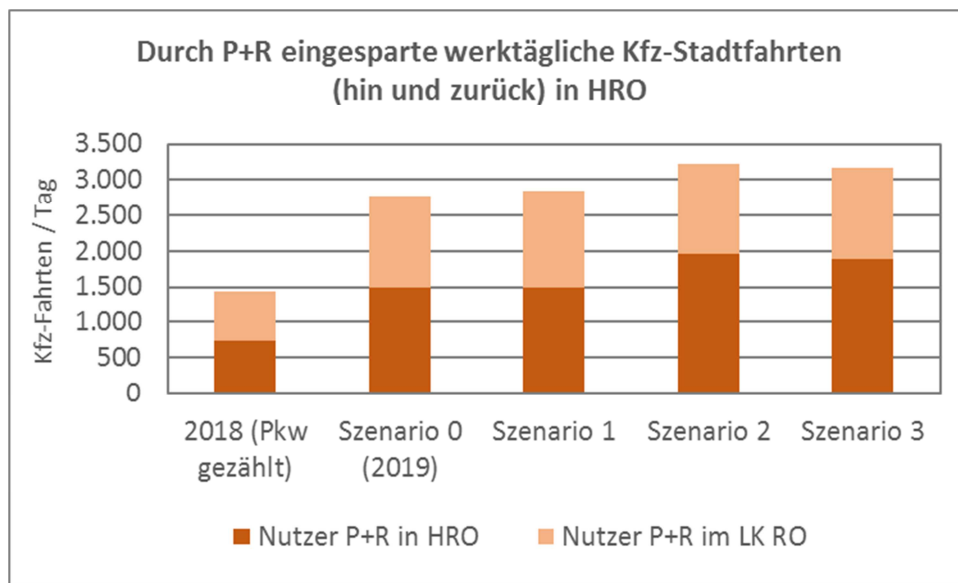


Abbildung 2: Durch P+R an Werktagen eingesparte Stadtfahrten in HRO von berufstätigen Einpendlern

Die tatsächlich eingesparten Kfz-Kilometer innerhalb der Stadt Rostock verhalten sich annähernd proportional zur Anzahl der eingesparten Fahrten. Kleine Unterschiede treten durch differenzierte Auswahl der jeweils in Rostock angefahrenen P+R-Standorte auf, welche in unterschiedlicher Entfernung zu dem fiktiv festgelegten Zielpunkt im Rostocker Zentrum liegen.

Es ist festzustellen, dass von den Pendlern weit größere Fahrtdistanzen im Umland von Rostock zurückgelegt werden. Das Fahrtenaufkommen und die Fahrtstrecken, welche durch P+R eingespart werden können, sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

P+R- (P-) Standorte	Entfernung P+R-Standort bis HRO Zentrum	mittl. Anzahl Kfz (gezählt)	mittl. Anzahl Kfz (berechnet) in den Szenarien				werktätlich eingesparte Kfz-km durch P+R-Nutzung 2018 und in den Szenarien				
		2018	0	1	2	3	2018	0	1	2	3
an SPNV-Station	km						km	km	km	km	km
Orte im LK RO	7 bis 56	272	574	601	568	568	16.731	23.447	24.596	23.275	23.275
penderrelevante Orte außerhalb LK RO	31 bis 138	62	65	72	66	66	5.757	8.811	9.238	8.930	8.930
davon Fahrtstrecke											
in Region							19.148	25.868	27.104	25.865	25.865
in HRO	5						3.340	6.390	6.730	6.340	6.340
P+R in Rostock	4 bis 10	369	751	746	979	949	3.257	7.481	7.467	9.676	9.641
in HRO eingesparte werktägliche Kfz-Km							6.597	13.871	14.197	16.016	15.981

Tabelle 1: An Werktagen eingesparte Kfz-Fahrtkilometer in HRO und der Umlandregion (berechnete Ergebnisse basieren auf einer empirischen Modellbetrachtung für Berufseinpender)

In der Abbildung 3 sind voranstehende Ergebnisse grafisch dargestellt.

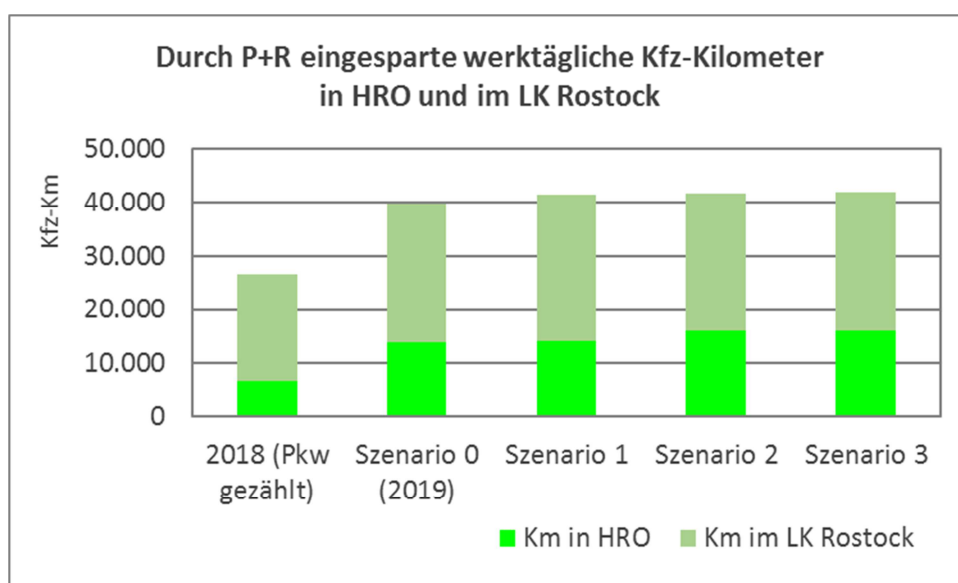


Abbildung 3: Durch P+R an Werktagen eingesparte Kfz-Kilometer der Einpendler auf dem Gebiet der Stadt Rostock und des LK Rostock

Im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der P+R-Standorte innerhalb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wäre es entsprechend der rechnerisch ermittelten Nachfrage möglich, die von P+R-Nutzern innerhalb des Stadtgebietes eingesparten Pkw-Kilometer bis zum 2,3-fachen gegenüber der Erfassung aus dem Jahr 2018 zu erhöhen.

Gleichzeitig wird dadurch ein Beitrag zur Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs geleistet.

Auf Grund der durch Pendler zurückzulegenden Entfernungen wird ein noch größerer verkehrlicher und damit auch ökologischer Nutzen erreicht, wenn die Berufspendler aber auch Besucher bereits nahe an ihrem Startort gelegene P+R-Möglichkeiten nutzen. Deshalb kommt dem bedarfsgerechten Angebot von P+R-Möglichkeiten an SPNV-Stationen in der Region eine große Bedeutung zu, was sich letztendlich auch vorteilhaft für Rostock auswirkt.

Fazit

Im Vergleich mit anderen Großstädten verfügt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock über eine überdurchschnittlich große Stellplatzkapazität für Kfz in zentralen Stadtbereichen auf öffentlichen und privaten Flächen.

Damit besteht für einen großen Teil der Einpendler kein unmittelbarer Anreiz oder zwingender Grund, auf ihrem Weg nach Rostock am P+R teilzunehmen.

Um P+R in Rostock aufzuwerten und für Nutzer wirksamer zu gestalten, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- nachhaltige Reduzierung der innerstädtischen Stellplatzkapazität bei gleichzeitiger Schaffung von Parkalternativen auf P+R-Standorten in Stadtrandlage,
- Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, um ein Abdriften des ruhenden Verkehrs der Pendler in Wohngebiete zu vermeiden,
- schrittweise Anhebung der Parkgebühren, auch um ggf. bestehende Ungleichheit gegenüber ÖV-Tarifen zu vermindern,
- zunächst Verzicht oder später nur moderate Gebühren auf P+R-Plätzen,
- Verstärkung der Kontrolltätigkeit zur Einhaltung der Parkordnung im Stadtgebiet,
- attraktives ÖPNV-Angebot ab den P+R-Standorten, mit nachfragegerechter Weiterbeförderung und nutzerwerbenden Tarifangeboten (z.B. Kombitickets für Veranstaltungen, Fußballspiele, Urlauberticket u.a.).

Da es sich beim Parken und Reisen um eine die Stadtgrenze überschreitende Mobilitätsform handelt, sind abgestimmte Aktivitäten nicht nur zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem umgebenden Landkreis erforderlich.

P+R wird von einer größeren Anzahl spezieller Kriterien und Einflüsse bestimmt, die in unterschiedliche Zuständigkeiten fallen. Um diese Interessen und Aufgaben vieler Akteure aus der Politik, der Stadtverwaltung, dem Verkehrsverbund / den Verkehrsunternehmen, der Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH sowie aus dem Landkreis Rostock, der Tourismuswirtschaft und weiteren Partnern abzustimmen, bedarf es einer koordinierenden Gesellschaft/Institution, die zur Ausübung ihrer Aufgaben auch über ein entsprechendes Budget verfügen muss (z. B. Refinanzierung durch innerstädtische Parkgebühren).

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Julia Kristin Pittasch (FDP) und Christoph Einfeld (FDP): Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
06.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
19.05.2021	Bürgerschaft	Entscheidung
11.05.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ersetzt:

1. Die Bürgerschaft nimmt den Endbericht zur Erarbeitung eines P+R-Konzeptes für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Kenntnis.
2. Daraus ableitend wird der Oberbürgermeister beauftragt, folgende kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung und Weiterentwicklung von P+R in Rostock umzusetzen:

- Ausweisung der im Teil „Bestand und Planung“ benannten zusätzlichen sechs Flächen als P+R-Flächen
- Veranlassung der Ausschreibung zur schnellstmöglichen Integration eines sensorgesteuerten dynamischen Parkinformationssystems für die bestehenden und zusätzlich ausgewiesenen P+R-Parkflächen
- Erstellung einer Beschlussvorlage zur konkreten Ausgestaltung eines Kombitickets für Parken und ÖPNV-Nutzung einschließlich der Grundlagen der Verrechnung zwischen VVW und Hanse- und Universitätsstadt Rostock
- Einrichtung eines Internetauftritts unter der Domain rostock.de mit Verknüpfung von tatsächlich verfügbaren Stellplätzen auf ausgewiesenen P+R-Parkplätzen, Abfahrts- und Reisezeiten des ÖPNV und dazugehörigen Fahrтарifen
- Verbesserung der Intermodalität durch die Einbindung von Sharing- und Mobilitätsdienstleistern an den P+R-Flächen und den B+R-Flächen
- Prioritäre Aufnahme der P+R-Parkflächen in die Elektromobilitätsstrategie der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit gleichzeitiger Erarbeitung einer Strategie zur schnellstmöglichen Umsetzung einer Versorgung der Parkflächen mit Ladesäulen
- Prüfung weiterer Möglichkeiten zur kurzfristigen Steigerung der Attraktivität und Sicherheit bestehender P+R-Flächen beispielsweise durch zusätzliche Beleuchtung

Der Bürgerschaft ist zum 31.03.2022 ein Bericht über die Umsetzung vorzulegen. Aus Basis dieses Berichtes erfolgt eine Evaluation der Maßnahmen im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und die Notwendigkeit von Maßnahmenanpassung zur weiteren Steigerung der Attraktivität des P+R-Angebots.

3. Darüber hinaus wird der Oberbürgermeister beauftragt, folgende Maßnahmen zur Vorbereitung des Ausbaus von P+R in Rostock umzusetzen:
- Einordnung weiterer Standortvorschläge für P+R in den Netzerweiterungsplan

Straßenbahn

- Abstimmungen zwischen den Ämtern und Grundstückseigentümern für die im Endbericht vorgeschlagenen neuen und zu erweiternden P+R-Flächen

Sachverhalt:

Park+Ride (P+R) muss zu einem echten Bestandteil integrierter Verkehrsangebote in Rostock werden. Dabei sind Digitalisierung, Innovation und Verzahnung von Verkehren sowie konkurrenzfähige Reisezeiten und attraktive Preisgestaltung die wesentlichen Schrittmacher noch vor dem Ausbau von weiteren Flächen. Ziel muss eine schnellstmögliche Umsetzung der im Bericht aufgezeigten notwendigen Digitalisierungsstrategie unter der Prämisse der Erweiterbarkeit um neue Flächen sein. Denn nur mit der Installation von Einrichtungen zur Echtzeitinformation der Verkehrsteilnehmenden über freie P+T-Kapazität und zum weiterbefördernden ÖPNV-Angebot kann eine zusätzliche Nachfrage auch bei ortskundigen Verkehrsteilnehmenden geweckt werden.

Bereits mit dem MOPZ 2017-2030 hat die Bürgerschaft unter dem Punkt RV-2 mit der Benennung weiterer P+R-Plätze, der Ausstattung, Ausschilderung und Information sowie der Einbindung in Verkehrsleitsysteme sowie der Verbesserung der ÖPNV-Trassen eine Vielzahl an kurzfristige umsetzbaren Maßnahmen beschlossen, ohne dass eine Umsetzung erfolgt ist. Es ist daher wenig sinnvoll, diese Maßnahmen erneut zu beschließen.

Entsprechend des vorliegenden Endberichtes zur P+R-Konzeption ist die Echtzeitdatenerfassung die wesentliche Voraussetzung für ein modernes Verkehrssystemmanagement. Darauf basierend muss der Schwerpunkt der kurzfristigen Maßnahmen auf der besseren Ausgestaltung, Verzahnung und Digitalisierung liegen. Erkenntnisse aus diesem Prozess müssen Grundlage für den Ausbau der Kapazitäten beim P+R werden. Die Analyse zeigt, dass der Erfolg des P+R-Konzeptes wesentlich mehr von der qualitativen Ausgestaltung als von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Plätze abhängt. Dieses gilt insbesondere solange, wie im Zielgebiet eine ausreichende Zahl an Parkmöglichkeiten zur Verfügung steht.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die kurzfristigen Maßnahmen wird auf die Beschlussvorlage verwiesen. Bei den langfristigen Maßnahmen ist aufgrund der Prüfstruktur von keinen zusätzlichen Kosten auszugehen. Des Weiteren wird auf die Finanzierungszusammenhänge in der BV verwiesen: Bei den langfristigen Maßnahmen gilt, dass diese stufenweise über mehrere Jahre verteilt erfolgen soll. Zudem können Maßnahmen nach Prioritäten z. B. in räumliche Korridore gegliedert werden. Es wird somit davon ausgegangen, dass ab Projektstart im Schnitt pro Jahr max. 1 Mio. € umgesetzt werden können. Wo möglich und nötig sollen z. B. Synergieeffekte mit Maßnahmen des Landkreises Rostock oder Fördermitteln des Landes M-V genutzt werden. Sowohl Maßnahmen als auch den Maßnahmen zuzuordnende Kosten sind in den folgenden Arbeitsprozessen inhaltlich zu untersetzen.

Teilhaushalt:

Produkt:

Bezeichnung:

ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

Haushalts-jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Auf-wendungen	Ein-zahlungen	Aus-zahlungen

☐ Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

☐ liegen nicht vor.

☐ werden nachfolgend angegeben

Julia Kristin Pittasch (FDP) Christoph Eisfeld (FDP)

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	Beteiligt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Amt für Mobilität Amt für Umwelt- und Klimaschutz	
fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus		
Federführendes Amt: Bauamt		
2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007 zum Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
01.06.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
03.06.2021	Finanzausschuss	Empfehlung
16.06.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die 2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007 zum Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil, (Anlage) abzuschließen.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 4 S. 2 Kommunalverfassung M-V i. V.m. § 6 (3) Nr. 9 Hauptsatzung

bereits gefasste Beschlüsse:

0055/07-DV vom 04.07.2007 und 2011/BV/1870 vom 13.04.2011

Sachverhalt:

Aufgrund des Investitionsinteresses von VGP, an diesem Standort Hallen für die Vermietung an Gewerbe- und Logistikbetriebe zu errichten, ist es erforderlich, den 2007 zwischen der Stadt und der WIRO Wohnungsgesellschaft mbH geschlossenen und 2011 geänderten Erschließungsvertrag an die neuen Anforderungen anzupassen.

Die geänderte Regenentwässerungskonzeption und die neu aufgenommene Verpflichtung des Erschließungsträgers, die Planstraßen F und G herzustellen, erfordern den Abschluss der vorliegenden 2. Änderung des Erschließungsvertrages.

Nach wie vor enthält der Erschließungsvertrag die Verpflichtung des Erschließungsträgers, die innerhalb der öffentlichen Grünfläche festgesetzte öffentliche Immissionsschutzanlage zu errichten. Nach Abnahme der mangelfreien Immissionsschutzanlage übernimmt die Stadt diese in ihre Verwaltung und Unterhaltung.

Diese Erschließungsanlage dient dem Schutz des angrenzenden Wohngebietes vor unzumutbaren gewerblichen Lärmimmissionen.

Der Erschließungsvertrag regelt die vollständige Übernahme der Kosten durch den Erschließungsträger, die bei der Erfüllung des Vertrages entstehen.

Die Stadt hat zur anteiligen Finanzierung der öffentlichen Erschließung einschließlich der Verkehrsanlagen, der Ver- und Entsorgungsanlagen, der Grün- und Ausgleichsmaßnahmen sowie der Lärmschutzanlage Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ beim Landesförderinstitut M-V beantragt und wird sich in Höhe der bewilligten Zuwendungen an der öffentlichen Erschließung beteiligen. Die geplanten Erschließungskosten betragen 5.825.027,00 EUR. Es wird mit einer etwa 60 %-igen Zuwendung - bezogen auf die förderfähigen Erschließungskosten - in Höhe von ca. 3.375.000,00 EUR gerechnet.

Sämtliche Grundstücke im Erschließungsgebiet befinden sich im Eigentum des Erschließungsträgers. Für ein Grundstück liegt ihm die erforderliche Verfügungsberechtigung vor. Teilflächen von zwei privaten Grundstücken am östlichen Rand des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes, auf denen überwiegend privates Grün festgesetzt ist, konnten durch den Erschließungsträger nicht erworben werden. Sie wurden wegen Nichtverfügbarkeit aus dem Erschließungsgebiet herausgenommen.

Auf der Grundlage des bestehenden Erschließungsvertrages vom 23.10.2007 wurde am 18.01.2021 mit der Erschließung begonnen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	BV_2. Vertragsänderung	öffentlich
---	------------------------	------------

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007

zum Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 "Gewerbepark Brinckmansdorf", nördlicher Teil

**Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Neuer Markt 1
18055 Rostock**

vertreten durch den Oberbürgermeister
Herrn Claus Ruhe Madsen

(nachfolgend **Stadt** genannt)

u n d

**die WIRO Wohnen in Rostock
Wohnungsgesellschaft mbH
Lange Straße 38
18055 Rostock**

vertreten durch die Geschäftsführung
Herrn Ralf Zimlich
und Herrn Christian Jentzsch

(nachfolgend **Erschließungsträger** genannt)

vereinbaren nachstehende Vertragsänderung:

Präambel

Im nördlichen Bereich des Bebauungsplanes Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“ sollen große Bereiche mit Hallen für die Vermietung an Gewerbe- und Logistikbetriebe entwickelt werden. Die verkehrliche Anbindung wird, wie bisher vorgesehen, über die zentrale Achse der Planstraßen B und I mit Anschluss an die Timmermannsstrat, ehemals Planstraße A, erfolgen. Ergänzend dazu verpflichtet sich der Erschließungsträger nun zur Herstellung der Planstraßen F und G.

Des Weiteren reagiert diese Vertragsänderung auf geänderte Anforderungen an das Entwässerungskonzept.

Den Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zur Förderung wirtschaftsnaher Infrastruktur vom 27.11.2006 und den Änderungsantrag vom 22.06.2009 zur Umsetzung der Erschließung einschließlich Lärmschutzanlage hat die Stadt mit Schreiben vom 11.07.2011 an das Landesförderinstitut M-V zurückgezogen. Aufgrund des nun für das o.g. Gebiet vorliegenden Investitionsinteresses hat die Stadt am 15.06.2020 erneut einen Antrag auf Investitionszuschuss gestellt.

Der Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 ist seit dem 13.03.2002 rechtskräftig. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes ist am 14.03.2018 in Kraft getreten.

§ 1

§ 1 Abs. 1 wird neu gefasst:

- (1) Die Stadt überträgt auf der Grundlage des § 11 Abs. 1 BauGB die Erschließung auf den Erschließungsträger. Die Umgrenzung des Erschließungsgebietes ergibt sich aus dem dieser Vertragsänderung als Anlage 1 beigefügten Plan. Die mit der 1. Vertragsänderung vereinbarten Anlagen 1.1 und 1.2 entfallen.

§ 1 Abs. 4 a) und Anlage 2 werden ergänzt:

§ 1 Abs. 4 a) und Anlage 2 werden durch die rechtskräftige 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“ ergänzt.

§ 1 Abs. 4 b) wird wie folgt neu gefasst:

- 4 b) die Erschließungsprojekte auf der Grundlage der Ausführungsplanung (Phase 5 HOAI) bzw. der Objektplanung Freianlagen

§ 2**§ 2 Abs. 1 wird neu gefasst:**

- (1) Für die Erschließungsmaßnahmen im Anschlussbereich an die Timmermannsstrat wird eine Teilfläche des in Anlage 3.1 genannten städtischen Grundstücks Gemarkung Riekdahl, Flur 3, Flurstück 10/23 benötigt. Dieses Flurstück wird bereits als öffentliche Erschließungsanlage bzw. öffentliches Grün genutzt und dem Erschließungsträger unentgeltlich für den Zeitraum der Durchführung übergeben.

§ 2 Abs. 2 wird neu gefasst:

- (2) Die in Anlage 3.2 aufgeführten Flurstücke befinden sich im Eigentum des Erschließungsträgers.

§ 3**§ 3 Abs. 1 b) wird neu gefasst:**

- b) die erstmalige Herstellung der Erschließungsstraße, bestehend aus den Planstraßen B und I, sowie die erstmalige Herstellung der Planstraßen F und G einschließlich
- Fahrbahnen
 - Parkflächen für Kraftfahrzeuge
 - Gehwege
 - Straßenentwässerung
 - Straßenbeleuchtung
 - Straßenbegleitgrün
 - Straßenmarkierung
 - Verkehrsbeschilderung (Straßennamen und Verkehrsregelung)
 - Flächen für Abfallbeseitigung im öffentlichen Raum

§ 3 Abs. 4, Sätze 1 und 2 werden neu gefasst:

- (4) Der Erschließungsträger hat alle notwendigen bau- und wasserrechtlichen sowie sonstigen Genehmigungen bzw. Zustimmungen vor Baubeginn einzuholen und der Stadt vorzulegen. Beispielsweise bedarf die Benutzung der Gewässer der wasserbehördlichen Erlaubnis.

§ 3 Abs. 5 wird neu gefasst:

- (5) Die Erschließung erfolgt so, dass schädliche Bodenveränderungen, insbesondere bodenschädigende Prozesse, nicht hervorgerufen werden. Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen und Erschließungsanlagen im Erschließungsgebiet ausgehoben wird, ist getrennt von sonstigem Aushub zu lagern, in nutzbarem Zustand gem. DIN 18915 zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Die Lagerfläche ist mit dem Amt für Umwelt- und Klimaschutz abzustimmen. Seine Verbringung und Verwertung außerhalb des Erschließungsgebietes bedarf der Zustimmung der Stadt.

§ 3 Abs. 6 und 7 werden eingefügt:

- (6) Vor der Erschließung ist ein Bodenmanagementkonzept (BMK) anzufertigen, mit dem Amt für Umwelt- und Klimaschutz abzustimmen und in das Eigentum der Stadt zu übergeben.
- (7) Das Integrierte Entwässerungskonzept der Hansestadt Rostock (INTEK 2013) weist für Starkregenereignisse Gefährdungslagen im Stadtgebiet aus. Weiterhin wurden im Integralen Entwässerungsleitplan (IELP 2016) Entwässerungsachsen (Gewässer, Regenwasserleitungen, Relief) modelliert, welche für die zukünftige Stadtentwässerung von wesentlicher Bedeutung sind. Der Bau der Erschließungsanlagen muss gemäß § 37 WHG so erfolgen, dass sich die hydrologische Situation für angrenzende Flächen nicht verschlechtert. Weiterhin hat die Planung die Auswirkungen auf ggf. vorhandenen Entwässerungsachsen mit abzubilden und Maßnahmen zur Vermeidung vorzusehen (Literaturempfehlung: DWA/BWK T1/2013 „Starkregen und urbane Sturzfluten - Praxisleitfaden zur Überflutungsvorsorge“).

Die bisherigen Regelungen des § 3 Abs. 6 und § 3 Abs. 7 werden zu § 3 Abs. 8 und § 3 Abs. 9.

§ 4**Nach § 5 Abs. 1 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:**

Mit der Erstellung des Bodenmanagementkonzepts beauftragt der Erschließungsträger einen bodenkundlichen Sachverständigen.

In § 5 Abs. 2 werden die Bezeichnungen der arbeitsverantwortlichen Ämter geändert:

Tief- und Hafenbauamt in Tiefbauamt

Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege in Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen

Nach § 5 Abs. 2 Satz 2 wird folgender Satz ergänzt:

Mit der Ausschreibung und Ausführung der Bauleistungen darf erst begonnen werden, wenn die Genehmigung nach Abs. 5 erteilt worden ist.

§ 5 Abs. 4 bis 6 werden ergänzt:

- (4) Vor Erarbeitung der Genehmigungsplanung ist hinsichtlich Lage und Anordnung der Leitungen in Bezug und Abstand zu geplanten Bäumen mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen eine Abstimmung zu führen.
- (5) Die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sowie die Ausführungsplanungen sind gemäß den Anlagen 4 und 5 bei den Arbeitsverantwortlichen der Stadt zur Genehmigung einzureichen.
- (6) Bereits in der Planungsphase sind die Anforderungen der Stadt an die Aufstellung von Leistungsverzeichnissen zu berücksichtigen (Anlage 6).

§ 5**§ 6 Abs. 2 Einschub Satz 2:**

Das Tiefbauamt ist zur Bauanlaufberatung und den folgenden Bauberatungen einzuladen.

§ 6 Abs. 4 und § 6 Abs. 5 werden eingefügt:

- (4) Vor Beginn der Hochbaumaßnahmen sind die Entwässerungsanlagen und die vorgesehenen Straßen als Baustraßen herzustellen. Schäden, einschließlich der Straßenaufrüche an den Baustraßen, sind vor Fertigstellung der Straßen fachgerecht durch den Erschließungsträger zu beseitigen. Eine Endfertigstellung der Erschließungsanlage ist möglich, wenn die angrenzenden Grundstücke zu ca. 80 % bebaut sind und weiterer Baustellenverkehr als nur für die Anliegergrundstücke ausgeschlossen werden kann.
- (5) Wird aus öffentlichem Interesse eine vorzeitige Endfertigstellung von Erschließungsanlagen unabhängig vom Hochbau notwendig, sind diese Anlagen baulich folgendermaßen auszuführen:
 - a) Ausführung der Belastungsklasse eine Klasse höher als gemäß RStO für die gesamte Verkehrsfläche mit Ausnahme der Gehwege.
 - b) Errichtung von Über- und Anfahrschutzanlagen für gefährdete Einbauten und bereits fertig gestellte Pflanzungen und Ansaaten. Die Demontage dieser Schutzanlagen erfolgt in Abstimmung mit der Stadt (Tiefbauamt bzw. Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen) durch den Erschließungsträger.

Die bisherige Regelung des § 6 Abs. 4 wird zu § 6 Abs. 6.

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

§ 6**§ 7 Abs. 1 wird neu gefasst:**

- (1) Vom Tage des Beginns der Erschließungsarbeiten bis zur Übernahme in die Verwaltung und Unterhaltung übernimmt der Erschließungsträger im gesamten Erschließungsgebiet die Verkehrssicherungspflicht.

§ 7**§ 8 Abs. 2 Satz 2 wird ersetzt:**

Es gilt die Frist von vier Jahren für die Verjährung von Mängelansprüchen gemäß VOB.

§ 8 Abs. 8 wird neu gefasst:

- (8) Mit Abnahme sind der Stadt die erforderliche Liegenschaftsvermessung sowie die Fortführung des Liegenschaftskatasters nachzuweisen. Liegenschaftsvermessungen sind im Rahmen von Baumaßnahmen immer dann zu veranlassen, wenn die Feststellung der Lage vorhandener Flurstücksgrenzen und/oder die Bildung neuer Flurstücksgrenzen erforderlich sind (sogenannte Schlussvermessungen). Zur Abnahme sind vom Erschließungsträger die technischen Dokumentationen gemäß Anlagen 7.1, 7.2 und 7.3 einschließlich der Anschaffungs- und Herstellungskosten an die Stadt zu übergeben. Diese werden Eigentum der Stadt. Auf die in den Anlagen 7.1 und 7.2 enthaltenen Erläuterungen wird verwiesen.

§ 8 Abs. 9 entfällt

Die bisherigen Regelungen § 8 Abs. 10 und § 8 Abs. 11 werden zu § 8 Abs. 9 und § 8 Abs. 10.

§ 8**§ 9 Abs. 1 wird neu gefasst:**

- (1) Mit Abnahme der mangelfreien öffentlichen Erschließungsanlagen, insbesondere des Lärmschutzbauwerks, und der öffentlichen Grünflächen einschließlich erschließungsbedingte Ausgleichsflächen übernimmt die Stadt diese in ihre Verwaltung und Unterhaltung. Voraussetzung für diese Übernahme ist die Abnahme sowie die Übergabe sämtlicher in den Anlagen 7.1, 7.2 und 7.3 aufgeführten Unterlagen unter Berücksichtigung der Erläuterungen. Die Übernahme der mit den Erschließungsanlagen bebauten Grundstücke erfolgt unentgeltlich, kosten- und lastenfrei nach Maßgabe eines gesonderten Grundstücksübertragungsvertrages.

§ 9**§ 10 Abs. 1 wird neu gefasst:**

- (1) Die Stadt hat am 15.06.2020 einen Antrag auf Gewährung einer Zuwendung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ beim Landesförderinstitut M-V gestellt.

§ 10 Abs. 4 und § 10 Abs. 5 werden ergänzt:

- (4) Die Vertragsparteien werden Regelungen treffen zur Wertabschöpfung in einem Abschöpfungsvertrag i.S.v. Ziffer 3.1.6 des Koordinierungsrahmens der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, die sicherstellen, dass etwaige Gewinne oder Vorteile beim Erschließungsträger abgeschöpft werden und nach Abzug der Aufwendungen nach Ablauf der Zweckbindungsfrist an den Zuwendungsgeber abgeführt werden.
- (5) Der Erschließungsträger haftet gegenüber der Stadt in vollem Umfang für die bewilligungskonforme Durchführung des Vorhabens und dementsprechend für den Fall einer etwaigen Rückforderung von Fördermitteln.

§ 10**§ 11 Abs. 1 Satz 1 wird ersetzt:**

- (1) Nach Abnahme der Erschließungs- und grünordnerischen Maßnahmen sind für die Dauer der Verjährungsfrist für die Mängelansprüche für diese Maßnahmen getrennte Bürgschaften in Höhe von jeweils 3 % der Kosten vorzulegen.

§ 11**§ 13 wird neu gefasst:**

Bestandteile dieses Vertrages sind:

- | | | |
|----|---|------------|
| a) | Plan zur Umgrenzung des Erschließungsgebietes | Anlage 1 |
| b) | der rechtskräftige B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“
sowie die rechtskräftige 1. Änderung des Bebauungsplanes | Anlage 2 |
| c) | Verzeichnis über die Flurstücke, die im Eigentum der Stadt stehen | Anlage 3.1 |
| d) | Verzeichnis über die Flurstücke, die sich bereits im Eigentum
des Erschließungsträgers befinden | Anlage 3.2 |
| e) | Inhaltsverzeichnis Entwurfs- und Genehmigungsplanung | Anlage 4 |
| f) | Inhaltsverzeichnis Ausführungsplanung | Anlage 5 |
| g) | Anforderungen der Stadt an die Aufstellung v. Leistungsverzeichnissen | Anlage 6 |

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

- | | | |
|----|--|------------|
| h) | Dokumentation zur Bauabnahme von Erschließungsanlagen | Anlage 7.1 |
| i) | Technische Dokumentation zur Bauabnahme von grünordnerischen Maßnahmen | Anlage 7.2 |
| j) | Anlage zum Aktivierungsprotokoll für Anlagegüter des Amtes für Umwelt- und Klimaschutz | Anlage 7.3 |
| k) | Vordruck Gewährleistungsbürgschaft | Anlage 8 |

§ 12

§ 13 a wird eingefügt:

§ 13 a Rechtsnachfolge

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

Im Übrigen gilt der Erschließungsvertrag vom 23.10.2007 in der Fassung der 1. Änderung vom 24.05.2011 unverändert fort.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

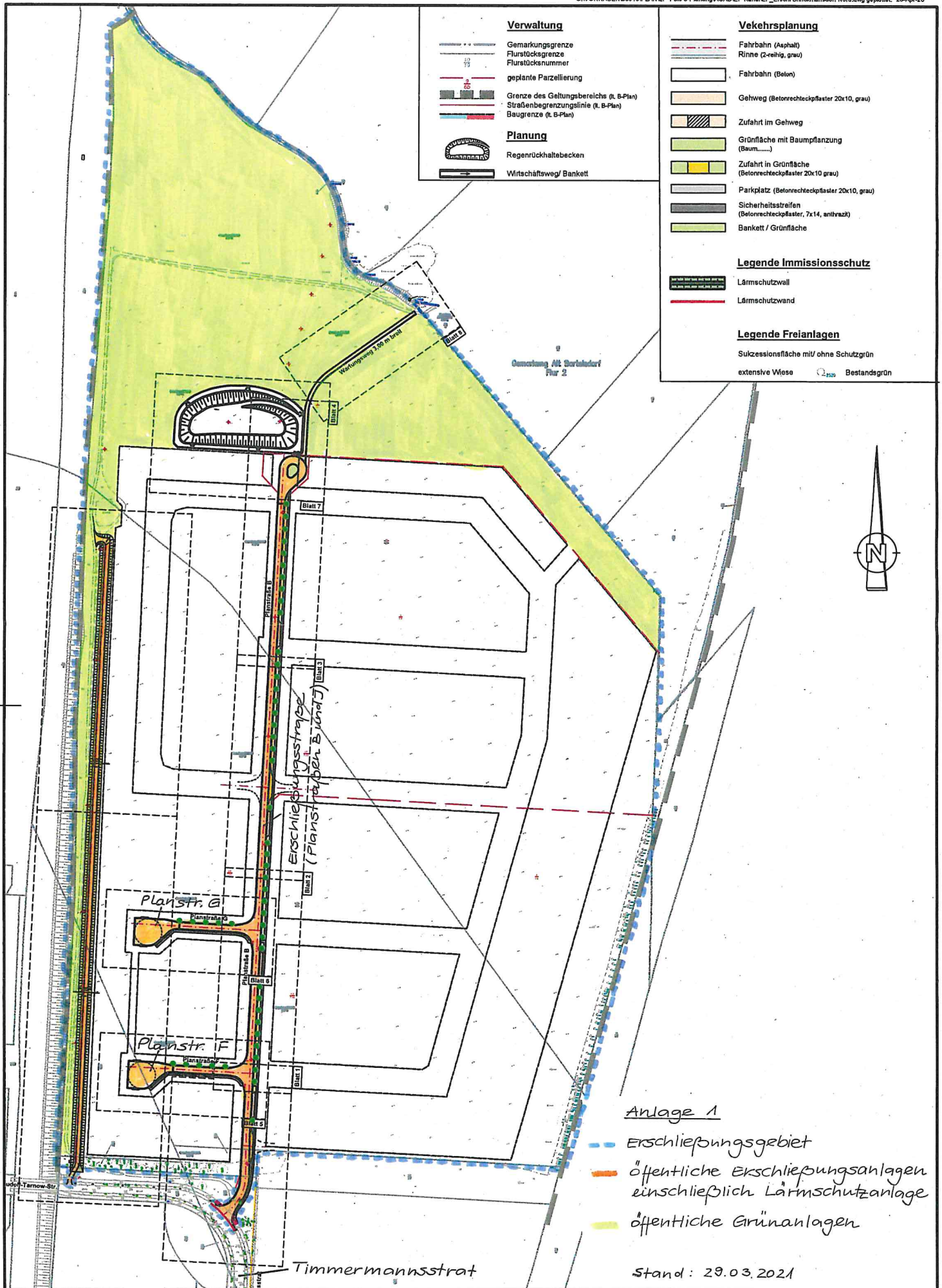
WIRO Wohnen in Rostock
Wohnungsgesellschaft mbH

Claus Ruhe Madsen
Oberbürgermeister

Holger Matthäus
Senator Infrastruktur,
Umwelt und Bau

Ralf Zimlich
Vorsitzender
Geschäftsführer

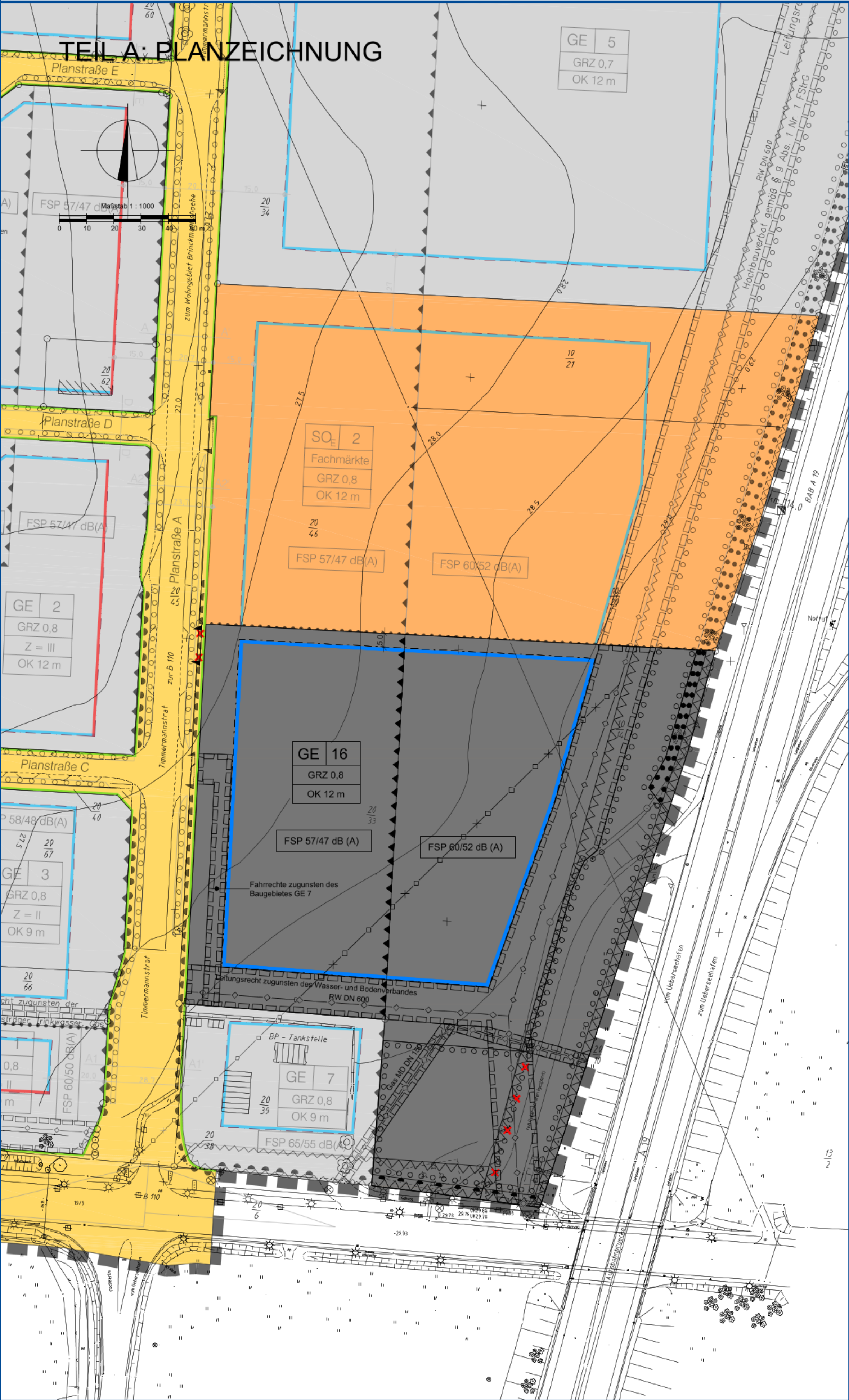
Christian Jentzsch
Prokurist



SATZUNG DER HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK

ÜBER DIE 1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. 12.GE.52 FÜR DEN "GEWERBEPARK BRINCKMANSDORF"

Aufgrund des § 10 i.V.m. § 13 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. 09. 2004 (BGBl. I S. 2414), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I, S. 1057), sowie nach § 86 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V 2015 S. 344), geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 07. Juni 2017 (GVOBl. M-V S. 106), wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom 31.01.2018 folgende Satzung über die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 12.GE.52 für den Gewerbepark Brinckmansdorf nördlich der Tessiner Straße (B 110), westlich der Bundesautobahn A 19, südlich des Geschützten Landschaftsbestandteils "Oberes Carbakta" und östlich der Bahngleise Kavelstorf-Überseehafen, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), erlassen:



PLANZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I, S. 1057) sowie die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 -PlanzV 90-) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

Planzeichen	Erläuterung	Rechtsgrundlage
I. FESTSETZUNGEN		
ART DER BAULICHEN NUTZUNG		(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)
GE	Gewerbegebiet	(§ 8 BauNVO)

MASZ DER BAULICHEN NUTZUNG	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)
GRZ	Grundflächenzahl
II	Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß, z.B. II
OK	Oberkante als Höchstmaß über Straßenbegrenzungslinie

BAUWEISE, BAULINIEN, BAUGRENZEN	(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)
Baugrenze	

Ein- bzw. Ausfahrten und Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen	(§ 9 Abs. 1 Nr. 4, 11 und Abs. 6 BauGB)
Ein- und Ausfahrt	
Bereich ohne Ein- und Ausfahrt	
Bereich ohne Ein- und Ausfahrt - entfallend	

HAUPTVERSORGUNGS- UND HAUPTABWASSERLEITUNGEN	(§ 9 Abs. 1 Nr. 13 und Abs. 6 BauGB)
oberirdisch, hier: 20 kV	
unterirdisch, hier: Regenwasser DN 60, Trinkwasser DN 150, DN 300, Gas DN 150, Abwasser DN 300	
unterirdisch (fortfallend) hier: Gas, Regenwasser	

PLANUNGEN, NUTZUNGSREGELUNGEN, MASZNAHMEN UND FLÄCHEN FÜR MASZNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON NATUR UND LANDSCHAFT (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 13 und Abs. 6 BauGB)

Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a 13 und Abs. 6 BauGB)
Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen - entfallend	(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a 13 und Abs. 6 BauGB)
Umgrenzung von Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern	(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b und Abs. 6 BauGB)

SONSTIGE PLANZEICHEN	
Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen	(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB)
Umgrenzung der Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes	(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 und Abs. 6 BauGB)
Flächenschalleistungspegel in dB(A) als Höchstmaß tags/nachts	(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 und Abs. 6 BauGB)
Umgrenzung der Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind	(§ 9 Abs. 1 Nr. 10 und Abs. 6 BauGB)

II. DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER	
vorhandene Flurstücksgrenze	
Flurstücksbezeichnung	
Bemaßung	

TEIL B: TEXT

Textliche Festsetzungen	Rechtsgrundlage
-------------------------	-----------------

1. Art und Maß der baulichen Nutzung: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
es entfallen:
Sondergebiet Einzelhandel (SOE1), hier: Möbelhaus
Festsetzungen 1.5 - 1.7

es wird geändert:
3. Festsetzungen zur Grünordnung (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, Nr. 25 BauGB)
3.16 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe auf Bau- und Verkehrsflächen, die als öffentliche Grünfläche „extensive Wiese“ und „Schutzgrün“ nördlich der Planstraße A und nördlich von GE 4 festgesetzt sind, sind GE/1 - 5 und GE 16 und SO₂ sowie den Planstraßen A, C-E gesammelt zugeordnet.
Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe auf Bau- und Verkehrsflächen, die als öffentliche Grünfläche „extensive Wiese“ westlich der Fläche für Lärmschutzmaßnahmen an GE/8 festgesetzt sind, sind GE/8-15 sowie den Planstraßen B, F - J gesammelt zugeordnet.
Von den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe auf Bau- und Verkehrsflächen, die innerhalb der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im nördlichen Plangebiet festgesetzt sind, werden 10,5 ha den Bau- und Verkehrsflächen mit Ausnahme von GE/7 gesammelt zugeordnet.
Als Verteilungsmaßstab für die Kosten der Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gilt der m² der maximal zulässigen Versiegelung auf Bau- und Verkehrsflächen.

es wird hinzugefügt:
3. Festsetzungen zur Grünordnung (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, Nr. 25 BauGB)
3.18 Gehölzrodungen und Flächenberäumungen dürfen aus Gründen des Artenschutzes generell nicht in der Zeit vom 01. März bis 30. September erfolgen. Außerhalb dieses Zeitraumes sind derartige Arbeiten zulässig, wenn durch einen Vogel-Sachverständigen ein Brutvorkommen im zu bearbeitenden Bereich ausgeschlossen werden kann.
5. Örtliche Bauvorschriften (86 LBauO M-V)
5.6 Ausnahmsweise zulässig ist die Überschreitung der Gebäudehöhe (12 m OK) um 3 m und in einer Breite von 25 m für max. 2 auskragende Gebäudesegmente, die der Werbung dienen.

VERFAHRENSVERMERKE

- Aufgestellt aufgrund des Aufstellungsbeschlusses der Bürgerschaft vom 12.07.2017. Die ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ist durch Abdruck im "Städtischen Anzeiger" - Amtsblatt der Hansestadt Rostock - am 02.08.2017 erfolgt.
- Die für die Raumordnung und Landesplanung zuständige Stelle ist beteiligt worden.
- Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ist am 06.06.2017 durchgeführt worden.
- Von den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 21.07.2017 gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und § 4 Abs. 2 BauGB die Stellungnahme eingeholt.
- Die Bürgerschaft hat am 12.07.2017 den Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplans mit der Begründung beschlossen und zur Auslegung bestimmt.
- Der Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplans sowie die Begründung haben in der Zeit vom 14.08.2017 bis zum 15.09.2017 während der Dienst- und Öffnungszeiten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen. Die öffentliche Auslegung ist mit den Hinweisen, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist von jedermann schriftlich oder zur Niederschrift vorgebracht werden können, dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über die 1. Änderung des Bebauungsplans unberücksichtigt bleiben können und dass ein Antrag nach § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung auf Normenkontrolle unzulässig ist, soweit mit ihm Einwendungen geltend gemacht werden, die vom Antragsteller im Rahmen der Auslegung nicht oder verspätet geltend gemacht wurden, aber hätten geltend gemacht werden können, durch Abdruck im "Städtischen Anzeiger" - Amtsblatt der Hansestadt Rostock - am 02.08.2017 ortsüblich bekannt gemacht worden.
- Die Bürgerschaft hat die Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am 31.01.2018 geprüft. Das Ergebnis ist mitgeteilt worden.
- Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 12.GE.52 für den Gewerbepark Brinckmansdorf wurde am 31.01.2018 von der Bürgerschaft als Satzung beschlossen. Die Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplans wurde mit Beschluss der Bürgerschaft vom 31.01.2018 gebilligt.

Rostock, 20.02.2018
[Signature]
Leiter des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

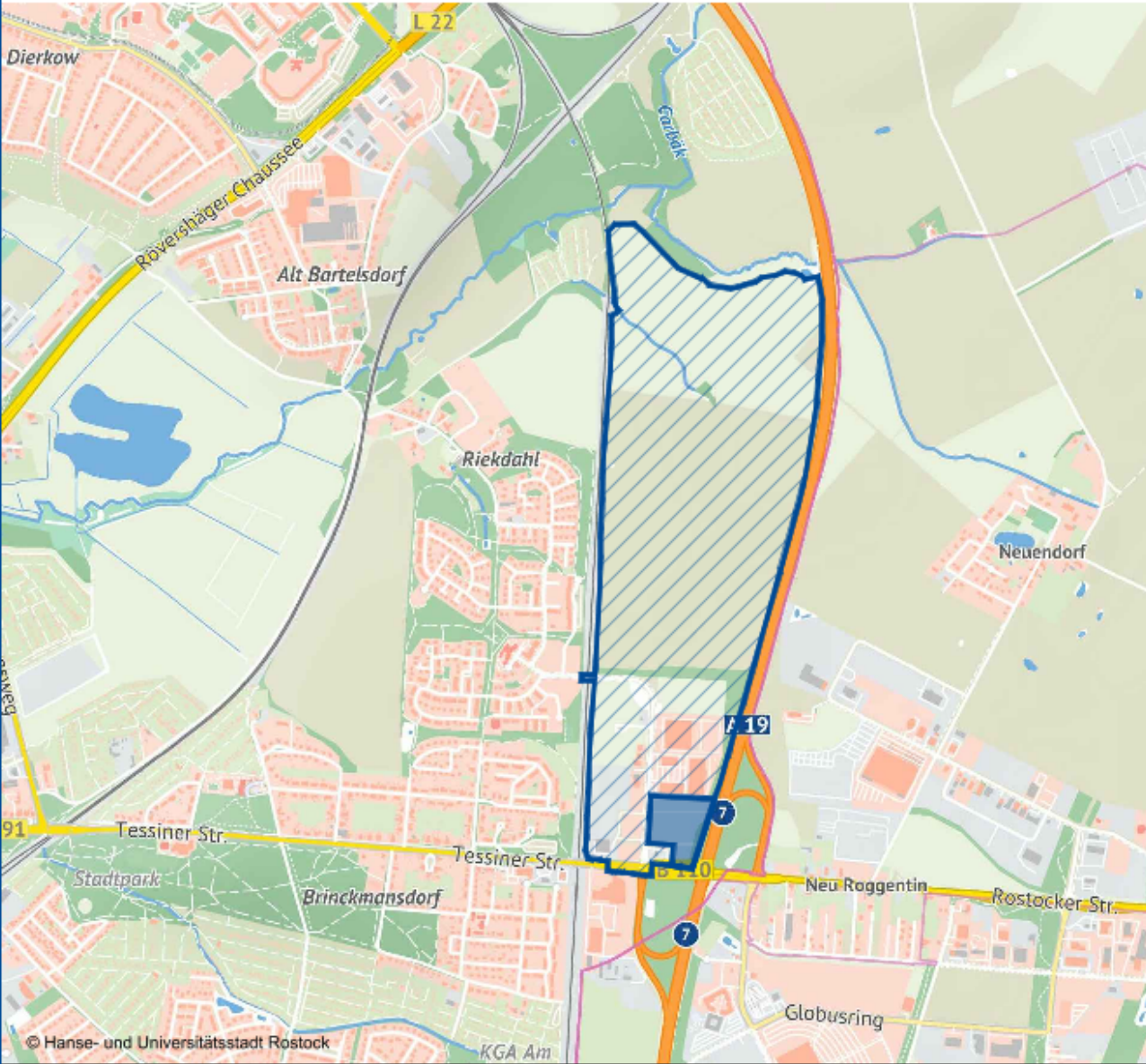
Rostock, 26.02.2018
[Signature]
Oberbürgermeister

10. Der Beschluss über die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 12.GE.52 für den Gewerbepark Brinckmansdorf sowie die Stelle, bei der der Plan auf Dauer während der Dienststunden von jedermann eingesehen werden kann und über den Inhalt Auskunft zu erhalten ist, sind durch Abdruck im "Städtischen Anzeiger" - Amtsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock - am 02.08.2017 ortsüblich bekannt gemacht worden.
In der Bekanntmachung ist auf die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Vorschriften über das Verhältnis der 1. Änderung des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und von Mängeln der Abwägung sowie auf die Rechtsvorschriften und Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 BauGB) und weiter auf Fälligkeit und Erlöschen von Entschädigungsansprüchen (§ 44 BauGB) hingewiesen worden.
Die Satzung über die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 12.GE.52 für den Gewerbepark Brinckmansdorf ist mit Ablauf des 20.02.2018 in Kraft getreten.

Rostock, 25.03.2018
[Signature]
Leiter des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

Anlage 2

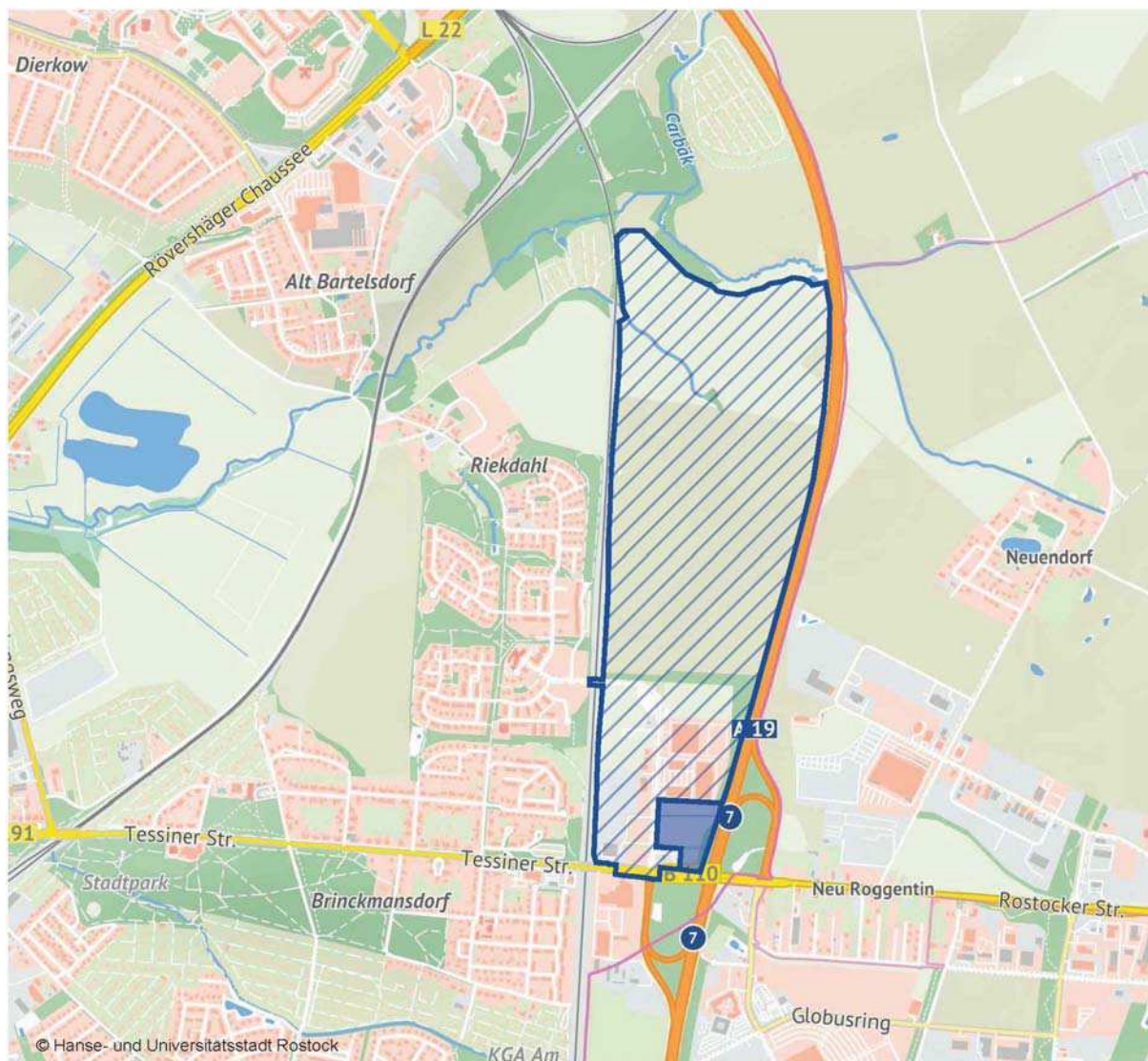
Übersichtsplan



Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 12.GE.52

für den Gewerbepark Brinckmansdorf nördlich der Tessiner Straße (B 110), westlich der Bundesautobahn A 19, südlich des Geschützten Landschaftsbestandteils "Oberes Carbakta" und östlich der Bahngleise Kavelstorf-Überseehafen

Rostock, 26.02.2018
[Signature]
Methling
Oberbürgermeister



Übersichtsplan

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Land Mecklenburg - Vorpommern

1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 12.GE.52

für das Gebiet „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlich der Tessiner Straße (B 110), westlich der Bundesautobahn A 19 und östlich der Bahnstrecke Kavelstorf - Übersee

Begründung

gebilligt durch Beschluss der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 31.01.2018.

ausgefertigt am 26.02.2018



P. Mehlhorn
Oberbürgermeister

Inhalt

1	PLANUNGSANLASS	3
1.1	Ziel und Zweck der Planung/Grundzüge	3
1.2	Geltungsbereich des Bebauungsplanes	3
1.3	Bisheriger Verfahrensablauf	3
2	PLANUNGSGRUNDLAGEN	5
2.1	Planungsrechtliche Grundlagen und Vorgaben übergeordneter Planungen	5
2.2	Angaben zum Bestand	7
2.2.1	Städtebauliche Ausgangssituation und Umgebung	7
2.2.2	Nutzung und Bebauung	7
2.2.3	Soziale, verkehrliche und stadttechnische Infrastruktur	8
2.2.4	Eigentumsverhältnisse	8
2.2.5	Baugrundverhältnisse, Altlasten	8
3	PLANUNGSINHALTE	9
3.1	Art der baulichen Nutzung	9
3.2	Maß der baulichen Nutzung	9
3.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche	9
3.4	Verkehrerschließung	10
3.5	Flächen für Versorgungsanlagen	10
3.6	Technische Infrastruktur	11
3.7	Grünordnung	11
3.8	Artenschutzrechtliche Aspekte der Planung	11
3.9	Eingriffs- Ausgleichsbilanz	11
3.10	Nutzungsbeschränkungen (Immissionsschutz)	11
4	SCHWERPUNKTE DER ABWÄGUNG	12
5	FLÄCHENBILANZ	12
6	SICHERUNG DER PLANDURCHFÜHRUNG	12
6.1	Bodenordnende Maßnahmen	12
6.2	Verträge	12
6.3	Kosten und Finanzierung	12
7	DURCHFÜHRUNGSRELEVANTE HINWEISE	12

1 PLANUNGSANLASS

1.1 Ziel und Zweck der Planung/Grundzüge

Mit der 1. Änderung des B-Plan Nr. 12.GE.52 soll ein rechtskräftig festgesetztes Baugebiet an die Nachfrage- und Marktsituation angepasst werden.

Insbesondere soll mit der 1. Änderung der in Frage kommende Nutzungsrahmen für gewerbliche Ansiedlungen erweitert werden. Die Änderung dient damit gleichzeitig der Reduzierung bestehender Entwicklungshemmnisse, die durch Festsetzung eines SO-Möbelmarktes gegeben waren und nicht mehr den Entwicklungszielen entsprechen.

Die Grundzüge der Planung werden im Ergebnis des Änderungsverfahrens nicht berührt.

Die Änderung beinhaltet

- Festsetzung eines Gewerbegebietes nach § 8 BauNVO
- Aufhebung eines Sondergebietes - Möbelfachmarkt nach § 11 BauNVO

Das Änderungsverfahren dient dabei der Sicherung der städtebaulichen Ordnung, indem gewährleistet wird, dass Auswirkungen auf die Einzelhandelsentwicklung und die Zentrenstruktur und Störwirkungen gegenüber der westlich benachbarten Wohnnutzung vermieden werden.

1.2 Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des B-Plans Nr. 12.GE.52 erfasst eine Teilfläche innerhalb des gesamten Plangebietes, das am östlichen Rand des Stadtteils in Rostock – Brinckmansdorf, südlich des Geschützten Landschaftsbestandteils „Oberes Carbäktal“, westlich der Bundesautobahn A 19, nördlich der Tessiner Straße (B 110) und östlich der Bahnstrecke Überseehafen – Kavelstorf liegt. Die zu ändernde Fläche umfasst ca. 2,8 ha.

Von der Planänderung unmittelbar betroffen sind die folgenden Flächen in der Gemarkung Riekdahl, Flur 3; Flurstücke 20/33 und 10/14 östlich entlang der Timmermannstrat und nördlich der Tessiner Straße (B 110).

1.3 Bisheriger Verfahrensablauf

Das Planänderungsverfahren wurde durch den Eigentümer der maßgeblich betroffenen Fläche beantragt.

Es entspricht u. a. dem bereits am 19.11.2008 beschlossenen Arbeitsauftrag der Bürgerschaft (0858/08-A), in dessen Ausführung eine Abstimmung mit der obersten Landesplanungsbehörde über den Entscheidungsrahmen für die Zulassung von Einzelhandelsnutzungen erfolgte.

Die Planänderung wird nach § 13a BauGB als B-Plan im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Die Anwendungsvoraussetzungen des § 13a BauGB sind gegeben, da das von der Planung erfasste Baugebiet innerhalb eines rechtskräftigen B-Plans liegt, der zum Siedlungsbereich der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gehört und aktuellen Entwicklungserfordernissen angepasst werden soll. Im Rahmen der 1. Änderung bleibt die zulässige Grundfläche unverändert. Darüber hinaus wird mit der Planänderung weder die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die nach Bundes- oder Landesrecht UVP-pflichtig sind, noch sind Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete betroffen. Von einer Umweltprüfung wird deshalb abgesehen (vgl. § 13a (2) Nr. 1 BauGB).

Die Planänderung wurde durch den Aufstellungsbeschluss der Bürgerschaft vom 12.07.2017 förmlich eingeleitet. In gleicher Sitzung wird der Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplans gebilligt und zur öffentlichen Auslegung bestimmt. Der Aufstellungs- und Entwurfsbeschluss ist im Städtischen Anzeiger vom 02.08.2017 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“

Nach Bekanntmachung im Städtischen Anzeiger vom 02.08.2017 erfolgte die öffentliche Auslegung des Planentwurfs vom 14.08.2017.bis 15.09.2017. Die Behörden wurden parallel zur öffentlichen Auslegung beteiligt.

Die 1. Änderung des Bebauungsplans wurde am .31.01.2018 durch die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Satzung beschlossen.

2 PLANUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Planungsrechtliche Grundlagen und Vorgaben übergeordneter Planungen

Grundlagen des Bebauungsplanes sind:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG - vom 29. Juli 2009 (BGBl. I Nr. 51 vom 06.08.2009 S. 2542)
- Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG M-V) vom 23.02.2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 66)

Verbindliche Vorgaben übergeordneter Planungen sind:

Raumordnung und Landesplanung

Bauleitpläne sind nach § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Die Leitlinien der Landesentwicklung und Ziele der Raumordnung werden durch das Landesraumentwicklungsprogramm M-V (LEP) und das Regionale Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP) vorgegeben.

Nach dem seit dem 30.05.2005 verbindlichen LEP (GVOBl. M-V S. 308) ist der Innenentwicklung Vorrang vor Außenentwicklungen einzuräumen. Bei der Siedlungsentwicklung sollen erschlossene Standortreserven und vorhandene Infrastrukturen vorrangig genutzt und eine räumliche Zusammenführung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Dienstleistung und Kultur befördert werden (LEP Nr. 4.1, RREP Nr. 4.1(3)). Die Planänderung dient diesem Ziel, indem erschlossene Bauflächen den Bedürfnissen der Wirtschaft angepasst und einer Nutzung zugeführt werden.

Entsprechend den Vorgaben des LEP wurde mit den Gemeinden des Stadt-Umland-Raumes Rostock ein verbindlicher Entwicklungsrahmen abgestimmt. Die dort enthaltenen Leitlinien der Siedlungsentwicklung sehen eine Konzentration der Gewerbeentwicklung vorrangig auf die Kernstadt Rostock und ausgewählte Schwerpunktgemeinden des Umlandes vor.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt im Geltungsbereich des B-Plans das Sondergebiet Nr. SO 12.1 (Handel) dar. Die Planungsinhalte der 1. Änderung des B-Plans Nr. 12.GE.52 weichen bezüglich der Festsetzung des Gewerbegebietes von der Sondergebietsdarstellung des FNP geringfügig ab. Die Abweichung ist gem. § 13a (2) Nr. 2 BauGB zulässig, da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt und die Abweichung mit den Anforderungen an eine geordnete städtebauliche Entwicklung (hier insbesondere der Verkehrsentwicklung) vereinbar ist.

Angrenzend an das Plangebiet stellt der FNP im Westen Wohnbauflächen (W 7.1) und im Süden das Gewerbegebiet Nr. GE 12.3 dar. Im Osten grenzt die BAB A 19 und darüber hinaus das Gemeindegebiet Broderstorf an.

Unverbindliche Vorgaben übergeordneter Planungen sind:

Landschaftsplan (§ 1 abs. 6 Nr. 7g BauGB)

Der Landschaftsplan in seiner 1. Aktualisierung von 2013 ist als Leitlinie und Zielorientierung für die Entwicklung von Natur und Landschaft in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bei der Durchführung der Bauleitplanung sowie sonstiger Fachplanungen und städtebaulicher Rahmenplanungen auf dem Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Rahmenvorgabe beachtlich.

Bezüglich des Plangebietes sieht der Landschaftsplan den Schutz des an den Verlauf der Carbak angrenzenden Feuchtgrünlandes vor. Die Ziele der Planänderung sind davon nicht berührt.

Sonstige informelle Planungen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7g, 11 BauGB)

Umweltqualitäts-Zielkonzept: Das am 07.09.2005 durch die Bürgerschaft beschlossene Konzept bündelt umwelt- und naturschutzfachliche Entwicklungsziele als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung und dient als Abwägungsgrundlage in der Bauleitplanung sowie als Bewertungsmaßstab für UVP-Verfahren. Für die Planungsziele der 1. Änderung des B-Plans ergeben sich aus dem Zielkonzept keine Anforderungen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die im Plangebiet festgesetzten flächenbezogenen Schallleistungspegel unverändert einzuhalten sind. Unabhängig von den durch die geplanten Nutzungen verursachten Schallimmissionen bewirkt die vorgesehene Bebauung dabei gleichzeitig eine Abschirmwirkung der Verkehrsräusche der BAB 19 gegenüber der Wohnbebauung von Brinckmansdorf und Brinckmanshöhe.

Das Plangebiet liegt nicht im Bereich von Maßnahmekonzepten zur Gewässerbewirtschaftung, Luftreinhaltung oder zum Umgebungslärm. Es liegt ebenfalls nicht im Bereich von Schutzgebieten.

Auf das Lärmschutzkonzept des rechtskräftigen B-Plans wird in diesem Zusammenhang hingewiesen; es ist durch Einhaltung der festgesetzten flächenbezogenen Schallleistungspegel unverändert umzusetzen.

2.2 Angaben zum Bestand



Abb. 1: Luftbild (Quelle: <http://www.bing.com/maps>, 27.08.2010)

2.1.1 Städtebauliche Ausgangssituation und Umgebung

Das Plangebiet liegt an der östlichen Grenze des Stadtgebietes Rostock. Die unmittelbar angrenzende Autobahn A 19 mit der Abfahrt Rostock Süd gilt als wichtiges Standortmerkmal. Aufgrund der im Westen benachbarten Wohngebiete sind die besonderen Anforderungen des Immissionsschutzes zu beachten.

2.1.2 Nutzung und Bebauung

Das Plangebiet ist im südlichen Teilbereich (südlich der Straßenbrücke über das Gleis zum Überseehafen) voll erschlossen. Die Baugebiete sind teilweise genutzt: ATU, Burger King, Aral-Tankstelle, HOCO Küchen-Fachmarkt / Fitnessstudio, Fachmarktzentrum (Media-Markt, Matratzen Concord, Textilien, Zoohandlung, Aldi-Filiale), HETEC Hausgeräte-Kundendienst, Klöpfer-Holz. Etwa 50 % der erschlossenen Flächen sind noch ungenutzt.

Der nördliche Teil des Plangebietes wird z.Zt. noch landwirtschaftlich als Ackerfläche genutzt.

2.1.3 Soziale, verkehrliche und stadttechnische Infrastruktur

Soziale und Versorgungsinfrastruktur

Das Plangebiet erfüllt keine Infrastrukturaufgaben im sozialen Bereich.

Das Fachmarktzentrum an der Timmermannstrat ist insbesondere aufgrund eines Elektrotechnik/Elektronik-Fachmarktes von regionaler Bedeutung; mit einem Lebensmittel-Discounter übernimmt es auch Versorgungsfunktionen mit Waren des täglichen Bedarfs für die angrenzenden Wohngebiete und für Pendler.

Verkehrliche Infrastruktur

Das Plangebiet ist über den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Tessiner Straße (B 110) / Timmermannstrat an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. In das Kreuzungsbauwerk bindet ebenfalls der westliche Arm der Autobahnabfahrt Rostock Süd ein.

Die Haupteinfahrungsstraße des Gewerbegebietes (Timmermannstrat) dient gleichzeitig der Anbindung des Wohnstandortes Brinckmanshöhe. Sie ist zweispurig mit Linksabbiegespuren an den Einmündungen ausgebildet und bei Bedarf ausbaufähig.

Stadttechnische Infrastruktur

Die im Plangebiet festgesetzten Baugebiete sind bis in Höhe der R.-Tarnow-Straße stadttechnisch erschlossen.

2.1.4 Eigentumsverhältnisse

Die im Plangebiet betroffenen Flurstücke 20/33, 10/14 befinden sich in privatem Eigentum.

Die Flurstücke 20/38, 20/45, 20/48, 10/22 (Timmermannstrat) sowie 19/9, 20/7, 20/44 (Tessiner Straße) sind Eigentum der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Die Flurstücke 10/23, 20/47 gehören dem WWAV.

2.1.5 Baugrundverhältnisse, Altlasten

Der geologische Untergrund besteht überwiegend aus Sand auf Geschiebemergel. Die Schichtung der eiszeitlichen Ablagerungen ist eher heterogen, so dass auch kleinflächig Unterschiede in der Zusammensetzung des Grundmoränenmaterials auftreten können (Geschiebelehm, Sandlinsen, Sand- und Tonhorizonte). Als Bodenarten werden sandige bzw. lehmig - sandige Böden angetroffen.

Im südlichen Teil sind unter dem Mutterboden bzw. örtlichen Auffüllungen anlehmige Sande unterschiedlicher Mächtigkeiten ab 0,2 bis 0,8 m unter Gelände in mitteldichten Lagerungsverhältnissen zu erwarten. Die Sande werden von bindigen, pleistozänen Substraten (Geschiebemergel) mit teilweise eingelagerten Sandschichten ab einer Tiefe von 2,2 m bis 3,7 m unterlagert. Sie sind als stark feinsandige, mittel bis schwach grobsandige, schwach kiesige Sand - Schluff - Gemische anzusprechen und liegen in mindestens steifplastischer, verbreitet sogar in halbfester Konsistenz vor.

Der Plangeltungsbereich gehört zum Wassereinzugsgebiet der Warnow.

Das Gebiet ist frei von Nutzungseinschränkungen aufgrund von Grundwassernutzungen. Der Planungsraum liegt jedoch in einer Grundwasservorsorgefläche, die beim Geologischen Landesamt M-V als für die Grundwassergewinnung nutzbar kartiert ist. Diese Ressourcenfläche ist jedoch ohne rechtliche Relevanz.

Die lehmigen Sande sind als schwach durchlässige Böden i.S.v. DIN 18130 anzusprechen. Eine unmittelbare Gefahr des Schadstoffeintrags in das Grundwasser besteht hier nicht. Aufgrund des hohen Feinkornanteils der Sande und Geschiebelehme ist die Versickerungsfähigkeit der Böden relativ gering, bei wenig intensiven Niederschlägen jedoch ausreichend. Bei hohem Sandanteil ist mit einer hohen Versickerungsrate und einer geringen Frostanfälligkeit des Bodens zu rechnen.

Im Bereich nördlich der Rohrleitungsstrasse wird der Geschiebemergel teilweise von ca. 2 m mächtigem Hochflächensand überlagert. Dieser stellt den oberen ungedeckten und damit ungeschützten Grundwasserleiter dar. Im Umgang mit Wasserschadstoffen ist hier Vorsicht geboten.

Im Plangebiet sind keine Altlasten bekannt; im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes bestehen für die Nutzung des Plangebietes deshalb keine Einschränkungen. Gefährdungen von Grundwasser, Boden, Flora oder Fauna, die auf Schadstoffverunreinigungen zurückzuführen wären, sind nicht erkennbar.

Im südlichen Teilbereich wurde eine Sondierung und Beräumung von Kampfmittelfunden durchgeführt. Einzelfunde können gleichwohl nicht ausgeschlossen werden. Sollten bei Tiefbauarbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls sind die Polizei und ggf. auch die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

3. PLANUNGSINHALTE

3.1 Art der baulichen Nutzung

Gewerbegebiet 15 (§ 8 BauNVO)

Eine 28490 m² große Teilfläche (SO2) des bisherigen Sondergebietes (1 und 2) wird mit der 1. Änderung des B-Plans als Gewerbegebiet überplant. Damit wird einer gezielten gewerblichen Entwicklung am gut erschlossenen Standort Rechnung getragen.

Die geplante Ansiedlung eines Möbelhauses entspricht nicht mehr den Entwicklungszielen des Einzelhandels in Rostock.

Die textlichen Festsetzungen - Sondergebiet Einzelhandel(SO 1), hier: Möbelhaus – Festsetzung 1.5 -1.7 entfallen ersatzlos

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundzüge zum Maß der Nutzung – zulässige Grundfläche und allgemeine Bauhöhe werden den Anforderungen eines GE angepasst.

Die zulässige Bauhöhe ist im Bebauungsplan bisher mit 12 m über Straßenniveau allgemein normiert; eine Überschreitung ist zweckgebunden für einen Funkmast zulässig. Diese Festsetzung wird beibehalten.

Die zulässige überbaubare Grundfläche wird auf 0,8 (§ 17 BauNVO) für Gewerbegebiete erhöht.

Die örtlichen Bauvorschriften über den Ausschluss von Werbeanlagen im 100 m – Bereich der BAB A 19 (TF 5.1), über Werbeanlagen an Gebäuden (TF 5.2), über die Unzulässigkeit von Werbeanlagen mit Wechsel- oder Lauflicht (TF 5.3) und über Standorte für Großtafelwerbung (TF 5.4) bleiben von der zugelassenen Bauhöhenüberschreitung unberührt und gelten fort.

3.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Mit der 1. Änderung des B-Plans wird die Baugrenze im GE 16 in südlicher Richtung um 15 m verschoben.

Der Lärmschutzzweck wird von der geringfügigen Verschiebung der Baugrenze nicht berührt.

3.4 Verkehrserschließung

Zur Beurteilung von Auswirkungen der Planänderung wurden in einem externen Gutachten (Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Brinckmansdorf, Anbindung des Cash&Carry Marktes Handelshof am Knotenpunkt KP2, Brenner BERNARD Ingenieure GmbH, Rostock, März 2017) die prognostizierten Quell- und Zielverkehre des vormals vorgesehenen Möbelhauses dem derzeit geplanten Handelshof gegenübergestellt, um das durch die Nutzungsänderung verursachte Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Timmermannsstrat/Planstraße C zu bewerten. Im Ergebnis der Untersuchung wird bei der Gegenüberstellung der beiden Nutzungsarten (Möbelhaus und Handelshof) sichtbar, dass der Handelshof in der Spitzenstunde deutlich weniger Verkehre generiert als das Möbelhaus (100 Kfz/h gegenüber 15 Kfz/h).

Für die zusätzliche Grundstückszufahrt an der nördliche Grundstücksgrenze wird empfohlen, die vorhandene Linksabbiegespur auf der Timmermannsstrat in Richtung Handelshof ähnlich wie die Linksabbiegespur in Richtung Mediamarkt zu ändern und dadurch die Möglichkeit des Linksausbiegens in die Timmermannsstrat zu schaffen.

Am Knotenpunkt Tessiner Str. (B110) / A19 / Timmermannsstrat ist in der Spitzenstunde entsprechend des Gutachtens nur eine geringe Steigerung der Verkehrsbelastung zu erwarten.

Da dieser Knotenpunkt bereits im Bestand in den Spitzenstunden an der Leistungsfähigkeitsgrenze ist, bleibt es deshalb unabhängig von der Änderung erforderlich, dem Linksabbiegestrom der Zufahrt B110 Tessiner Straße West einen zweiten Fahrstreifen anzubieten und in der Zufahrt Timmermannstrat eine zweistreifige Führung in Richtung Nord zu schaffen, vorzugsweise bis zur Linksabbiegespur des Knotens Timmermannstrat/ Planstraße C, jedoch mit ausreichender Verflechtungsstrecke.

Eine Umsetzung der vg. Ausbauempfehlungen ist im Rahmen der bestehenden Verkehrsflächenfestsetzungen durchführbar. Die Festsetzung zusätzlicher Verkehrsflächen ist deshalb nicht erforderlich. Jedoch ist in den Randbereichen der bestehenden Verkehrsflächen zusätzlicher Grunderwerb erforderlich.

3.5 Flächen für Versorgungsanlagen

Aufgrund der Planänderung ergeben sich keine Erfordernisse für die Festsetzung von zusätzlichen Flächen, die der Versorgung dienen.

3.6 Technische Infrastruktur

Die Planänderung ist ohne Auswirkungen auf die technische Infrastruktur; es ergeben sich keine zusätzlichen Regelungserfordernisse.

3.7 Grünordnung

Das grünordnerische Konzept des B-Plans wird von der 1. Änderung des B-Plans nicht berührt. Die bestehenden grünordnerischen Festsetzungen gelten fort. Hingewiesen wird insbesondere auf die Vorschriften, die private Baugrundstücke betreffen.

3.8 Artenschutzrechtliche Aspekte der Planung

In Anwendung des europäischen Artenschutzes bei der Zulassung von Vorhaben und bei Planungen sind gem. § 44 (5) BNatSchG folgende Verbotstatbestände bezüglich der in Anhang IV a aufgeführten Tierarten sowie der europäischen Vogelarten abzu prüfen:

- Tötungs-/Schädigungsverbot (§ 44 (1) Nr. 1 und 3 BNatSchG): Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und Tötung von Tieren oder ihrer

Entwicklungsformen, soweit die ökol. Funktion der vom geplanten Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nicht mehr gewahrt ist;

- Störungsverbot (§ 44 (1) Nr. 2 BNatSchG): Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten, soweit sich dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Dazu wird die textliche Festsetzung TF 3.18 neu aufgenommen:

„Gehölzrodungen und Flächenberäumungen dürfen aus Gründen des Artenschutzes generell nicht in der Zeit vom 01.März bis 30.September erfolgen. Außerhalb dieses Zeitraumes sind derartige Arbeiten zulässig, wenn durch einen Vogel-Sachverständigen ein Brutvorkommen im zu bearbeitenden Bereich ausgeschlossen werden kann.“

Das Plangebiet stellt sich innerhalb der noch unbebauten Flächen als Ackerbrache dar, die periodisch gemäht werden; der nördliche Abschnitt des Plangebietes ist als Intensivacker genutzt. Aufgrund des Zustandes des Plangebietes ohne Baumbestand, Altbebauung oder sonstige besondere Habitatstrukturen ergeben sich keine Anhaltspunkte für mögliche Beeinträchtigungen besonders geschützter Arten.

Mit der 1. Änderung des B-Plans wird darüber hinaus im Plangebiet eine Zulassung von Vorhaben i.S.v. § 44 BNatSchG nicht neu begründet.

3.9 Eingriffs- Ausgleichsbilanz

Die bestehenden Regelungen zum Ausgleich von Eingriffen i.S.v. § 1a (3) BauGB einschließlich der festgesetzten Vorsorgeflächen für die Durchführung sonstiger naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen werden von der 1. Änderung des B-Plans nicht berührt.

Die textliche Festsetzung TF 3.16 wurde geändert. Hier entfällt SO 1 und wird durch GE 16 ersetzt. Somit entstehen weder inhaltlich noch planungsrechtlich zusätzliche Ausgleichspflichten (§ 1a (3), 13a (2) Nr. 4 BauGB) für die 1. Änderungen des B-Plans, da die Eingriffe im Sinne des § 1a, Abs. 3 Satz 6 vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind.

Dennoch wurde auf der GE 16 Fläche ein Pflanzgebot von ca. 2000 m² für die Erhöhung der GRZ von 0,6 auf 0,8 im Sinne der Grünflächenentwicklung festgesetzt.

3.10 Nutzungsbeschränkungen (Immissionsschutz)

Die bezüglich der betreffenden Teilfläche festgesetzten flächenbezogenen Schallleistungspegel bleiben bestehen, weil die mit der 1. Änderung dort zulässigen gewerblichen Nutzungen ähnliche schalltechnische Eigenschaften wie die bisher zulässige Nutzung haben und diese Nutzungen bei diesen Schallleistungspegeln verhältnismäßig realisierbar sind. Außerdem sind die maßgeblichen Immissionsorte unverändert angeordnet.

Bezüglich der einwirkenden Verkehrsgeräusche sind die aktuellen Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV geringfügig bzw. deutlich kleiner als die der ursprünglichen Abwägung zugrunde gelegten Werte, A19: 30535 (1996) und 30000 (2013), B110: 30000 und 24500, Timmermannstrat: 12000 und 6900. Dadurch ist die erneute Bewertung der einwirkenden Verkehrsgeräusche nicht erforderlich.

damit hat das Abwägungsergebnis der ursprünglichen Planung aus immissionsschutzbezogener Sicht nach wie vor Bestand.

4. SCHWERPUNKTE DER ABWÄGUNG

- Geringere Verkehrsmengenentwicklung

5. FLÄCHENBILANZ

Auf der Grundlage vorliegender Planänderung ergibt sich für die Flächenbilanz des Gesamtgebietes folgende Änderung:

Lfd. Nr.	Flächenbezeichnung	m ²
1	SO 2	- 28490 m ²
2	GE 16	+28490 m ²
	Σ	0

6. SICHERUNG DER PLANDURCHFÜHRUNG

6.1 Bodenordnende Maßnahmen

Die erforderlichen Maßnahmen zum Knotenausbau Tessiner Straße / Timmermannstrat setzen vsl. folgenden Grunderwerb voraus:

1. Flst. 20/33 (GE 16): ca. 180 m²
2. Flst. 20/42 (GE/1, Burger King): ca. 30 m²
3. Flst. ... (Mercedes-Benz): ca. 125 m².

6.2 Verträge

Nicht erforderlich.

6.3 Kosten und Finanzierung

Der Stadt entstehen keine Kosten.

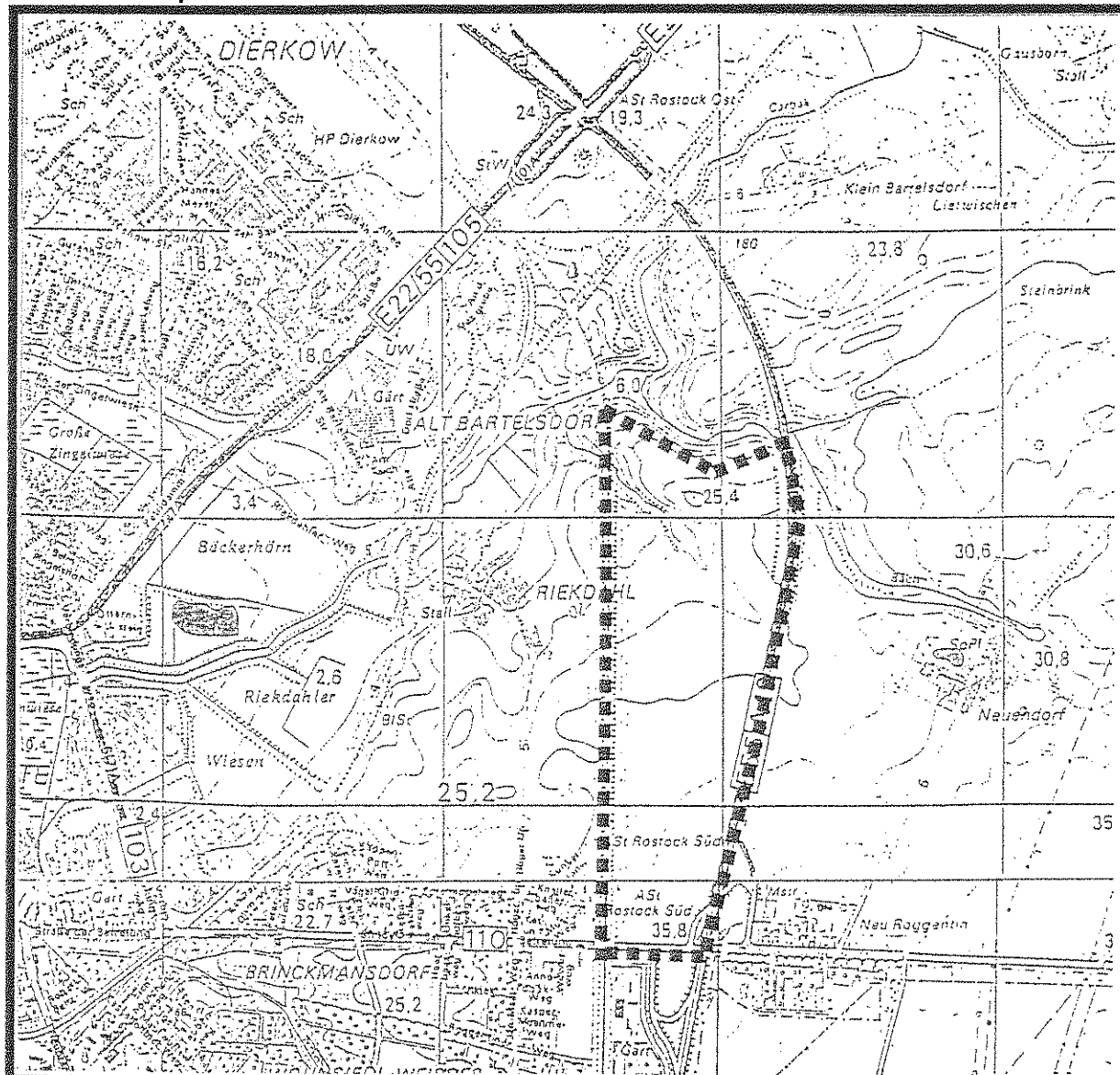
7. DURCHFÜHRUNGSRELEVANTE HINWEISE

Auf die Meldepflicht gegenüber dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V - geologischer Dienst- sofern im Zuge der Baugrunderschließung Bohrungen niedergebracht werden, wird hingewiesen (§§ 4, 5 des Lagerstättengesetzes).

Auch wenn im südlichen Plangebiet eine Kampfmittelsondierung durchgeführt wurde, können Einzelfunde auftreten. Sollten bei Tiefbauarbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls sind die Polizei und ggf. auch die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen. Im nördlichen Teil des Plangebietes sind Kampfmittelfunde zu erwarten; eine Sondierung ist in Vorbereitung der Erschließungsarbeiten vorzunehmen.

Übersichtsplan

M 1 : 25 000



Hansestadt Rostock

Land Mecklenburg-Vorpommern

Bebauungsplan Nr. 12.GE.52

für den Gewerbepark Brinckmansdorf

nördlich der Tessiner Straße (B 110), westlich der Bundesautobahn A 19,
südlich des Geschützten Landschaftsbestandteils „Oberes Caribäktal“ und öst-
lich der Bahngleise Kavelstorf - Überseehafen

Begründung

gebilligt durch Beschluß der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 05.03.1997,
geändert durch Beschluß der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 19.09.2001,

ausgefertigt, 29.11.2001



Oberbürgermeister

Inhaltsverzeichnis

1. ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG	2
2. PLANUNGSERFORDERNIS	3
3. RECHTSGRUNDLAGEN.....	3
4. LAGE UND SITUATION DES PLANGEBIETES	4
<i>Plangebiet</i>	4
<i>Nutzungen:</i>	5
<i>Technische Infrastruktur:</i>	5
<i>Natürliche Grundlagen</i>	6
5. GRUNDZÜGE DER PLANUNG	7
6. BAULICHE UND SONSTIGE NUTZUNG	7
<i>Art der Nutzung</i>	8
<i>Maß der Nutzung</i>	11
<i>Überbaubare Grundstücksflächen</i>	11
<i>Sonstige Nutzungen</i>	12
7. ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN	12
<i>Werbeanlagen</i>	12
<i>Einfriedungen</i>	13
8. VERKEHR	13
9. TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	15
10. GRÜNORDNUNG	17
11. IMMISSIONSSCHUTZ.....	17
<i>Schallimmissionen:</i>	17
<i>Luftverunreinigende Immissionen:</i>	19
12. PRÜFUNG DER UVP-PFLICHT	20
13. FLÄCHENBILANZ	21
14. KOSTENSCHÄTZUNG	22
15. MAßNAHMEN ZUR DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG / SONSTIGES	22
16. ÄNDERUNGEN GEGENÜBER DER AM 05.03.97 BESCHLOSSENEN PLANFASSUNG	23
2. Entwurf:.....	23
3. Entwurf:.....	23

1. Ziel und Zweck der Planung

Die Stadtentwicklungsplanung der Hansestadt Rostock sieht auf der Fläche nördlich der Tessiner Straße (B 110), zwischen der BAB A19 und der Bahnstrecke Überseehafen - Kavelstorf gewerbliche Nutzungen sowie die Ansiedlung eines Einrichtungshauses und einzelner Fachmärkte sowie eines Supermarktes vor.

Mit dem B-Plan Nr. 12.GE.52 soll das dafür erforderliche Baurecht hergestellt werden.

Es sollen Bauflächen mit der späteren Möglichkeit variabler Grundstücksgrößen sowohl für klein- und mittelständische als auch für größere gewerbliche Unternehmen festgesetzt werden. Mit der Gewerbegebietsausweisung wurde u.a. die Voraussetzung zur Verlagerung eines größeren Unternehmens aus dem Bereich der Holzhalbinsel geschaffen, die städtebaulich umstrukturiert werden soll. Weitere Unternehmen wurden bereits auf der Grundlage des § 33 BauGB angesiedelt.

Unmittelbar am Kreuzungsbereich zur Tessiner Straße (B 110) soll ein Möbelhaus mit einer Verkaufsfläche bis zu 10.000 m² angesiedelt werden.

Mit dem Planungsziel Möbelhaus sollen vornehmlich Kaufkraftabflüsse in dieser Branche (z.B. Kiel, Berlin) unterbunden werden und eine raumordnerisch gewollte Angebotsvielfalt befördert werden. Dieser städtebauliche Aspekt ist von bauleitplanerischer Relevanz, weil die Angebotsstruktur für die Bürger und damit die verbrauchernahe Versorgung verbessert werden kann, und weil die noch vorhandenen Kaufkraftabflüsse der Leistungskraft örtlicher Einzelhändler abträglich sind und damit ebenso auf die Versorgung und das Angebot für die Versorgung der Bevölkerung und auf das Image einer Stadt schlechthin zurückwirken.

Der entstehende Einzelhandelsstandort soll durch eine Fläche für weitere Fachmärkte komplettiert werden. Hierfür steht ein Investor bereit. Die Überarbeitung der Planung des Gewerbegebietes Brinckmansdorf stand dabei besonders unter dem Aspekt die Ergänzung der peripheren Standortlage in der Gesamtplanung auch innenstadtrelevanter Sortimentssegmente in Bezug zur Rostocker City nicht unkritisch zu betrachten.

Anfangs begleitend wurde nördlich von Brinckmansdorf zwischen den Bahngleisen Rostock - Stralsund und Überseehafen - Kavelstorf der Wohnbaustandort „Brinckmanshöhe“ entwickelt; die Bebauung und Besiedlung läuft seit 1998. Der entsprechende B-Plan ist rechtskräftig. Die südliche Verkehrsanbindung dieses Wohngebietes an die Tessiner Straße erfolgt gemeinsam mit dem Gewerbebestandort mittels Brückenbauwerk über den Gleiseinschnitt der Trasse Überseehafen - Kavelstorf, um die vorhandene Wohnbebauung Brinckmansdorf von Durchgangsverkehr freizuhalten und Querverkehre auf der Tessiner Straße (B 110) zu begrenzen bzw. zu konzentrieren. Der B-Plan 12.GE.52 schafft somit auch Erschließungsvoraussetzungen auch für den Wohnstandort Brinckmansdorf / Riekdahl. Mit der Planung für den Gewerbepark Brinckmansdorf ist sicherzustellen, daß die Lärmimmissionssituation am Ostrand der bestehenden Wohnnutzungen nördlich der Tessiner Straße und der nördlich davon geplanten Wohnbauflächen möglichst verbessert, zumindest jedoch nicht verschlechtert wird.

Im nördlichen Teil des Plangeltungsbereiches ist aufgrund der Stadtentwicklungsplanung die Sicherung eines Vorsorgeraumes für Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft beabsichtigt. Hier sollen Ausgleichsmaßnahmen, die u.a. im Zusammenhang mit dem Gewerbepark Brinckmansdorf nach §§ 8, 8a BNatSchG erforderlich sind, durchgeführt werden. Das Amt für Stadtgrün, Umweltschutz und Landschaftspflege sieht hier bspw. eine Sukzessionsfläche mit natürlicher Waldbildung vor.

Unter Bezugnahme auf die Wohnbauentwicklung Brinckmansdorf sowie Alt Bartelsdorf soll die Errichtung eines Freizeitsportzentrums zur Versorgung der Ortsbereiche Brinckmansdorf und Dierkow (teilweise) mit entsprechenden Gemeinbedarfsstrukturen baurechtlich ermöglicht werden.

Mit dem B-Plan 12.GE.52 soll weiterhin die gegenwärtig unbefriedigende Verkehrsanbindung der Kleingartenanlage am oberen Carbkäktal neu geregelt werden, so daß die Anlage direkt vom Rostocker Stadtgebiet erreichbar wird. Mit der Realisierung der Planungsabsichten der Deutschen Bahn AG, eine Schnellbahnstrecke Rostock - Stralsund neu einzurichten, fällt die derzeit „wild“ genutzte Autobahnanterquerung für die Kleingartenanbindung fort, so daß die Anlage ohne Erschließung bliebe.

2. Planungserfordernis

Gemäß § 1 Abs.2 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Das Plangebiet lag planungsrechtlich im unbeplanten Außenbereich, so daß Vorhaben hier nur nach Maßgabe des § 35 BauGB zulässig waren. Zur Durchsetzung der Planungsziele der Hansestadt Rostock und zur Schaffung der dafür erforderlichen Erschließungsstrukturen bedarf es nach §§ 30, 125 BauGB der Aufstellung eines Bebauungsplans mit Festsetzung von Art und Maß der zulässigen baulichen Nutzung, der überbaubaren Grundstücksflächen und der örtlichen Verkehrsflächen.

Die Planaufstellung war aufgrund gesamtstädtischer Planungszusammenhänge geboten, da hiermit wesentliche Voraussetzungen geschaffen werden

- zum Freizug der Holzhalbinsel und damit zur Umsetzung des Rahmenplanes Stadthafen,
- zur Verkehrserschließung eines neuen Wohnbaustandortes,
- zur Sicherstellung der Verkehrsanbindung der Kleingartenanlage am Oberen Carbäktal.

Das Plangebiet wurde auf der Grundlage des ersten und zweiten Entwurfs zum B-Plan bereits in seinem südlichen Abschnitt erschlossen und teilweise besiedelt.

Zur Durchsetzung der an die Hansestadt Rostock herangetragenen Planungsziele (Fachmarktsiedlung, s.o.) und zur Schaffung der dafür erforderlichen Erschließungsstrukturen bedarf es nach §§ 30, 125 BauGB der Überarbeitung des bisherigen 2. Entwurfs (1998) des Bebauungsplans mit Festsetzung von Art und Maß der zulässigen baulichen Nutzung und der Warensortimente des Einzelhandels sowie der Überprüfung der örtlichen Verkehrsflächen.

Von dem Gesamtvorhaben (Fachmarktsiedlung), das die Notwendigkeit einer 3. Entwurfsfassung zum B-Plan begründet, sind insbesondere Auswirkungen auf den Verkehr sowie Auswirkungen auf die Einzelhandelsnetzkonzeption der Stadt insgesamt und die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Ortsteil Brinckmansdorf sowie die Konsolidierung des Stadtzentrums als Schwerpunkt des zentral-örtlichen Einzelhandels im Besonderen zu erwarten, die über den bisher mit dem 1. und 2. Entwurf des B-Plans geprüften Rahmen hinausgehen.

Anhand dieses 3. Entwurfes zum B-Plan wurden die geordneten städtebaulichen Entwicklungen insbesondere hinsichtlich der o.g. Auswirkungen und ob oder inwieweit das erforderliche Baurecht hergestellt werden kann überprüft.

3. Rechtsgrundlagen

Der Bebauungsplan wird auf der Grundlage der §§ 1 (3), 2 (1) i.V.m. § 10 Baugesetzbuches (BauGB) sowie des § 86 der Landesbauordnung (LBauO M-V) i.V.m. § 9 (4) BauGB aufgestellt.

Für die Aufstellung und den Vollzug dieses Bebauungsplanes gelten folgende Rechtsgrundlagen:

- Baugesetzbuch i.d.F. der Bekanntmachung vom 08.12.86 (BGBl. I S.2253), zuletzt geändert durch Art. II Abs. 6 des Gesetzes vom 17.12.97 (BGBl. I S. 3108)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung) i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.93 (BGBl. I S. 466).
- Raumordnungsgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 18.08.97, verkündet als Art. 2 des Bau- und Raumordnungsgesetzes vom 18.08.97 (BGBl. I S. 2081);
- Bundesnaturschutzgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 12.03.87 (BGBl. I S.889), geändert durch Art. 6 des Bau- und Raumordnungsgesetzes vom 18.08.97 (BGBl. I S. 2081, 2110);
- Landesbauordnung Mecklenburg - Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.05.98 (GVBl. M-V, S. 468)

Der Bebauungsplan Nr. 12.GE.52 wird nach § 8 (4) BauGB als vorzeitiger Bebauungsplan aufgestellt. Die Darstellungen des in Bundesrecht übergeleiteten Generalbebauungsplanes der Hansestadt Rostock entsprechen bezüglich des Geltungsbereiches dieses B-Plans nicht mehr den Zielen der Stadtentwicklung (s.o.). Der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 12.GE.52 wurde daher nach § 246a (5)

BauGB (a.F.) durch Bürgerschaftsbeschluss aus der Fortgeltung des übergeleiteten Generalbebauungsplans herausgenommen.

4. Lage und Situation des Plangebietes

Plangebiet

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von insgesamt ca. 92,5 ha.

Es wird begrenzt

- im Norden durch die Südgrenze des Geschützten Landschaftsbestandteils „Oberes Carbaktal“;
- im Osten durch die Bundesautobahn A 19;
- im Süden durch die Tessiner Straße (B 110);
- im Westen durch die Böschungsoberkante des Gleiseinschnittes der Bahnstrecke Überseehafen - Kavelstorf.

Der Geltungsbereich beinhaltet folgende Flurstücke (Katasterbestand 1996):

Gemarkung Alt Bartelsdorf, Flur 2, Flurstücke 31/6, 32/4*, 34/3*, 35/2, und 83 bis 92;

Gemarkung Riekdahl, Flur 3, Flurstücke 8/1, 8/2, 9/6, 10/5*, 10/7, 19/8*, 20/6*, 20/10*, 20/30, 20/31, 23/1, 23/2, 27, 28/7

*) Flurstück teilweise im Geltungsbereich

Aufgrund der Herstellung der Erschließungsanlagen und der vorgezogenen Ansiedlung einzelner gewerblicher Unternehmen im ersten (südlichen) Bauabschnitt des Gewerbeparks wurden während der Planaufstellung bereits einzelne Grundstücksteilungen vorgenommen (sh. Planzeichnung).

Das Plangebiet, betreffend die Änderungen im Rahmen des 3. Entwurfs, umfasst die bisher als 2/SO_E - Fachmärkte – vorgesehene Fläche. Sie ist Bestandteil des Gewerbeparks Brinckmansdorf und grenzt im Norden an das inzwischen bebaute Gewerbegebiet (GE 5 – Hanseholz), im Osten an den Ausfahrtbereich Rostock Süd der BAB A 19, im Süden an eine derzeit noch ungenutzte Fläche, die als Sondergebiet für ein Möbelhaus (SO 1) vorgesehen ist und im Westen an die Timmermannsstrat (Planstr. A).

Das Plangebiet ist über das Kreuzungsbauwerk B 110 (Tessiner Straße) / Autobahnauffahrt Rostock Süd (BAB A 19) / Timmermannsstrat an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die Kreuzung wurde parallel zur Aufstellung des B-Plans aufgrund eines Plangenehmigungsverfahrens geplant und fertiggestellt. Die Maßnahme unterliegt aufgrund einer Förderung nach GVfG einer Veränderungssperre bis 2003. Die Leistungsfähigkeit der Anlage wurde für das gesamte prognostizierte Verkehrsaufkommen gutachterlich und rechnerisch nachgewiesen. Aktuelle Zählungen im Sommer 2000 und 2001 bestätigen dies deutlich.

Dabei ist lediglich zu bemerken, dass unter Berücksichtigung der (zukünftigen) vollständigsten möglichen Umsetzung des Gewerbeparks Brinckmansdorf und der Fertigstellung des Wohngebietes Brinckmanshöhe die Leistungsfähigkeit des Knotens in der nachmittäglichen Spitzenstunde ausgeschöpft wird. Leistungsfähigkeitsreserven durch bspw. eine Optimierung der Ampelsteuerung bestehen bei dem derzeitigen Ausbauzustand des Knotens nicht.

Durch den 3. Entwurf ggf. neu induzierte Verkehrsmengen waren zusätzlich in die Leistungsfähigkeitsberechnungen des Knotens einzustellen und führen zu den im weiteren beschriebenen Ausbauefordernis des Knotens.

Das bisherige Aufstellungsverfahren zum B-Plan 12.GE.52 (Gewerbepark Brinckmansdorf) berücksichtigt in besonderer und geeigneter Weise die Möglichkeiten zur Konsolidierung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort. Der Rahmenplan „Stadtzentrum Rostock“ begründet die Bedeutung der Innenstadt als Wirtschaftsstandort und das Erfordernis optimaler Rahmenbedingungen zur schnellen Stärkung des Einzelhandels. Als Entwicklungsziel wird für die Innenstadt ein Rahmen von 120.000 m² Verkaufsraumfläche im Einzelhandel des gehobenen Bedarfs für ein hohes Anspruchsniveau der Verbraucher an Auswahl, Beratung, Service und Ambiente formuliert. Das entspricht etwa 1/3 der Gesamtverkaufsfläche des Einzelhandelsstandortes Rostock (incl. der peripheren Großflächenagglomerationen). Im Standortgutachten 1996 (GWH, Hamburg) wurde für den Innenstadtbereich ein Anteil von 15% der Gesamtverkaufsfläche ermittelt und festgestellt, dass u.a. bei den Sortimenten Möbel und Teppiche noch Zentralitätsreserven bestünden. Eine Standortanalyse 2000 im Auftrage der Förderungsgesellschaft für den Einzelhandel S-H und M-V (BBE, Hamburg/Kiel) kommt zu der Einschätzung, dass trotz Zunahme der Verkaufsflächen in der Innenstadt auf 71.000 m² der Anteil an der Ge-

samtverkaufsfläche des Marktstandortes bisher bei 15 % stagniert. Ursachen liegen in der weiteren Zunahme peripherer Einzelhandelsflächen. Ein Flächenanteil der Innenstadt von mehr als 25% der Gesamtverkaufsfläche scheint damit auf der Basis der derzeitigen Kaufkraftsituation zukünftig nicht mehr erreichbar. Gleichwohl sind aufgrund der Entwicklungskonzeption der Stadt Rostock nennenswerte Flächenentwicklungen im innerstädtischen Einzelhandel als Planungsgrößen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist infolge der weiteren Angleichung an das Kaufkraftniveau der westlichen Bundesländer (ca. 86%) ein Kaufkraftzuwachs insgesamt zu verzeichnen.

Besonderer Berücksichtigung bedarf die Einschätzung der BBE zur Einzelhandelszentralität des Marktstandortes Rostock. Die Einzelhandelszentralität als Indikator für die Attraktivität eines Ortes im Vergleich zu konkurrierenden Standorten kennzeichnet, die Umsatzbindung der Kaufkraft im Marktgebiet. Unter Einbeziehung der peripheren Fachmarkt- bzw. Einkaufszentren erreicht Rostock derzeit insgesamt eine einzelhandelsrelevante Zentralität von 115 – 120 % (d.h. der erzielte Umsatz liegt 15 – 20% über der am Ort ansässigen Nachfrage). Hinter den anderen Oberzentren in M-V steht Rostock damit deutlich zurück. Ohne die angesprochenen peripheren Einzelhandelsflächen wird jedoch nur eine Zentralität von 80 % erreicht. Mithin sind derzeit noch Defizite in der Kundenbindung, insbesondere jedoch in der Umsatzverteilung zuungunsten der Innenstadt festzustellen.

Mit dem 3. Entwurf zum B-Plan 12.GE.52 ist weiterhin die Sicherung der wohnortnahen Versorgung der Bevölkerung mit Angeboten des täglichen Bedarfs zu berücksichtigen. In der Planung des Wohnbaugebietes „Brinckmanshöhe“ ist die Integration einer kleinen Wohngebietsnahversorgung für den gesamten Ortsteil Brinckmansdorf verankert. Hierfür sind in dem entsprechenden Bebauungsplan Flächen (mind. ca. 1700 m² BGF.) vorgesehen, die im Erdgeschoss nur durch Läden des Einzelhandels oder ausnahmsweise ladengebundenes Dienstleistungsgewerbe genutzt werden dürfen. Die nachhaltige Sicherung einer solchen Nahversorgungsfunktion wird u.a. auch durch eine Bündelung mehrerer Einzleinrichtungen mit gegenseitigen Synergieeffekten zu einem Wohngebietszentrum bestimmt. Diese Planungs- und Entwicklungsabsicht, die bereits durch ein konkretes Investitionsvorhaben verbindlich untermauert wird, ist insoweit zu berücksichtigen, dass die Tragfähigkeit dieses Nahversorgungszentrums aufgrund der örtlichen Kaufkraft möglichst nicht durch andere, konkurrierende Angebote im Nahbereich unterhöhlt wird. Hier hinein wirkt insbesondere bereits das Lebensmittelsortiment des Globus-Marktes Roggentin, das einen gewissen Kaufkraftabfluss induziert. Insgesamt liegt das Kundenpotenzial im Stadtteil Brinckmansdorf mit ca. 4.000 EW bereits an der unteren wirtschaftlichen Grenze für ein Nahversorgungszentrum, erst recht für einen Supermarkt.

Nutzungen:

Der südliche Teil des Geltungsbereiches (ca. 13 ha) war bis 1995 gärtnerisch als Baumschule genutzt. Er ist derzeit umfänglich verkehrlich und tiefbaulich erschlossen und teilweise besiedelt.

In diesem Teilbereich befand sich vor Planaufstellung eine Tankstelle (ca. 0,4 ha) sowie ein stillgelegter Arm der Autobahnabfahrt Rostock Süd. Letzterer ist inzwischen zurückgebaut. An der Grenze des Plangebietes zur Tessiner Straße befindet sich ein angelegter, ca. 130 m langer und ca. 7 m breiter Gehölzstreifen, der im Zuge der vorzeitigen Besiedelung zwischenzeitlich stark ausgeholzt wurde.. Der mittlere Teil des Plangebietes (ca. 52 ha) war zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses als Getreideanbaufläche intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Der nördliche Teil des Geltungsbereiches (ca. 20 ha) sind Wiese bzw. Wirtschaftsgrünland, das weiter nördlich in Trockengrünland übergeht. Im Westteil dieses Teilbereiches befindet sich ein etwa 370 m langer Bachlauf, der im Oberlauf verrohrt ist und als Vorfluter fungiert.

Am Böschungsfuß der BAB A 19 verläuft entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze ein angelegter, ca. 5 m breiter durchgehender Gehölzstreifen. An der Westgrenze des Plangebietes verläuft ein ca. 10 m breiter, unbewirtschafteter, gehölzfreier Geländestreifen, der mehrere Leitungstrassen aufnimmt.

Technische Infrastruktur:

Etwa 550 m nördlich der Tessiner Straße wird das Plangebiet in Ost-West Richtung von einer Erschließungstrasse gequert. Diese nimmt eine Trinkwasserleitung DN 300 und eine Abwasserdruckleitung DN 300 auf. Nördlich dieser Leitungstrasse ist eine Paralleltrasse für 2 20 kV-Kabel vorgemerkt. Südlich der AW-Druckleitung ist Bauraum für eine mögliche weitere Wasserrohrleitung vorgemerkt, entsprechende Düker unter dem Autobahndamm und unter dem Gleiseinschnitt wurden bereits gelegt. Am Westrand des Plangebietes verläuft in Nord-Süd-Richtung eine 20 kV Hochspannungsfreileitung.

Etwa auf gleicher Trasse verläuft eine Trinkwasserleitung DN 150. Unmittelbar an der Böschungsoberkante des Bahneinschnittes befinden sich darüber hinaus mehrere sog. „Schlucker“ der DBAG zur Sicherung der Böschungskante gegen Schichtenwasser.

An der Südgrenze des Geltungsbereiches verläuft eine Gas-Mitteldruckleitung DN 150, die teilweise 70 m (östlich der Tankstelle) bzw. 20 m (westlich des Trafos) in das Plangebiet hineinreicht.

Weiterhin verläuft parallel zur Tessiner Straße zwischen Gleiseinschnitt und Trafo ein 20 - kV - Kabel mit Anschluß an den Trafo westlich der Tankstellenausfahrt.

An der Ostgrenze parallel zur BAB A 19 verläuft ein verrohrter Vorfluter DN 600 (Gewässer II. Ordnung), der im nördlichen Teil des Geltungsbereiches in den o.g. Bachlauf einbindet. Im südlichen Planbereich querte die Rohrleitung das Bebauungsgebiet diagonal und wurde daher bereits während der Planaufstellung auf diesem Teilabschnitt verlegt. Die Rohrleitung ist teilweise in schlechtem bautechnischen Zustand (Sandeinspülungen an den Muffen).

Natürliche Grundlagen

Das Plangebiet liegt in einer ebenen bis flach welligen Grundmoränenlandschaft und ist Bestandteil des Naturraumes „Kösterbecker Lehmoräne“, der sich im Vergleich zu nördlich gelegenen Lehmoränen durch einen höheren Lehmanteil und geringere Vernässung auszeichnet.

Der geologische Untergrund besteht überwiegend aus Sand auf Geschiebemergel. Die Schichtung der eiszeitlichen Ablagerungen ist eher heterogen, so daß auch kleinflächig Unterschiede in der Zusammensetzung des Grundmoränenmaterials auftreten können (Geschiebelehm, Sandlinsen, Sand- und Tonhorizonte). Als Bodenarten werden sandige bzw. lehmig - sandige Böden angetroffen.

Ein Baugrundgutachten (Baugrund und Umwelt GmbH, 11.05.1995) für den südlichen Teil des Geltungsbereiches (ca. 22 ha) konstatiert unter dem Mutterboden bzw. Auffüllungen anlehmige Sande unterschiedlicher Mächtigkeiten ab 0,2 bis 0,8 m unter Gelände, die in mindestens mitteldichten Lageungsverhältnissen vorliegen.

Die Sande werden von bindigen, pleistozänen Substraten (Geschiebemergel) mit teilweise eingelagerten Sandschichten ab einer Tiefe von 2,2 m bis 3,7 m unterlagert. Sie sind als stark feinsandige, mittel bis schwach grobsandige, schwach kiesige Sand - Schluff - Gemische anzusprechen und liegen in mindestens steifplastischer, verbreitet sogar in halbfester Konsistenz vor.

An der Geländeoberfläche fällt das verbreitete Auftreten von Geschieben (Feldsteine) auf.

Die erwähnten Auffüllungen treten hauptsächlich im östlichen bzw. südöstlichen Plangebiet als stark humose Feinsande mit z.T. geringen Anteilen mittel- bis grobsandiger und kiesiger Korngrößen auf. Das 0,2 bis 0,6 m mächtige Mutterbodensubstrat ist stark humos und besteht neben geringen Mittelsand- und Schluffanteilen in der Hauptsache aus Feinsand.

Aus Gründen der Standsicherheit der Böschung des Gleiseinschnitts an der westlichen Geltungsbereichsgrenze ist nach dem Baugrundgutachten (Baugrund und Umwelt GmbH, 11.05.1995) zur Böschungsoberkante ein Gebäudeabstand von 30 m einzuhalten.

Das Gebiet fällt flach von SE nach NW von 29 m auf 23 m HN ab. Im Bereich des o.g. Bachbettes findet sich ein relativ steiler Geländeeinschnitt von 23 m auf 12 m HN. Nördlich schließt sich eine ca. 100 m breite Ebene (20 - 24 m HN) an. Danach fällt das Gelände wieder steil ab in das Tal des Neuendorfer Baches (Oberes Carbäktal).

Aufgrund der großflächigen Acker- bzw. Grünlandnutzung erscheint das Landschaftsbild ausgeräumt. Aufgrund der Bahnlinie, der BAB A 19, der B 110 und der südlich angrenzenden Siedlungsfläche erfährt das Plangebiet eine relative Verinselung vom landschaftlichen und naturräumlichen Großraum. Lediglich im Norden wird das Gebiet vereinzelt durch einige Gehölze (Bergahorn, Erle, Holunder, Weißdorn) aufgelockert.

Der Plangeltungsbereich gehört zum Wassereinzugsgebiet der Warnow.

Das Gebiet ist frei von Nutzungseinschränkungen aufgrund von Grundwassernutzungen. Der Planungsraum liegt jedoch in einer Grundwasservorsorgefläche, die beim Geologischen Landesamt M-V als für die Grundwassergewinnung nutzbar kartiert ist. Diese Ressourcenfläche ist jedoch ohne rechtliche Relevanz.

Bis auf wenige ausgegrenzte Areale wurden insbesondere im Bereich südlich der Rohrleitungstrasse (AW DN 300 / TW DN 300) unter dem Mutterboden bzw. den Auffüllungen stark lehmige Sande mit Mächtigkeiten von 2,0 bis 3,0 m erkundet. Dies entspricht einem schwach durchlässigen Boden (DIN 18130). Eine unmittelbare Gefahr des Schadstoffeintrags in das Grundwasser besteht hier nicht.

Aufgrund des hohen Feinkornanteils der Sande und Geschiebelehme wird die Versickerungsfähigkeit der Böden relativ gering, bei wenig intensiven Niederschlägen aber ausreichend sein. Bei hohem Sandanteil ist mit einer hohen Versickerungsrate und einer geringen Frostanfälligkeit des Bodens zu rechnen.

Im Bereich nördlich der Rohrleitungstrasse wird der Geschiebemergel teilweise von ca. 2 m mächtigem Hochflächensand überlagert. Dieser stellt den oberen ungedeckten und damit ungeschützten Grundwasserleiter dar. Im Umgang mit Wasserschadstoffen ist Vorsicht geboten.

5. Grundzüge der Planung

Die künftige Bebauung im Plangebiet beeinflusst nachhaltig die südöstliche Ortszufahrt der Stadt Rostock. Neben der Planungsabsicht, Baurecht für ein Möbelhaus und einen sonstigen Fachmarktbereich sowie für größere gewerbliche Unternehmen herzustellen, ist auch die kleinteilige Einzelhausstruktur der vorhandenen Bebauung im Ortsteil Brinckmansdorf zu berücksichtigen.

Unmittelbar an der Tessiner Straße werden daher kleinere Baufelder und Bauhöhen festgesetzt, so daß die Baumassenentwicklung begrenzt werden kann.

Im rückwärtigen Bereich werden großzügige Baufelder festgesetzt, die die Möglichkeit kompakter Baumassen bieten. Damit wird dem Ansiedlungsziel entsprochen und die Bedürfnisse des Lärmschutzes für die vorhandene Wohnbebauung werden berücksichtigt.

Das Plangebiet wird mittig in Nord - Süd - Richtung durch eine 20,7 m breite öffentliche Verkehrsfläche (Planstraße A) im Abstand von ca. 160 m zum Gleiseinschnitt aufgeschlossen, die dann südlich der vorhandenen Leitungstrasse (TW DN 300, AW-DL DN 300) rechtwinklig auf die Bahnlinie Überseehafen - Kavelstorf zuführt und diese beim Bahnkilometer 9.025 mit einem Brückenbauwerk überquert. Diese Straße bindet an der südlichen Geltungsbereichsgrenze in Höhe der vorhandenen Tankstelle in das bestehende Kreuzungsbauwerk Autobahnabfahrt / B 110 ein.

Nördlich der o.g. tiefbaulichen Erschließungstrasse werden weitere Bauflächen durch eine 12 m breite öffentliche Verkehrsfläche (Planstraße B) erschlossen. Durch ringförmige Verkehrsflächen und Stiche östlich der Haupteerschließung (Planstraße D-L) werden die Bauflächen in der Tiefe erschlossen. Die Ringschlüsse und Stiche tragen untergeordneten Charakter. Soweit später konkrete Ansiedlungsbedingungen dies erfordern, können wahlweise einer oder mehrere Ringe bzw. Stichstraßen im Wege einer vereinfachten Satzungsänderung nach § 13 BauGB fortfallen. Damit ist die Bildung sowohl kleingliedriger Grundstücksstrukturen als auch - bei Bedarf - größerer zusammenhängender Grundstücke möglich.

Im südlichen Bereich wird mittels einer Stichstraße mit Wendeschleife (Planstraße C) ebenfalls die Möglichkeit für eine kleinteilige Grundstücksstruktur geschaffen.

Das Baugebiet 2/SO soll zu einem Gebiet für einzelne Fachmärkte entwickelt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die weitere Entwicklung der Innenstadt als attraktiver Standort des gehobenen Einzelhandels mit besonderem Anspruch an Auswahl, Beratung, Service und Ambiente möglichst nicht beeinträchtigt wird. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass eine realistische Branchenstruktur zur Umsetzung des Fachmarktstandortes Brinckmansdorf gewahrt wird. Die wohnortnahe Grundversorgung der Bevölkerung des Stadtteils Brinckmansdorf im Wohngebiet Brinckmanshöhe soll mit der Planung eines Fachmarktgebietes im Gewerbepark Brinckmansdorf unter Bewahrung des klassischen Nahversorgergedankens in Brinckmanshöhe unterstützt werden. Kleinere sog. Shop-in-Shop Angebote und ergänzende Dienstleistungseinrichtungen sollen unterbunden werden, um das Angebot auf eine ziel- und branchenorientierte Einzelversorgung im jeweiligen Angebotssortiment zu beschränken und einen Zentralitäts- und Attraktivitätszuwachs zuungunsten städtebaulich bedeutenderer Einzelhandelsstandorte (insbesondere der Innenstadt) möglichst weitgehend einzuschränken.

Eine ausreichend leistungsfähige verkehrliche Anbindung ist zu berücksichtigen, so dass der Durchgangsverkehr auf der Tessiner Straße (B 110) und zur BAB A 19 und die Wohngebietszuführung nach Brinckmanshöhe nicht beeinträchtigt werden.

6. Bauliche und sonstige Nutzung

Art der Nutzung

Die Baugebiete werden als Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO, und als sonstige Sondergebiete nach § 11 (3) BauNVO - hier Möbelhaus und Fachmärkte sowie Supermarkt - festgesetzt.

Gewerbegebiete:

In den Gewerbegebieten (GE 1 – 5, 7 - 15) sind Vorhaben gem. § 8 (2) BauNVO allgemein bzw. gem. § 8 (3) BauNVO als Ausnahme zulässig. (Anm.: Die fortlaufende Nummerierung (Nr. 6) wurde aufgrund des 2. Entwurfs im Zuge der Planaufstellung unterbrochen.)

Einzelhandelshandelsbetriebe - mit Ausnahme des produktions- bzw. dienstleistungsbezogenen Einzelhandels, der dem Hauptgeschäftsbereich am Standort Brinckmansdorf speziell deutlich untergeordnet sein muß (Berücksichtigung von Filialbetrieben) - werden auf der Rechtsgrundlage des § 1 (9) BauNVO in den Gewerbegebieten ausgeschlossen. Die Verkaufsfläche je gewerblichem Baugebiet wird unter Ausschluß von jeglichen innenstadtrelevanten Sortimenten gem. Erlaß des MinBLUM v. 04.07.95) auf 700 m² begrenzt. Mit der entsprechenden Festsetzung (Teil B Nr. 1.1. - 1.3.) soll bewirkt werden, daß nur unternehmensgebunden und untergeordnet Einzelhandel betrieben werden kann und zwar von solchen Unternehmen, die üblicherweise in Gewerbegebieten angesiedelt sind und dort als Ergänzung ihres standortbezogenen Leistungsprofils unternehmensspezifische Waren an Letztverbraucher anbieten. Betriebe deren alleiniger oder überwiegender Geschäftszweck im Einzelhandel liegt (typ. Einzelhandelsbetriebe) sind hier somit ausgeschlossen. Damit wird eine stille, nicht beeinflussbare Häufung von Einzelhandel und eine mögliche Einzelhandelsagglomeration etwa durch sog. 'factory outlets' unterbunden, die negative, nicht steuerbare Auswirkungen auf das gesamtstädtische Einzelhandelsnetz und auf die vorgesehene Einzelhandelsentwicklung haben könnte.

Einzelhandelsbetriebe sollen eine bedarfsgerechte und verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung gewährleisten. Sie sind daher vorrangig im Stadtzentrum, in den einzelnen Stadtteilzentren sowie auch im Wohnungsnahbereich unterzubringen. Soweit Einzelhandelsbetriebe aufgrund ihrer Größe, ihres Sortiments und ihrer Absatzform nicht grundsätzlich für periphere Standortlagen prädestiniert sind und damit eine Festsetzung nach § 11 BauNVO erfordern, widerspräche ihre Unterbringung in den Gewerbegebieten des Gewerbeparks Brinckmansdorf einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, da Geschäftsstrukturen in gut erreichbaren zentralen Lagen notwendigerweise geschwächt würden, wenn eine Einflussnahme durch die vg. Restriktionen ausbliebe.

Sondergebiet Möbelhaus:

Im Sondergebiet Möbelhaus soll die Errichtung eines Möbelhauses mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 10.000 m² zugelassen werden.

Nach Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und mit dem Einzelhandelsverband wird der Entwicklungsspielraum in der Möbelbranche in der Stadt Rostock mit 20.000 m² VFI. beziffert.

Die Möbelbranche ist im großflächigen Angebotssektor gegenwärtig im Marktgebiet Rostock sehr einseitig vertreten. Mit der Entwicklung am Standort Bentwisch besteht ein Verkaufsflächenangebot im Bereich Möbel von insgesamt ca. 39.000 m², die sich auf einen einzelnen Anbieter konzentrieren. Ziel der Hansestadt Rostock ist es, die Angebotsvielfalt in der Möbelbranche zu verbessern. Zur Sicherung einer nachhaltigen Stabilität einer Neuansiedlung mit vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen erscheint eine Verkaufsfläche von 10.000 m² erforderlich.

Aufgrund der peripheren Standortlage sowie des starken Anteils innenstadtprägender Sortimente im Hanse-Fachmarkt-Zentrum Bentwisch (ca. 16.000 m² VRFI.) und auch in Roggentin / Broderstorf, ist eine Beschränkung innenstadtgefährdender Sortimente geboten, um negative Auswirkungen auf die Entwicklung anderer, zentraler Versorgungsbereiche der Stadt abzuwenden.

Auf der Rechtsgrundlage des § 11 (2) i.V.m. § 1 (9) BauNVO werden daher Sortimente und Verkaufsflächen nach Art und Umfang festgesetzt:

Zulässig sind neben Möbeln aller Art und Einrichtungsgegenständen die Sortimente

- a) Teppiche und Teppichböden,
- b) Beleuchtungskörper und Zubehör,
- c) weiße Ware
- d) braune Ware
- e) Gardinen, Bettwaren und Dekorationsstoffe.
- f) Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Keramik
- g) Bilder, Bilderrahmen.

Das Kernsortiment Möbel ist auf mind. 85 % der Verkaufsfläche anzubieten. Branchenübliche Rand- und Nebensortimente sind auf max. 15% der Gesamtverkaufsfläche zu beschränken. Die nach Nr. 1.6. b) - g) zulässigen Sortimente sind nicht in gesonderten Verkaufsabteilungen anzubieten und dürfen im einzelnen eine Verkaufsfläche von jeweils 400 m² nicht überschreiten. Die in diesem Rahmen zulässigen Sortimente werden explizit festgesetzt; alle anderen nach dem Einzelhandelserlaß des Min BLUM M-V (04.07.95) als innenstadtrelevant bezeichneten Sortimente sind ausgeschlossen.

Das geplante Möbelhaus sollte so gestaltet werden, daß es den Stadteingang der Hansestadt Rostock herausstellt. Die Sichtbeziehungen von der BAB A 19 sind dabei zu berücksichtigen. Die Möglichkeiten einer Simultandarstellung sollten bei der Objektplanung genutzt werden.

Sondergebiet Fachmärkte:

Das Sondergebiet Fachmärkte (SO/2) ergänzt den Einzelhandelsstandort Brinckmansdorf. Die Branchenstruktur wird aufgrund § 11 (3) BauNVO beschränkt, um negative Auswirkungen auf die Nahversorgung der Bevölkerung und die Entwicklung der Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich des Marktgebietes Rostock zu vermeiden. Es gelten daher grundsätzlich die gleichen Beschränkungen zur Sortimentsstruktur, wie bereits beim Sondergebiet Möbelhaus ausgeführt.

Innenstadtrelevante Sortimente der Vermutungsregel des Erlasses des Min BLUM M-V VIII 410 505.3-4 vom 04.07.95 und insbesondere stark innenstadtrelevante Sortimente nach Hatzfeld / Abel (sh. BauNVO Kommentar Fickert / Fieseler, 9. Auflage § 11 Rn. 27.22) und nach dem GWH-Gutachten (1996) sowie der BBE - Analyse 2000 (sh. S. 64, 65) werden weitgehend nicht in die Positiv-Liste des Zulässigkeitsrahmens (sh. Teil B Nr. 1.10.) aufgenommen. Eine Ausnahme bilden dabei die unter Teil B Nr. 1.10. genannten Sortimente g) – j) (Fahrräder, Textilien, Schuhe, Drogerieartikel).

Besonderer Begründung bedarf die Zulässigkeit der sogenannten innerstädtischen Leitbranchen Textilien und Schuhe. Es ist festzustellen, dass bei Textilien gegenwärtig grundsätzlich ein Defizit in der Innenstadt besteht, die an der Stadtperipherie mit dem B-Plan 12.GE.52 geplante Zulässigkeit also in Standortkonkurrenz zur Innenstadt steht. Nach Auffassung des Einzelhandelsverbandes M-V e.V. bestehen Bedenken gegen eine Ansiedlung nicht, soweit im Angebot beider Standorte (flächenmäßig) Deckungsgleichheit besteht oder die Peripherie auf wenig preis- und serviceintensive Angebote beschränkt wird (Discounterhandel, Rest- und Sonderposten). Mit der Festsetzung von Mindestverkaufsflächen je Fachmarkt (400 m², Teil B Nr. 1.9.) wird diese Bedingung sowohl für das Sortiment Textilien als auch alle anderen innenstadtrelevanten Sortimente (Teil B Nr. 1.10 g)– j)) planungsrechtlich gebunden. Es wird dabei davon ausgegangen, dass Textileinzelhändler mit höherwertigen Warenangeboten und hoher Angebotstiefe i.d.R. in weniger flächenintensiven Raumstrukturen agieren, so dass im Ergebnis die o.g. Standortkonkurrenz egalisiert bzw. mindestens deutlich gemildert wird. Im innerstädtischen Leitsortiment Schuhe ist für die Rostocker Innenstadt eine flächenmäßig sehr gut entwickelte Angebotsstruktur zu verzeichnen, die in einigen Bewertungen bereits als dominierend eingeschätzt wird. Die Begründung einer Zulässigkeit für Schuhfachmärkte mit mind. 400 m² VFI. dürfte daher keine negativen Auswirkungen auf die Innenstadt erzeugen.

In den Sortimenten Drogerieartikel und Fahrräder wird die Auffassung vertreten, dass im Innenstadtbereich für diese Branchen hinreichende Flächenangebote für die Größenordnung ab 400 m² nicht nachweisbar sind, so dass hier auf periphere Standortlagen ausgewichen werden muss. Dies trifft insbesondere für das Sortiment Fahrräder zu, da hier i.d.R. größere Ausstellungsflächen benötigt werden, die unter innerstädtischen Mietbedingungen nur begrenzt realisierbar sein dürften. Bei dem Sortiment Drogerieartikel kann darüber hinaus nach Auffassung des Einzelhandelsverbandes M-V e.V. für die Innenstadt eine bereits hinreichend entwickelte Angebotsstruktur festgestellt werden, so dass hier ebenfalls Standortkonkurrenzen weitgehend auszuschließen sind.

In der Branche Unterhaltungselektronik / Computer / Elektrohaushaltswaren / Foto und Optik ist derzeit das innerstädtische Angebot noch nicht hinreichend entwickelt. Ein für die Innenstadt mit Magnetfunktion wirksamer Betrieb befindet sich derzeit jedoch in Realisierung (ca. 3000 m² VFI.) Damit wird eine nennenswerte Erhöhung des Verkaufsflächenanteils dieser Branche im Verhältnis Innenstadt – Peripherie erzielt. Eine weitere Attraktivitätssteigerung bezüglich der vg. Sortimente in der Innenstadt ist darüber hinaus nicht zu erwarten.

Um dieses derzeit dynamische Wechselverhältnis Innenstadt – Peripherie insoweit zu berücksichtigen, dass eine vorrangige Entwicklung und Konsolidierung der Innenstadt in dieser Branche gesichert ist

bzw. rechtlich steuerbar bleibt, werden die vg. Sortimente (Teil B Nr. 1.11. k) – n)) als Ausnahmetatbestand in den Zulässigkeitsrahmen des B-Plans eingeführt. Ein im Sortiment vergleichbares Warenangebot in einem leistungs- und konkurrenzfähigen Flächenrahmen im City-Kernbereich der Rostocker Innenstadt entsteht aktuell investiv.

Weiterhin ist zur Begründung der ausnahmsweisen Zulässigkeit eines Elektronikfachmarktes in Brinckmansdorf insbesondere im Sortimentsbereich der sog. „Neuen Medien“ eine Neuorientierung des Marktes zu verzeichnen, die aufgrund neuer Nachfragepotenziale zusätzliche Gestaltungs- bzw. Ansiedlungsspielräume in diesem Angebotssegment eröffnet.

Die aufgrund der Innenstadtrelevanz einzelner Sortimente zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Stadtzentrums werden minimiert durch Beschränkung der Verkaufsfläche im SO2 auf insgesamt 5.700 m². Damit werden auch Bedenken der Raumordnungsbehörde, der IHK und des Amtes für Wirtschaftsförderung sowie auch des City-Kreises und von Bürgern berücksichtigt. Eine weitere Schwerpunktbildung als Standortkonkurrenz zur Innenstadt wird dadurch deutlich gemildert. Durch Festsetzung von Mindestverkaufflächen je Betrieb von 400 m² wird darüber hinaus vermieden, dass sich das Gebiet durch Angebotsvielfalt und unterschiedliche Betriebsgrößen in Richtung Einkaufszentrum entwickeln könnte.

Die Festsetzung von Mindestgrößen bei den Verkaufsflächen implementieren flächenintensive Betriebe, die in der Regel wenig beratungs- und serviceorientiert sind und überwiegend im Niedrigpreissektor tätig sind. Auch insoweit wird eine weitestmögliche Abgrenzung von innenstadtrelevanten Handelsformen und Angebotsstrukturen planungsrechtlich fixiert.

Aufgrund der Strukturuntersuchung des Einzelhandels in M-V (Dr. Lademann & P., 12/00) legt die Stadt eine gegenüber dem Stand 1997 gestiegene Kaufkraft zugrunde (86,4% des Bundesdurchschnitts), die sich nach dortseitiger Auffassung nicht weiter erhöhen wird. Eine überschlägige Hochrechnung dieses aktuellen Kaufkraftniveaus auf die tragfähige Verkaufsfläche des Marktstandortes Rostock ergibt einen Verkaufsflächenrahmen von ca. 420.000 m² VFI. Dies entspricht auch dem Befund der Analyse 2000 (418.400 m² VFI. - BBE, Hamburg), in dem der Gewerbepark Brinckmansdorf bereits mit den aufgrund des 1. und 2. Entwurfs ursprünglich festgesetzten 20.000 m² VFI. enthalten ist. Mit dem inzwischen vollzogenen Baubeginn und aufgrund eines daraufhin abgeschlossenen Mietvertrages für einen UE-Fachmarkt in der Kröpeliner Straße erfährt das Stadtzentrum eine nennenswerte Stärkung. Die Verkaufsfläche der innerstädtischen Leitbranche Elektrobedarf / Unterhaltungselektronik wird damit gegenüber dem Stand von 1997 (3.270 m²) auf nunmehr ca. 7.900 m² mehr als verdoppelt. Darüber hinaus wird für diese Branche seitens der Fachleute mittelfristig eine vergleichsweise überdurchschnittliche Umsatzentwicklung erwartet. Diese Sachverhalte erlauben die Sortimentsausweisung Elektrobedarf / UE am Standort Brinckmansdorf. Die diesbezüglich im B-Plan verankerte Voraussetzung für eine Ausnahmeregelung ist somit bereits in Sicht.

Als weiterer Ausnahmetatbestand wird im Baugebiet SO 2 ein Supermarkt (Lebensmittel) zugelassen. Neben dem zu erwartenden, vergleichsweise besonders starken Zu- und Abgangsverkehr als verkehrliche Auswirkung (sh. Pkt. 7) wird mit dem Sortiment Lebensmittel die angestrebte Bevölkerungsnahversorgung im Wohngebietszentrum Brinckmanshöhe berührt. Lebensmittel sind als Grundsortiment der täglichen bzw. der Nahversorgung als tragend für das konzipierte Nahversorgungszentrum in Brinckmanshöhe zu bewerten. Ihre Zulassung an einem weiteren Standort im unmittelbaren Nahbereich des Wohngebietszentrums könnte die dortige Entwicklungskonzeption nachhaltig gefährden, wenn eine Prioritätensetzung zugunsten des Wohngebietes ausbliebe. Im benachbarten Wohngebiet „Brinckmanshöhe“ sollen Versorgungsangebote für Waren und Dienstleistungen des örtlichen Bedarfs entwickelt werden. Der Stadt wurde eine dieser Voraussetzung entsprechende private Bau- und Ansiedlungserklärung gemacht. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Vorrangstellung der angesprochenen Bevölkerungsnahversorgung in Brinckmanshöhe gesichert ist und die entsprechende Festsetzung im B-Plan „Brinckmanshöhe“ für die Erdgeschossbereiche weiterhin sinnvoll ist. Dabei muss berücksichtigt werden, dass eine klassische Wohngebietsversorgung für Brinckmansdorf aufgrund der Einwohnerzahlen derzeit am unteren Schwellenwert für entsprechende Ansiedlungsinteressen des Einzelhandels liegt. Insoweit wird mit der Zulässigkeit eines Lebensmitteldiscounters im Gewerbepark der periodische Bedarf aus dem Gesamtbereich Brinckmansdorf berücksichtigt und damit das wohnortnahe Versorgungsangebot im Stadtteil nachhaltig gestärkt. Wegen der Standortlage im Gewerbepark besteht die Chance, das im Einzugsgebiet begrenzte Kundenpotenzial durch einzelne autoorientierte Kunden auszugleichen. Die Ansiedlungschancen werden damit erhöht.

Die im B-Plan Nr. 12.W.60 konzipierten kleinteiligen Nahversorgungsstrukturen (dort Teil B Nr. A3) werden im B-Plan 12.GE.52 durch Festsetzung von Mindestgrößen je Einheit und Beschränkung auf Fachmärkte sowie Ausschluss von Dienstleistungseinrichtungen nach den Möglichkeiten des Planungsrechts gesichert.

Maß der Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird nach § 16 (2, 3), § 18 BauNVO mit der Grundflächenzahl sowie mit der Höhe baulicher Anlagen als Zahl der Vollgeschosse bzw. als Oberkante baulicher Anlagen festgesetzt.

In den Gewerbegebieten wird generell eine Grundflächenzahl gem. § 17 BauNVO von 0,8 und eine Bauhöhe von drei Vollgeschossen festgesetzt.

Im Baugebiet GE 1 unmittelbar an der Tessiner Straße wird mit maximal zwei Vollgeschossen eine aufgelockerte Bebauung vorgegeben, die der Maßstäblichkeit der vorhandenen Bebauung genügen soll.

Soweit bereits hinreichend konkrete Ansiedlungsinteressen bekannt sind, wird die Festsetzung des Maßes der Nutzung hierauf abgestellt.

Insbesondere bei gewerblichen Vorhaben ist allein die Zahl der festgesetzten Vollgeschosse häufig nicht eindeutig für die Beurteilung der Zulässigkeit, da sich gewerbliche Vorhaben i.d.R. nicht nur auf Gebäude beschränken, sondern auch andere bauliche Anlagen wie etwa Masten, Reklameeinrichtungen oder Regallager umfasst, deren Höhe mit dem Begriff des Vollgeschosses nicht bestimmt werden kann. Auch bei Gebäuden ist mit dem Begriff des Vollgeschosses allein eine höhenmäßige Begrenzung nicht verbunden. Z.B. Werkhallen oder etwa Sporthallen haben i.d.R. deutlich größere Raumhöhen als der Schwellenwert 2,30 m nach § 2 der LBauO M-V. Daher wird in Teil A ergänzend die Oberkante baulicher Anlagen wie folgt festgesetzt: GE/2,3, 8-15: OK 12 m, GE/ 1, 4: OK 9 m (gemessen jwls. über der zugeordneten Straßenbegrenzungslinie). Überschreitungen jeweils bis zu 2,5 m durch Teile von geneigten Dächern können ausnahmsweise zugelassen werden.

Damit sind bei den in Gewerbegebieten üblichen Geschosshöhen die festgesetzten Vollgeschosszahlen erreichbar. Bei Gebäuden mit steilen Dächern ist die raumbildende Wirkung des Daches der aufgehenden Fassade untergeordnet. Da die Festsetzung der Höhenbegrenzung ausschließlich aus Gründen der Orts- bzw. Landschaftsbildgestaltung (nicht etwa aufgrund von Richtfunktrassen o.ä.) erfolgt, kann ausnahmsweise z.B. die Spitze eines steilen Daches die allgemein festgesetzte Höhe überschreiten, ohne daß der Regelungszweck der Festsetzung entfremdet würde.

Die kompakten Baumassen im GE 4 und 5 sowie auch im SO 1 und 2 übernehmen gleichzeitig Lärmschutzfunktion gegenüber der BAB A 19 für die westlich anschließende Bebauung.

Die Deutsche Telekom AG bittet mit Schr. v. 01.08.96 um Standortzuweisung für einen Funkmast im GE 2, südl. des Rückhaltebeckens. Zusätzlich besteht ein Baubegehren zur Errichtung eines weiteren Funkmastes. Der Forderung des Umweltamtes nach einem Standort im zentralen Bereich des Gewerbeparks wurde zugestimmt. Dem Standortersuchen GE 2 wurde gefolgt. Ein weiterer Standort soll vorgehalten werden. Aufgrund der Bedenken des Straßenbauamtes Schwerin (Schr. v. 18.07.96) wird dem Standortvorschlag GE 10 (Umweltamt HRO) nicht gefolgt. Dem Gedanken einer Standortzuweisung im zentralen Bereich des Gewerbeparks folgend, wird ein Funkmast im jeweils östlichen Drittel eines der Gewerbegebiete GE 11, 12 oder 13 vorgesehen (Festsetzung Teil B Nr. 1.4.) Eine Überschreitung der allgemeinen Bauhöhenentwicklung ist hier aus betriebstechnischen Gründen erforderlich; die Verstärkeranlagen dienen der Verbesserung der Empfangsqualität des Funknetzes im Raum Rostock.

Im Sondergebiet 2 (Fachmärkte) wird aufgrund der verfügbaren Größe des Baugrundstücks die Größe der zulässigen Verkaufsfläche (als indirekter Indikator für die Gebäudegrundfläche) auf 5.700 m² beschränkt (Teil B Nr. 1.8.). Die Stadt Rostock geht dabei davon aus, dass zur Bereitstellung ausreichender Pkw-Stellplätze für den Kundenverkehr auf der Grundlage von § 48 LBauO M-V i.V.m. Pkt. 48.1. Nr. 3.3. VV LBauO M-V eine Mindestkennzahl von 1 Stpl. Je 20 m² Vfl. Im Baugenehmigungsverfahren sicherzustellen sein wird. Der sich hieraus ergebende Flächenbedarf für Stellplätze mit Fahrwegen zzgl. Feuerwehrumfahrt beschränkt notwendigerweise die realisierbare Gebäudegrundfläche. Ausgegangen wird dabei von einer für periphere Lagen üblichen ebenerdigen Unterbringung von Stellplätzen und eingeschossiger Bauweise.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundflächen werden gem. § 23 BauNVO allgemein durch Baugrenzen bestimmt. Entlang der Tessiner Straße wird eine Baulinie festgesetzt, um so eine akzeptable Raumbegrenzung zu bewirken. Entlang der Haupteerschließungsstraßen (Planstraßen A, B) werden auf der Westseite Baulinien festgesetzt, die ein möglichst dichtes Heranrücken der künftigen Bebauung an die Verkehrsachse bezwecken sollen, um hier ebenfalls die Abschirmwirkung baulicher Anlagen für den Lärmschutz der westlich angrenzenden Wohnbauflächen auszunutzen. Da bei den Baulinien nicht die klare Raumbegrenzung, sondern die Erfordernisse des Lärmschutzes im Vordergrund stehen, wird ihre starre, durchaus auch restriktive Wirkung auf der Rechtsgrundlage des § 23 BauNVO durch die Festsetzungen Nr. 2.1. und 2.2. (Teil B der Satzung) relativiert, so dass ein begrenztes Vor und Zurücktreten von Gebäudeabschnitten zulässig ist, die Lärmschutzerfordernisse aber berücksichtigt bleiben.

Entlang der BAB A 19 wird aufgrund des § 9 FStrG i.V.m. § 9 (1) Nr. 10 BauGB eine Fläche, die von der Bebauung freizuhalten ist und deren Nutzung, festgesetzt. Entsprechend FStrG ist eine Bebauung innerhalb des Abstandes von 40 m zur Fahrbahnkante der BAB A 19 unzulässig. Eine Bebauung im 100 - m - Bereich bedarf der Zustimmung des Baulasträgers der BAB A 19; sie darf nur versagt werden, soweit dies wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, etwaiger Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung erforderlich ist. Die Fläche verbleibt in der GE-Nutzung. Die entsprechend FStrG zulässigen Nutzungen werden in Teil B Nr. 1.14. präzisiert: ausgeschlossen sind Hochbauten aller Art.

Entlang des als freie Strecke geltenden Abschnitts der B 110 wird gem. § 9 FStrG ein 20 m breiter Baufreihaltbereich festgesetzt

Sonstige Nutzungen

Eine Überschreitung der festgesetzten Grundflächenzahlen nach § 19 (4) wird ausgeschlossen, um eine verbindliche und praktikable Regelung des Grünausgleichs nach § 8, 8a BNatSchG treffen zu können. Da in der Mehrheit Grundflächenzahlen von 0,8 festgesetzt sind, sind nur einzelne Bauflächen von dieser Regelung berührt.

In den Baugebieten sind mehrere Flächen, die mit Leitungsrechten belastet werden können, festgesetzt. Sie dienen der Erreichbarkeit der zugeordneten Leitungen durch den Leitungsträger. Diese Flächen dürfen nicht überbaut werden bzw. sind zugänglich zu halten. Das Leitungsrecht umfasst jeweils die Befugnis des entsprechenden Leitungsträgers, Leitungsanlagen herzustellen und zu unterhalten. Die Wirksamkeit der Rechte bedarf der Eintragung in das Grundbuch.

Die Leitungsrechte für neu erforderlich werdende Leitungen für Gas und Wasser werden so bemessen, dass die DIN 1998 eingehalten wird.

Das Fahrrecht zugunsten des Baugebietes GE 7 auf dem Baugebiet SO 1 dient der Abwicklung des abfließenden Verkehrs von der Tankstelle, da eine direkte Einordnung der abfahrenden Kfz in den unmittelbaren Kreuzungsbereich mit mehreren Fahrspuren die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden könnte. Mit dem Fahrrecht wird eine Einordnung der von der Tankstelle in die Planstraße A abfließenden Fahrzeuge außerhalb der Spuraufweitung ermöglicht. Es gelten die gleichen Einschränkungen und Maßgaben wie bei Leitungsrechten (s.o.).

7. Örtliche Bauvorschriften

Der Bebauungsplan „Gewerbepark Brinckmansdorf“ sieht Bauvorschriften zu Werbeanlagen sowie zu bestimmten Einfriedungen vor.

Werbeanlagen

Vom SBA Schwerin angeregt, konnte die HRO einem Ausschluss von Werbeanlagen im 100 m Abstand zur BAB 19 folgen. Über die Regelungen des FStrG hinaus, wurde diese Festsetzung Nr. 5.1 in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Festsetzungen Nr. 5.2 bis 5.4 dienen einer grundsätzlichen städtebaulichen Ordnung, die unter gestalterischer Betrachtung als Grundzug der Planung begriffen werden sollte. Besonders großformatige Werbetafeln und Werbeanlagen mit Fern- oder Leuchtwirkung wurden unter Rücksichtnahme auf eine nicht ganz auszuschließende Beeinflussung des Verkehrs auf der BAB 19 und der B 110 aber auch unter besonderer Rücksichtnahme auf das unmittelbar anliegende Wohngebiet Brinckmanshöhe ausgeschlossen bzw. reglementiert.

Daneben haben sich großformatige Werbetafeln an die Baugrenzen zu halten und sich entsprechend allgemeiner baurechtlicher Regelungen in des geplante Ortsbild einzufügen.

Einfriedungen

Die Festsetzung Nr. 5.5 regelt die Verwendung von Sträuchern und Hecken zur Grundstückseinfriedung zum Straßenraum hin. Dies geschieht ebenfalls aus gestalterischer, städtebaulicher Überlegung heraus. In diesem Zusammenhang wurde für die Bereiche von Einmündungen auf die Regelungen der RAS-K-1 als grünordnerischer Belang unter der Festsetzung Nr. 3.14 hingewiesen.

8. Verkehr

Das Plangebiet wird mit einer breiten öffentlichen Straße (Planstraße A) erschlossen. Diese nimmt den überwiegenden Teil des Quell- und Zielverkehrs aus dem Wohngebiet Brinckmanshöhe / Riekdahl auf. Dazu wird ein Brückenbauwerk über die Gleise am westlichen Gebietsrand festgesetzt. (Realisierung bereits erfolgt). Die Querungsstelle am Bahnkilometer 9.025 ist mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt (Protokoll v. 02.11.95). Eine Weiterführung der Planstraße A bis zur B 105 ist mit der Erschließung des Wohnungsbaustandortes vorgesehen. Der Gewerbepark schafft die erforderlichen Voraussetzungen zur Erschließung des Wohnungsbaustandortes Brinckmansdorf - Riekdahl.

Im Süden bindet die Planstraße A in den Kreuzungsbereich der B 110 ein. Der Kreuzungsausbaue ist bereits vollständig fertiggestellt. Die Erschließungsplanung für das B-Plangebiet wurde in Abstimmung damit erstellt und abschnittsweise realisiert.

In der Ausbauplanung des Knotens an der B 110 sind die zu erwartenden Verkehrsmengen aufgrund des 1. Entwurfs zum B-Plan 12.GE.52 und des Wohnstandortes Brinckmanshöhe berücksichtigt (ISV, Magdeburg, 1996). Die im Zuge des 2. Entwurfs zum B-Plan 12.GE.52 bezüglich des SO/2 vorgenommenen Änderungen der Flächennutzung (Zulässigkeit von Fachmärkten mit ausschließlich geringer Verkehrsintensität) fügen sich in diesen Rahmen ein, ohne Änderungserfordernisse am Knoten zu begründen.

Mit dem 3. Entwurf zum B-Plan 12.GE.52 werden Einzelhandelsnutzungen in den B-Plan aufgenommen, die ein erheblich höheres Verkehrsaufkommen erzeugen. Dabei ist in der Prognose von einer Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs insbesondere des Sondergebietes SO/2 auszugehen. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen ist über den bestehenden Knoten an der B 110 nicht mehr abwickelbar. Eine Überprüfung der bisherigen Ampelschaltung (IB LOGOS, Programm LISA) durch die Hansestadt Rostock ergibt, dass mit den hinzukommenden Anforderungen der Knoten B 110 / Rampe A 19 / Timmermannsstrat nicht mehr leistungsfähig ist. Der Linksabbieger aus Richtung Innenstadt in die Timmermannsstrat würde die Hauptachse der B 110 überstauen; der Verkehr auf der untergeordneten Zufahrt Timmermannsstrat kann nicht abgewickelt werden. Eine Reduzierung der Grünzeiten auf der Haupttrasse (B 110) zugunsten der Gewerbegebietszufahrt ist mangels entsprechender Zeitreserven nicht möglich.

Um Auswirkungen auf den fließenden Verkehr der BAB A 19 und der B 110 zu vermeiden, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bau einer zusätzlichen (zweiten) Linksabbiegerspur in der Tessiner Straße (B 110) zur Führung des Verkehrs von der Innenstadt ins Gewerbegebiet (Verlegung Radweg in Richtung Mercedes-Benz, teilweise Rückbau des Mittelstreifens, Anpassung der Entwässerung)
- Bau einer zweiten Spur in der Timmermannsstrat bis zur Grundstückszufahrt SO/2 zur Ableitung des zweispurigen Linksabbiegers aus der Innenstadt (Verlegung Rad- und Gehweg, Anpassung Entwässerung, Inanspruchnahme des Grünstreifens und teilweise der bisher als Baugrundstück festgesetzter Flächen GE 7, SO 1, SO 2) – eine Ausnahmegenehmigung nach § 27 LNatG M-V ist durch die UNB in Aussicht gestellt
- Bau einer zusätzlichen (zweiten) Linksabbiegerspur in der Timmermannsstrat zur Führung des Verkehrs vom Gewerbegebiet in Richtung Roggentin (Inanspruchnahme des Straßenbegleitgrüns, Verlegung des Rad- und Gehweges, Anpassung Entwässerung und Beleuchtung, evtl. Eingriff in den Leitungsbestand)
- Anpassung der Lichtsignalanlage.

Durch die erforderlichen Maßnahmen zum Knotenausbau ist folgender Grunderwerb notwendig:

- Flst. 20/46 (SO/2): ca. 200 m²
- Flst. 20/33 (SO/1): ca. 350 m²
- Flst. 20/39 (GE/7, BP-Tankstelle): ca. 85 m²
- Flst. 20/42 (GE/1, Burger King): ca. 30 m²
- Flst. ... (Mercedes-Benz): ca. 125 m².

Der Knotenausbau ist dabei in der Planänderung vollständig dem geänderten und ergänzten Sondergebiet 2 als Verursacher anzulasten. Der bestehende Kreuzungsbereich wurde entsprechend dem bisher prognostizierten Verkehrsaufkommen für das Gewerbegebiet und das Wohngebiet Brinckmanshöhe realisiert.

Die finanziellen Mittel für den Knotenausbau sind über einen städtebaulichen Vertrag beim künftigen Vorhabensträger für das SO/2 zu sichern. Die vertragliche Bindung ist Bedingung für die Änderung im Zuge des 3. B-Planentwurfs zugunsten der beabsichtigten Nutzung im SO/2. Die verkehrstechnische Erschließung ist ohne eine Anpassung des Kreuzungsbereiches an die gestiegenen verkehrlichen Anforderungen nicht gesichert.

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Ausbau des Knotens Planstraße A / B110 mit GVfG-Mitteln gefördert wurde und daher bis auf weiteres einer Veränderungssperre bis einschließlich 2003 unterliegt. Spätestens nach Ablauf dieser Veränderungssperre (vorbehaltlich fristverkürzender Antragstellung) hat der Knotenausbau gemäß vorgenanntem städtebaulichen Vertrag zu erfolgen.

Die erforderlichen Verkehrsausbauten an den bereits hergestellten Erschließungsanlagen sind erneut mit den Versorgungsbetrieben abzustimmen, um Auswirkungen auf den Leitungsbestand und den fließenden Verkehr auf der B 110 und der A19 zu vermeiden.

Die Haupteerschließungsstraße (Planstraße A ist im weiteren Verlauf dreispurig mit einer Fahrstreifenbreite von 2 x 3,5 m und 1 x 3,0 m zur störungsfreien Ausfädelung von Linksabbiegern sowie beidseitigen Geh- und Radwegen (je 1,6 m bzw. 1,5 m) konzipiert. Die Fahrbahnbreite ist erforderlich um einen störungsfreien Durchgangsverkehr zum geplanten Wohngebiet und zu den nördlich gelegenen Gewerbeflächen zu sichern.

Von der Planstraße A gehen drei 12 m breite Verkehrsfläche zur Tiefenerschließung der Bauflächen ab. Die Abzweigungen werden so eingeordnet, dass eine Kombination mit den gegenüberliegenden Zufahrten zu den großen GE - bzw. SO Flächen erfolgen kann. Der Einfahrtbereich für das Möbelhaus, das Fachmarkt-Gebiet und den geplanten Ersatzstandort Hanse-Holz wird daher ausdrücklich festgesetzt, so dass de facto jeweils eine Kreuzung mit einem übersichtlichen Verkehrsfluss entsteht. Der nördliche Bereich wird generell durch 12 m breite öffentliche Straßen (Planstraße B) erschlossen, die sich in Ringe auflöst (Planstraßen B, F - L). Die Fahrbahnen sind für eine Breite von 6,5 m konzipiert, so dass Begegnungsfälle Lkw / Lkw problemlos möglich sind.

Jeweils in den wichtigen Kreuzungsbereichen wird ein Ein- und Ausfahrtverbot festgesetzt, um den zügigen Verkehrsfluss insbesondere von der B 110 nicht durch unnötige Querverkehre zu stören.

Das Erschließungssystem ist so konzipiert, dass der Straßenausbau und die Tiefbauerschließung der Stiche und Ringe erst mit gegebenen Ansiedlungsfortschritt erforderlich wird und ggf. entfallen kann, soweit größere Baugrundstücke, als mit dem festgesetzten Erschließungssystem möglich, benötigt werden (Zurückbleiben der Erschließungsanlagen hinter den Festsetzungen, vgl. § 125 (3) BauGB).

In einer parallel zur Bebauungsplanung bearbeitete Verkehrsuntersuchung (Ingenieurgesellschaft Stadt und Verkehr mbH, Magdeburg, Sept./1996) werden die verkehrlichen Auswirkungen des Gewerbeoparks sowie weiterführender Planungsabsichten der Hansestadt Rostock ermittelt.

Danach ist von einem zusätzlichen Quellverkehrsaufkommen von 64 bzw. 584 Kfz und von einem zusätzlichen Zielverkehrsaufkommen von 337 bzw. 466 Kfz jeweils in der gleitenden Spitzenstunden des Früh- bzw. Nachmittagsverkehrs auszugehen. Hinzu kommen die zusätzlichen Belegungswerte aufgrund des SO/2 (s.o.). Von Seiten des geplanten Wohnbaustandortes Brinckmansdorf/Riekdahl ist zunächst mit max. 315 / 162 Kfz/h^A (Quellverkehr früh / nachmittags) bzw. max. 72 / 342 Kfz/h^A (Zielverkehr früh / nachmittags) zu rechnen. Aufgrund der Fertigstellung der Anbindung an die B 110 ist dabei davon auszugehen, dass der überwiegende Teil des Aufkommens aus dem künftigen Wohngebiet über die Planstraße A abgewickelt wird.

So wird unter anderem aus dem Wohnungsbaustandort Brinckmansdorf - Riekdahl längerfristig mit einer Verkehrsverteilung von ca. 80 % auf die B 110 (20 % - B 105) gerechnet.

Zusätzliches Verkehrsaufkommen von Durchgangsverkehren zwischen B 110 und B 105 kann aufgrund der eher umwegigen Trassenführung der derzeit konzipierten Verbindung B 105 - B 110 als geringfügig eingeschätzt werden. Diese Erwartung wird bestätigt durch eine Zählung auf der Sammelstraße des Baugebietes „Brinckmanshöhe“ im Frühsommer 2001. Dabei lagen die Querschnittsbelegungen an beiden Zählstellen noch deutlich unterhalb der Entwurfswerte für Anliegerstraßen.

9. Technische Infrastruktur

Für die stadttechnische Erschließung der einzelnen Bauflächen sind komplett neue Anlagen zu errichten. (teilweise bereits realisiert) Dabei kann bei allen Medien an vorhandene Primärserschließungsleitungen angeschlossen werden.

Trinkwasser

Die äußere Erschließung des Gebietes mit Trinkwasser ist gesichert über die Trinkwasserleitung DN 300 in der Mitte des Plangebietes. Die Wasserversorgung des Baugebietes ist mit dem Betreiber der öffentlichen Anlagen vertraglich zu vereinbaren.

Löschwasser

Die Löschwasserentnahme erfolgt aus dem Trinkwassernetz. Erforderlich ist eine Erweiterung des Hydrantennetzes. Durch die Eurawasser GmbH wird mit Schreiben vom 03.09.97 bestätigt, daß der Grundsatz mit 96 m³/h gewährleistet werden kann. Die Kosten für die Unterhaltung der Hydranten und erforderliche Arbeiten am Netz trägt die Hansestadt Rostock.

Bei Gebäuden, die nach der Industriebaurichtlinie errichtet werden, besteht ein über den Grundsatz hinausgehender Löschwasserbedarf von zusätzlich 96 m³/h über mindestens 2 Stunden. Es wird empfohlen, diesen Bedarf im 2. Erschließungsabschnitt über eine erhöhte zentrale Löschwasserversorgung bereitzustellen, da Einzellösungen (Löschteiche, -brunnen oder -wassertanks) in der Summe einen erheblichen Mehraufwand verursachen.

Schmutzwasser

Das anfallende Schmutzwasser ist getrennt zu erschließen. Die Ableitung erfolgt über eine Druckleitung in die zentrale Kläranlage Bramow. Die technischen Anschlußbedingungen sind mit dem Betreiber der Anlagen abzustimmen.

Regenwasser

Das Regenwasser soll so weit als möglich über geeignete technische Vorrichtungen (s. Teil B Nr. 3.9.) auf dem Grundstück versickert werden. Dies kann als erlaubnisfreie Gewässerbenutzung nach § 33 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) gewertet werden. Nur Überschußwasser darf an die Vorflut abgegeben werden. Für die RW-Einleitung in die örtliche Vorflut (RW DN 600, Gewässer 2. Ordnung) ist der unteren Wasserbehörde und dem Wasser- und Bodenverband "Untere Warnow - Küste" im Zuge der Erschließungsplanung ein Entwässerungskonzept vorzulegen und unter Angabe der zu erwartenden Niederschlagsmengen eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

Als Retentionsvorgabe wird in Teil B, Nr. 3.9. festgesetzt, daß nur ¼ des Spitzenabflusses in die öffentlichen Anlagen eingeleitet werden darf. Der Rest kann zeitverzögert eingeleitet werden. Damit wird eine wirtschaftliche Dimensionierung der öffentlichen Entwässerungsanlage gewährleistet und eine Reduzierung des Oberflächenabflusses bewirkt. Das von öffentlichen Flächen anfallende Niederschlagswasser wird abgeleitet.

Die Ableitung des überschüssigen Niederschlagswassers muß über Rückhaltebecken erfolgen, da die bestehende RW-Leitung ihre Kapazitätsgrenze nahezu erreicht hat. Die vorhandene RW-Leitung ist durch den Träger der Unterhaltungslast auf ihren baulichen Zustand zu untersuchen.

Die Breite des Leitungsrecht für WBV von beidseitig i.d.R. 10 m (RW-Leitung) ist erforderlich aufgrund der Tieflage der Leitung (Sohle ca. 3,7 m und tiefer / Gefälle).

Die Planung für die wasser- und abwassertechnische Erschließung ist mit dem StAUN Rostock abzustimmen und zur fachtechnischen Prüfung vorzulegen.

Als Voraussetzung für die Nutzung des Wassers und der Gewässer ist bei der zust. Wasserbehörde die erforderliche Entscheidung gem. §§ 7, 7a WHG v. 23.09.86 (BGBl. I S. 1229, 1654), geändert durch Art. 5 des Gesetzes v. 12.02.90 (BGBl. I S. 205), sowie §§ 5 - 8 des LWaG M-V v. 30.11.92 (GVOBl. S. 669), geändert durch Gesetz v. 02.03.93 (GVOBl. S. 178) einzuholen.

Zum Schutz des Wassers und der Gewässer ist der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen gem. § 20 (1) des LWaG M-V i.V.m. §§ 19g - 19l des WHG der unt. Wasserbehörde bzw. der zust. Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat unter Beachtung der einschlägigen Sicherheitsbestimmungen, der Bestimmungen der §§ 19h, i, k, l des WHG, der DIN-Vorschriften, der Anlagenverordnung (VAWS) und anderer zutreffender Rechtsvorschriften sowie mit

allen notwendigen Schutzvorrichtungen so zu erfolgen, daß eine Gefährdung des Grund- und Oberflächenwassers nicht zu besorgen ist.

Gem. § 38 (1) LWaG M-V bedürfen der Bau, die wesentliche Änderung und die Stilllegung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen einschließlich Rohrleitungen der wasserrechtlichen Genehmigung. Diese ist entspr. § 108 (1) g des LWaG M-V beim StAUN Rostock zu beantragen.

Alle Fragen bezüglich der Wasserversorgung, der Abwasserentsorgung sowie der Regenwasserableitung sind zuständigkeitshalber mit der Wasserbehörde der Hansestadt Rostock und dem Warnow Wasser- und Abwasserverband sowie dem Wasser- und Bodenverband abzustimmen.

Ver- und Entsorgungsleitungen sowie wasserwirtschaftliche Anlagen, die im Zuständigkeitsbereich des StAUN Rostock liegen, werden nicht berührt.

Energie

Das Plangebiet verfügt über Erdgasanschluss. Der 1. Bauabschnitt ist mit Mitteldruckleitungen erschlossen. Für Gasleitungen ist eine Leitungstrasse nach DIN 1998 im Abstand von 2,5 m von Bäumen freizuhalten.

Die Eit-Versorgung wird durch das örtliche Versorgungsunternehmen gewährleistet.

Notwendige Kabelverteiler und ggf. Trafos können in den Baugebieten gem. § 14 Abs. 2 BauNVO zugelassen werden. Sämtliche Versorgungsleitungen werden innerhalb der Verkehrsflächen bzw. der für entsprechende Grunddienstbarkeiten vorgesehenen Flächen untergebracht. Der Abstand zu Bäumen beträgt 2,5 m.

Im Zuge des 1. Erschließungsabschnitts wurden in der Planstraße A 20- und 0,4 kV-Kabel verlegt.

Die Anlagen der e-dis, 20 kV-Leitungen und -Kabel, 0,4 kV-Kabel, informationstechnische Anlagen sowie ein Trafo sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Vor Baubeginn sind Kabeleinweisungen durch den zuständigen Netzmeister erforderlich.

Bezüglich der informationstechnischen Anlagen entlang der B 110 ist bei der Hauptverwaltung der e-dis eine Standortzustimmung zu beantragen.

Abfallwirtschaft

Alle Abfälle sind gem. § 4 KrW-/AbfG vorrangig zu vermeiden oder stofflich zu verwerten und darüber hinaus entsprechend der geltenden Abfallsatzung zu entsorgen.

Unbelasteter, recyclingfähiger Bauschutt und Baustellenabfälle sind einer zugelassenen Bauschuttaufbereitungsanlage zur Verwertung zuzuführen. Hausmüll und hausmüllähnliche Abfälle sind durch das öffentliche Entsorgungssystem entsorgen zu lassen.

Die Nachweisführung der Abfallentsorgung richtet sich nach der Verordnung über Verwertungs- und Beseitigungsnachweise (NachwV)

Für die bebauten bzw. künftig bebauten Grundstücke besteht Anschlusspflicht an die öffentliche Abfallentsorgung (gem. der kommunalen Abfallsatzung der HRO). Unbelasteter, recyclingfähiger Bauschutt und Baustellenabfälle sind einer zugelassenen Bauschuttaufbereitungsanlage zur Verwertung zuzuführen. Hausmüll und hausmüllähnliche Abfälle sind durch das öffentliche Entsorgungssystem entsorgen zu lassen.

Der Abteilung Abfallwirtschaft des StAUN Rostock liegen z.Zt. keine Informationen vor, aus denen ein Altlastenverdacht für den Plangeltungsbereich abzuleiten ist.

Werden bei Bauarbeiten Anzeichen für bisher unbekannte Belastungen des Untergrundes, wie abartiger Geruch, anomale Färbung, Austritt von verunreinigten Flüssigkeiten, Ausgasungen oder Reste alter Ablagerungen angetroffen, ist der Grundstückseigentümer als Abfallbesitzer zur ordnungsgemäßen Entsorgung des belasteten Bodenaushubs nach §§ 2, 3, 11 KrWAbfG verpflichtet. Er unterliegt der Anzeigepflicht nach § 42 dieses Gesetzes.

Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet sind nicht bekannt. Sollten bei Baumaßnahmen trotzdem verunreinigter Boden oder Altablagerungen angetroffen werden, so sind diese Abfälle vom Abfallbesitzer bzw. Grundstückseigentümer einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Diese Abfälle dürfen nicht zur erneuten Bodenverfüllung genutzt werden. Resultieren aus Altablagerungen Gefahren für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit, ist die Entsorgung unverzüglich geboten und wird gegen den Verursacher oder den Grundstückseigentümer verfügt. In jedem Fall ist die zuständige Behörde zu informieren.

Fernmeldetechnische Versorgung

Seitens der Deutschen Telekom AG ist beabsichtigt, das Fernmeldenetz neu aufzubauen bzw. zu erweitern. (teilweise erfolgt). Für den Rechtzeitigen Ausbau des Netzes sowie für die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es erforderlich, mind. 8 Monate vor Baubeginn Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen bei der Telekom anzuzeigen. Zur Vermeidung von Beschädigungen an vorhandenen Anlagen ist es weiterhin für die Bauausführenden erforderlich, 2 Wochen vor Baubeginn Informationen über vorhandene Fernmeldeanlagen einzuholen.

10. Grünordnung

Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Eingriffe in Natur und Landschaft. Nach § 8a BNatSchG ist damit die Verpflichtung verbunden, den Eingriffsumfang zu ermitteln und Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen festzusetzen. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Maßgabe, den Entzug bisher unverbauten Bodens zu kompensieren und Ausgleichsmöglichkeiten zugunsten unbebauter Freiflächen zu schaffen sowie Bauflächen intensiv zu durchgrünen.

Zur Ermittlung der Eingriffsintensität und der daraus abzuleitenden Ausgleichsmaßnahmen wird die Thematik des Landschaftsbildes und Naturhaushaltes in einem Grünordnungsplan auf der Grundlage des B-Plan-Entwurfes behandelt.

Der mit der Planung sanktionierte Eingriff in den Naturhaushalt wird ausgeglichen durch die Festsetzung von Pflanzgebotstreifen zwischen den Baugrundstücken und von extensive Wiesenflächen im Bereich der O-W-Leitungstrasse und westlich des Lärmschutzwalls sowie durch Festsetzung einer natürlichen Sukzession im Bereich nördlich der Baugebiete (ca. 9,8 ha) als Maßnahme zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Darüber hinaus werden weitere Sukzessionsflächen (ca. 24,8 ha) festgesetzt, die als Ausgleichsmaßnahme bereits im Vorgriff auf weitere B-Plangebiete planungsrechtlich gesichert werden und somit nicht den Baugebieten des B-Planes Nr. 12.GE.52 zuzuordnen sind.

Mit Teil B Nr. 3.7. wird eine Entwicklungspflege für die Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Dies ist erforderlich, um den Erfolg der festgesetzten Maßnahmen nachhaltig sicherzustellen und um den unumgänglichen Zeitverzug der ökologischen Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen nach ihrer Herstellung zu minimieren.

Zum Ausgleich des Eingriffs in das Landschaftsbild durch die 2 nach Teil B. Nr. 1.4. zulässigen Funkmasten wird neben einer Ausgleichsfläche festgesetzt, Nisthilfen für Wanderfalken an den Masten anzubringen (Teil B, Nr. 3.4.) Die Ausführung der Nisthilfen kann den Konstruktionsunterlagen zum Wanderfalkenschutzprogramm Schleswig - Holstein entnommen werden.

Die Zuordnung des Ausgleichs erfolgt differenziert in Teil B Nr. 3.16.

11. Immissionsschutz

Schallimmissionen:

Das B-Plangebiet wird durch die B 110 und die BAB A 19 stark beeinflusst. Die schalltechnischen Orientierungswerte für GE-Gebiete werden in Teilbereichen überschritten. Das bestehende Wohngebiet Brinckmansdorf wird durch die bestehenden Verkehrslärmquellen ebenfalls stark belastet. Dominierend ist der Straßenverkehr. Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 werden bei freier Schallausbreitung um bis zu 5 / 10 dB(A) (tags / nachts) überschritten; im Prognosezeitraum ist eine weitere Erhöhung zu erwarten. Die stärksten Überschreitungen treten dabei an Immissionsorten nahe der B 110 auf. Eine starke Höhenabhängigkeit ist aufgrund des tiefen Einschnitts für die Teilimmission der Hafenbahn festzustellen.

Mit der Planung soll erreicht werden, dass aufgrund der Gewerbeansiedlung im Gewerbepark Brinckmansdorf eine Verschlechterung dieser Lärmimmissionssituation im vorhandenen Wohngebiet Brinckmansdorf wie auch auf den Flächen des geplanten Wohnungsbaustandortes Brinckmansdorf / Riekdahl ausgeschlossen wird.

Auf der Grundlage des Entwurfes zum B-Plan wurde dazu eine Schallimmissionsprognose (GP 234/96, Kohlen & Wendlandt, Rostock, 16.06.95) erarbeitet. Die Immissionssituation wurde an 26 Immissionsorten westlich parallel zum Gleiseinschnitt im Abstand der vorhandenen Wohnbebauung untersucht.

Die Erschließungsstraßen innerhalb des B-Plangebietes führen nicht zur Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen im vorhandenen Wohngebiet Brinckmansdorf; sie liegen in der Summe unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV für ein WA.

Für die Baufelder des Gewerbeparks ist zu erreichen, dass die vom Gewerbepark ausgehenden Lärmimmissionen keinen nennenswerten Anteil am dann wirksamen Summenpegel hat. Dieses trifft zu, wenn der Immissionsanteil des Gewerbeparks mind. 10 dB(A) tiefer ist, als der vorhandene Verkehrslärm.

Die Festsetzung von Flächenschalleistungspegeln für die Baugebiete des Gewerbeparks nach den Empfehlungen der DIN 18005 führen zu Überschreitungen der festgestellten Lärmimmission im Wohngebiet. Daher wurden für die einzelnen Bauflächen Flächenschalleistungspegel berechnet, die die Einhaltung der Orientierungswerte im Beurteilungsgebiet sichern sollen. Die Berechnungen wurden so optimiert, daß eine wirksame und gerechte Zuordnung der Flächenschalleistungspegel erfolgt. Die gesamten Bauflächen wurden in Teilflächen zerlegt, bis die so entstandenen Teilflächenemittenten die Abstandsregel nach DIN 18005 für die nahegelegensten Immissionsorte einhalten.

Mit der Beschränkung der zulässigen Flächenschalleistungspegel soll erreicht werden, dass die Prognosewerte nach Errichtung des Gewerbegebietes gegenüber dem Ist-Zustand annähernd gleich geblieben sind bzw. sich geringfügig verringert haben.

Nördlich des Planstraße A wird eine Fläche für Vorkehrungen zum Lärmschutz (Lärmschutzbauwerk H=5 m) festgesetzt. Damit können Flächenschalleistungspegel zugelassen werden, die im Unterschied zur Planungssituation ohne Lärmschutzbauwerk um 5 - 8 dB(A) (westliche Bauflächen) bzw. ca. 2 dB(A) (westlich der Haupteinschließung, Planstraße B) höher liegen.

Einschränkungen der gewerblichen Nutzung bleiben weiterhin bestehen. Sie sind insbesondere nachts teilweise so hoch, dass eine nächtliche Betriebsnutzung der Flächen kaum möglich erscheint.

Durch die Festsetzung einer Ausnahmeregelung bezüglich der Einhaltung der Flächenschalleistungspegel (Teil B Nr. 1.12.) wird ermöglicht, dass Maßnahmen der Lärmabschirmung und der schalltechnisch ausgerichteten Planung (z.B. Parkplätze oder technische Lärmquellen auf der wohngebietsabgewandten Seite) sowie frequenz- und entfernungsabhängige Pegelminderungen aufgrund von Luftabsorption und Bodendämpfung auf den Schalleistungspegel angerechnet werden können.

Für eine Beherbergung, Büro- oder ähnliche Nutzungen, die nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ in den Lärmpegelbereichen > IV liegen, sind in der Objektplanung entsprechende bauliche Maßnahmen vorzusehen.

Aufgrund der Fachmärkte ergibt sich ein zu den 1996 ermittelten Prognosewerten des Quell- und Zielverkehrs zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Auf der Tessiner Straße ergab diese Prognose in den Spitzenstunden eine Querschnittsbelegung früh von 2.490 Kfz/h und nachmittags von 3.162 Kfz/h. In der Zählung des Tiefbauamtes (11.07.2000) wurde derzeit bis dahin noch eine Minderbelegung zum Prognosewert festgestellt.

Aufgrund der inzwischen realisierten Verkehrsbaumaßnahmen werden an der Stadtausfahrt B 110 Verlagerungseffekte wirksam, die gegenüber der Verkehrsprognose von 09/1996 eine Überschreitung der Verkehrsmengen auf dem immissionsschutzrechtlich relevanten Abschnitt der B 110 zwischen der Kreuzung und Innenstadt nicht erwarten lassen. Lediglich die Verkehrsverteilung verändert sich zu Ungunsten der Abbiegerelation B110 - Timmermannsstrat und Gegenrichtung. Dies rechtfertigt und erfordert den notwendigen Knotenausbau.

Der Prognosewert (09/96) des aus der Timmermannsstrat stadteinwärts, bzw. aus der Tessiner in die Timmermannsstrat links abbiegenden Verkehrs (Querschnitt Timmermannsstrat <> Tessiner Straße stadteinwärts) wurde seinerzeit mit 393 Kfz/h (früh) bzw. 706 Kfz/h (nachmittags) angegeben. Er berücksichtigt umfassend das (plangemäße) Aufkommen aus dem Baugebiet Brinckmanshöhe und dem Gewerbepark (ursprüngliche Fassung).

Diese Quell-/Zielverkehre können zum Zählergebnis auf der Tessiner Straße (07/00) hinzuaddiert werden, ohne immissionsschutzrechtlich relevante Verschiebungen zu bewirken.

Die Werte der Verkehrsprognose von 09/96 lagen auch der Lärmberechnung entlang der Tessiner Straße zugrunde. Da diese Prognosewerte für die Tessiner Straße durch den 3. Entwurf des Bebauungsplanes nicht überschritten werden, kann festgestellt werden, dass die bereits in der Planung berücksichtigte Lärmimmission durch diesen 3. Entwurf (Fachmärkte) nicht mehr erhöht wird. Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen an der Tessiner Straße werden deshalb nicht erforderlich.

Zu möglichen Auswirkungen der Fachmarktansiedlung (3. Entwurf) auf das Wohngebiet Brinckmanshöhe ist festzustellen, dass der Verkehr auf der Planstraße A für die Beurteilung von Lärmimmissionen in Brinckmanshöhe hinter die Bedeutung des A19-Lärms und des Gewerbelärms zurücktritt und bei der Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Das zusätzliche Quell- und Zielverkehrsaufkommen ist auf dem südlichen Abschnitt der Planstraße A zu erwarten. Diese hat jedoch keinen nennenswerten Anteil am dann wirksamen Summenpegel im Bereich der Altbebauung Brinckmansdorf aufgrund der Überlagerung durch A19 und B 110. Im nördlichen Abschnitt der Planstraße A wird bezüglich der Prognose 09/96 kein zusätzlicher „Einkaufsverkehr“ induziert, da ohne die Planung des SO Fachmärkte der Versorgungsbedarf für die Bewohner von „Brinckmanshöhe“ verkehrlich ebenfalls über die Planstraße A abgewickelt würde – nur mit entfernteren Zielorten. Bei der Ermittlung des zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs zum SO Fachmärkte wurde dieses ohnehin vorhandene Fahrtenaufkommen aus dem Baugebiet Brinckmanshöhe berücksichtigt.

Luftverunreinigende Immissionen:

Erfahrungsgemäß kann es trotz aller dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen der Emissionsminderung beim bestimmungsgemäßen Betrieb von emittierenden Gewerbeanlagen in der unmittelbaren Umgebung dieser Anlagen zu Gefahren, erheblichen Nachteilen oder Belästigungen durch luftverunreinigende Stoffe (Gase, Stäube, Dämpfe, Geruchsstoffe) kommen, wenn der Abstand zwischen den Emissionsquellen und den hier schutzbedürftigen vorhandenen und künftigen Wohngebieten Brinckmansdorf nicht ausreicht. Daher kommt einem ausreichenden Abstand im B-Plan besondere Bedeutung zu. Dies wird durch das Vorsorgegebot des § 50 BImSchG (Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete „soweit wie möglich“) und die weitergehenden Umweltschutzanforderungen des § 1 (5) BauGB gefordert.

Einen praktikierbaren Anhaltspunkt für aus Immissionsschutzgründen ausreichende Schutzabstände gibt z.B. der am 22.09.94 novellierte Abstandserlass Nordrhein-Westfalen. Die darin enthaltene Abstandsliste gibt für bestimmte Betriebsarten entsprechend den zum Zeitpunkt der Abwägungsentscheidung (05.03.97) neuesten Stand der Immissionsschutztechnik ermittelte Abstände an, bei deren Einhaltung i.d.R. Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch den Betrieb der Anlage in den umliegenden Wohngebieten nicht entstehen, wenn die Anlage dem Stand der Technik entspricht. Die in dem Erlass vorgenommene Einteilung der Betriebe nach Abstandsklassen, also nach ihren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften i.S.v. § 1 (4) Nr. 2 BauNVO, ermöglicht die Festsetzung eines in der Baugenehmigungspraxis vollziehbaren Zulässigkeitskriteriums. Damit würde im Sinne der Gleichbehandlung künftiger Bauherren und der Rechtssicherheit bei der Prüfung von Baugesuchen eine einheitliche Beurteilungsgrundlage geschaffen.

Dabei sind nur diejenigen Betriebe und Anlagen zu betrachten,

- bei denen sich die Abstandsklasse nicht ausschließlich oder weit überwiegend aus Gründen des Lärmschutzes ergibt (Kennzeichnung in der o.a. Abstandsliste mit „(*)“ in Spalte 5), da die Lärmschutzproblematik bereits abschließend und vollständig durch die Festsetzung von Flächenschalleisungspegeln geregelt wird (s.o.), oder
- die nicht genehmigungsbedürftig nach § 4 (1) BImSchG i.V.m. § 1 (1) der 4. BImSchV sind (Kennzeichnung in der o.a. Abstandsliste mit „-“ in Spalte 4), da es nicht Aufgabe einer Gemeinde bzw. ihrer Bauleitplanung sein kann, die nach dem BImSchG der Gewerbeaufsicht zukommenden Aufgaben zu übernehmen (vgl. Fickert/Fieseler, Komm. BauNVO, 7. Aufl., Rdn. 94.1).

Insoweit werden für die oben ausgegrenzten Anlagen ergänzend in Teil B der Satzung über den B-Plan Nr. 12.GE.52 Abstandsforderungen festgesetzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass - wie bereits bei der Festlegung der Lärmimmissionsorte (s.o.) - davon auszugehen ist, dass die vorhandene und die künftige, zu schützende Wohnbebauung Brinckmansdorf erst in einem Abstand von ca. 100 m von der östlichen Böschungsoberkante des Gleiseinschnitts (Kavelstorf - Überseehafen), also der westlichen Plangeltungsbereichsgrenze beginnen wird. (s. Teil B Nr. 1.13.

12. Prüfung der UVP-Pflicht

„UVP-Pflicht für großflächigen Einzelhandel besteht seit 01.01.1998. Das Aufstellungsverfahren für den B-Plan wurde am 13.06.1995 förmlich eingeleitet. Aufgrund der Überleitungsvorschrift des § 245 c BauGB für Bebauungspläne, die vor dem 14.03.1999 förmlich eingeleitet worden sind, kann der B-Plan nach der bisherigen Fassung des BauGB erlassen werden.

Die für die Zulässigkeit des großflächigen Einzelhandels erhebliche Entscheidung, das ist nach § 2 (3) UVPG der Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan, wurde am 05.03.1997 getroffen. Die Festsetzung von 20.000 m² Verkaufsfläche für Möbel unter Beschränkung der Zulässigkeit innenstadt-relevanter Sortimente auf wenige Branchen und auf 15 % der Verkaufsfläche war zu diesem Zeitpunkt nicht UVP-pflichtig.

Erst 1998 wurde eine UVP-Pflicht für die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben eingeführt. Hinsichtlich der anzusiedelnden Fachmärkte als großflächige Einzelhandelsbetriebe war in Übereinstimmung mit dem Landes-Einführungserlaß zum BauROG vom 18.06.1998 jeweils auf den einzelnen Betrieb abzustellen, weil Fachmärkte im Gegensatz zu den Einkaufszentren nicht von vornherein als Einheit geplant sind. Die Stadt ist nicht davon ausgegangen, dass Fachmärkte mit jeweils über 5000 m² Geschoßfläche errichtet werden, sondern mehrere Fachmärkte entstehen, die jeweils deutlich unter diesem Grenzwert liegen. Die UVP-Pflicht betraf außerdem nur die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben, nicht aber die Änderung der Entscheidung über die Zulässigkeit hinsichtlich einzelner Sortimente wie sie durch die Änderung der Zulässigkeit von 10.000 m² Verkaufsfläche für Möbel und Einrichtungsgegenstände in 5.700 m² Verkaufsfläche für Fachmärkte bestimmter Sortimente vorgenommen worden ist. Die Änderung des Planentwurfs wäre danach nicht UVP-pflichtig gewesen. Das ergibt sich aus der unterschiedlichen Wortwahl, z.B. „Bau und Änderung“ im Unterschied zu „Errichtung“.

Nach der ab 14.03.1999 direkt geltenden UVP-ÄndRL der EU wurde deshalb eine Einzelfallprüfung vorgenommen, um festzustellen, ob für die Änderungen des ursprünglichen Planentwurfs eine UVP durchgeführt werden muß. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass gegenüber der ursprünglichen Entscheidung im Satzungsbeschluss vom 05.07.1997 nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen ist und deshalb eine UVP nicht erforderlich ist.“

13. Flächenbilanz

Titel	m²	%
Planstraße A	17155,47	
Planstraße B	16206,69	
Planstraße C	2549,40	
Planstraße D	1743,83	
Planstraße E	1753,07	
Planstraße F	1701,29	
Planstraße G	1715,47	
Planstraße H	5867,23	
Planstraße I	1477,09	
Planstraße J	4173,70	
Planstraße K	2672,24	
Planstraße L	2231,97	
Planstraße M	3122,12	
B 110 (anteilig)	4611,55	
Straßenverkehrsflächen	66981,12	7,3 %
GE 1	6940,78	
GE 2	62267,82	
GE 3	5151,92	
GE 4	17551,42	
GE 5	37273,21	
SO 2	25597,57	
GE 7	4333,71	
SO 1	28482,51	
GE 8	60381,34	
GE 9	25252,22	
GE 10	77127,73	
GE 11	20813,47	
GE 12	24402,74	
GE 13	26070,23	
GE 14	27630,24	
GE 15	10419,17	
Bauflächen	459696,08	50,4 %
RRB (südl.) / öffentlich	2922,11	
RRB (nördl.) / öffentlich	7131,28	
Ausgleich 12.GE.52 westlich Planstraße M (südlich des Planzeichen 15.14.)	72250,00	
Ausgleich 12.GE.52 östlich Planstraße M	35786,60	
sonst. Grünflächen nördlich des Planzeichen 15.14., westlich Planstraße M	238284,54	
extens. Wiese westlich Planstraße B / öffentlich	1644,95	
extens. Wiese östlich Planstraße B / öffentlich	9756,29	
extens. Wiese westlich Lärmschutzwall öffentlich	7972,62	
Lärmschutzwall öffentlich	8425,00	
Schutzgrünfläche / privat	1418,68	
Grünflächen / RRB	385592,07	42,3 %
Gesamt	912269,27	100 %

14. Kostenschätzung

Die Kosten für die Grünausgleichsmaßnahmen werden wie folgt beziffert:

Extensive Wiese:	DM 11.000,00 je ha
Sukzession mit Initialpflanzungen	DM 27.000,00 je ha
Schutzgrünstreifen / Pflanzgebotstreifen	DM 30.000,00 je ha
Bepflanzung Lärmschutzwall	DM 19.000,00 je ha
(Grunderwerbs- und Planungskosten sind darin nicht enthalten)	

Die Kosten für den durch die Änderung erforderlich gewordenen Kreuzungsausbau Timmermansstrat / B 110 soll --- über einen städtebaulichen Vertrag geregelt --- der die Änderung veranlassende Investor übernehmen.

15. Maßnahmen zur Durchführung der Planung / Sonstiges

Die Hansestadt Rostock hat gemäß der Planung Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft bereitzustellen. Sie strebt an, Ihre Flächen über ein Umlenungsverfahren in die Gesamtfläche des Plangebietes einzubringen und damit die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen, mithin die Voraussetzungen zur Herstellung des Baurechts zu sichern.

Wenn während der Bauarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist gemäß § 11 DSchG M-V die zuständige untere Denkmalbehörde zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Vertreter des Landesamtes für Bodendenkmalpflege oder dessen Vertreter in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich sind hierfür der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt 5 Tage nach Zugang der Anzeige.

Der Beginn der Erdarbeiten ist der unteren Denkmalbehörde spätestens 4 Wochen vor Termin schriftlich und verbindlich mitzuteilen, um zu gewährleisten, dass Mitarbeiter oder Beauftragte des Landesamtes für Bodendenkmalpflege bei den Erdarbeiten zugegen sein können und eventuell auftretende Funde gem. § 11 DSchG M-V unverzüglich bergen und dokumentieren. Dadurch werden Zeitverzögerungen der Baumaßnahme vermieden.

An der südwestlichen Ecke des Plangebietes, jedoch außerhalb des Geltungsbereiches, unmittelbar im Bereich der Autobahnbrücke über die B 110 befindet sich ein Lagefestpunkt des amtlichen geodätischen Grundlagenternetzes des Landes Mecklenburg - Vorpommern. Es wird darauf hingewiesen, dass Lagefestpunkte im Umgebungsbereich von 25 m wichtige unterirdische Festpunkte haben, über deren Lage das Landesvermessungsamt bei Bedarf informiert. Eine Gefährdung des Lagefestpunktes ist auszuschließen (Antrag auf Verlegung). Nach § 18 Vermessungs- und Katastergesetzes M-V besteht die Verpflichtung zum Erhalt der Festpunkte.

16. Änderungen gegenüber der am 05.03.97 beschlossenen Planfassung

2. Entwurf:

Änderungen in Teil A (Planzeichnung):

1. Grünfläche / Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken (südwestl. Planstr. A, nördl. Planstr. H)
⇒ Grünfläche / Zweckbestimmung Extensivwiese i.V.m. Teil B Nr. 3.12.
2. Verschiebung der westlichen Straßenbegrenzungslinie der Planstr. A zwischen Einmündung Planstr. C und Planstr. D zum Zwecke einer Bushaltebucht; mit Unterbrechung des Pflanzgebotsstreifens.
3. Verlagerung des Einfahrtbereiches zum SO/1 (Möbelhaus) um 5,5 m nach Süden
4. Verlagerung der nördlichen Baugebietsgrenze des GE/3 und der nördlichen Straßenbegrenzungslinie der Planstraße C um jeweils 5,5 m nach Süden
5. Verlagerung der nördlichen Baugrenze des GE / 3 um 5,5m nach Süden, der westlichen Baugrenze um 3 m nach Westen und der östlichen Baugrenze um 5 m nach Osten
6. Verlagerung der südlichen Baugrenze des GE / 2 um 5,5m nach Süden
7. Reduzierung des Straßenquerschnitts südlich der Einmündung der Planstr. C auf 20,7m
8. Festsetzung einer Fläche für Fahrrechte zugunsten des GE / 7 auf der Fläche des SO / 1
9. Verlagerung der südlichen Baugrenze des SO / 1 um ca. 70 m nach Süden und der westlichen Baugrenze um 5 m nach Westen
10. Verlagerung der nördlichen Baugebietsgrenze des SO / 1 um ca. 50 m nach Süden (sh. dazu Teil B, Nr. 1.5.)
11. Umwidmung des Baugebietes GE 6 und des nördlichen Bereiches von SO / 1 in SO / 2 (Fachmärkte) (sh. dazu neu: Teil B, Nr. 1.8. bis 1.10.)
12. Erweiterung der Baugrenzen in GE / 4

Änderungen in Teil B (Text):

1. Nr. 3.12.
2. Nr. 3.17.
3. Nr. 3.18., vorletzter Absatz
4. Nr. 1.12., erster Absatz („erwarten“)
5. Nr. 2.3. (Ergänzung)
6. Nr. 1.8. bis 1.10. (Ergänzung)
7. Nr. 1.5. („10.000 m²“)

Ergänzung textlicher Hinweise:

1. A: Definition der Verkaufsraumfläche
2. B: Hinweis auf geltende Regelungen des DSchG M-V

3. Entwurf:

Änderungen in Teil A (Planzeichnung):

1. Erweiterung der Verkehrsfläche (Planstraße A) auf Kosten der Baugebiete GE 1, SO 2, SO 1, GE 7
2. Wiederaufnahme des Fahrrechts zugunsten des Flst. 20/39 (BP-Tankstelle) im SO/1
3. Ersatz der Ein-/Ausfahrtmöglichkeit von GE 7 auf die Planstraße A gegen Zufahrtverbot
4. Ausdehnung des Plangeltungsbereiches auf die für den Knotenpunktausbau B 110 / Planstr. A / Rampe A 19 erforderlichen Flächen; Festsetzung als örtliche Verkehrsfläche
5. Einfügung eines zusätzlichen Ein- / Ausfahrtbereiches am SO/2

Änderungen in Teil B (Text):

Neufassung Nr. 1.8. bis 1.11.

Änderung der empfohlenen Straßenquerschnitte:

Anpassung Querschnitt A1 – A1'

Anlage 3.1**Verzeichnis der Flurstücke, die im Eigentum der Stadt stehen**

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

Gemarkung	Flur	Flurstück
Riekdahl	3	10/23

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

Anlage 3.2**Verzeichnis der Flurstücke, die im Eigentum des Erschließungsträgers stehen****Verzeichnis der Flurstücke, die sich bereits in seinem Eigentum befinden**

Gemarkung	Flur	Flurstück	Fläche in m ²
Riekdahl	3	8/4	741 m ²
Riekdahl	3	9/57	34.237 m ²
Riekdahl	3	9/58	91.628 m ²
Riekdahl	3	9/59	116.708 m ²
Riekdahl	3	10/24	1.763 m ²
Riekdahl	3	10/74	5.075 m ²
Riekdahl	3	10/75	70.980 m ²
Riekdahl	3	10/76	85.341m ²
Riekdahl	3	20/36	12.323 m ²
Riekdahl	3	20/49	1.141 m ²

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

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

Inhaltsverzeichnis Entwurfs- und Genehmigungsplanung

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

*2) **fortlaufende Nummerierung für Sonstige Pläne**

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007 zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021



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

Inhaltsverzeichnis Ausführungsplanung

Unterlagen Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr.	Maßstäbe	Ordner
1	Baubeschreibung Anlage 1: Stellungnahmen der TöB Anlage 2: Ergebnisprotokolle Anlage 3: Zustimmung/ Bestätigung der Hansestadt Rostock	1 - x 1 - x 1 - x		1
2	Übersichtskarten	x x x	M 1 : 100.000 M 1 : 25.000 M 1 : 10.000	
3	Übersichtslagepläne	1 - x	M 1 : 5.000	
4	Übersichtshöhenpläne	1 - x	M 1 : 5.000/500	
5	Lagepläne	1 - x	M 1 : 250	
6	Höhenpläne	1 - x	M 1 : 250/25	
9	Maßnahmenplan / Pflanzplan	1 - x	M 1 : xxxx	
14	Straßenquerschnitte	1 - x	M 1 : 50	
16	Sonstige Pläne			
16.1 ^{**1)}	Koordinierter Leitungsplan	1 - x	M 1 : 250	
16.2	Abbruchplan	1 - x	M 1 : 250	
16.3	Markierungs- und Beschilderungsplan	1 - x	M 1 : 250	
16.4	Beleuchtungsplan	1 - x	M 1 : 250	
16.5	Knotenpunktplan	1 - x	M 1 : xxxx	
16.6	Detail	1 - x	M 1 : xxxx	
16.7	Querprofile	1 - x	M 1 : xxxx	
16.8	Absteckplan/Abstecklisten/Achsdrucklisten/ggf. Deckenbuch	1 - x	M 1 : xxxx	
16.9	Deckenhöhenplan	1 - x	M 1 : 250	
16.10	Verkehrssicherungskonzept / Bauphasenplan	1 - x	M 1 : xxxx	
16.11	Verwaltungszuordnungsplan	1 - x	M 1 : xxxx	
16.12	Lageplan gemäß Doppik	1 - x	M 1 : xxxx	
16.13	Bauzeitenplan	1 - x	M 1 : xxxx	
16.14	...			
20	Geotechnische Untersuchungen	1 - x		

^{**1)} fortlaufende Nummerierung für Sonstige Pläne

Erfordernis	Anmerkung
erforderlich	Gliederung gemäß HVA-B StB
erforderlich	alle Schreiben in Kopie und Bestätigungsschreiben der Versorger bezogen auf Koordinierten Leitungsplan und Straßenquerschnitte
erforderlich	für die Bauausführung relevante Ergebnisprotokolle (z. B. Abstimmungen mit Anliegern, "Versorgerrunde", Verkehrsbehörde o. ä.)
erforderlich	
bei Bedarf	oder 1 : 250.000
erforderlich	
bei Bedarf	
bei Bedarf	oder 1 : 2.000
bei Bedarf	oder 1 : 2.000/200
erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500
erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500/50
bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
erforderlich	
erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500
erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
bei Bedarf	in Ausnahmen M 1 : 500
bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
bei Bedarf	Wahl eines geeigneten Maßstabes
erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes
erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
erforderlich	in Ausnahmen M 1 : 500
erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes, in Abstimmung mit AG kann auf Plan verzichtet werden
erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes
erforderlich	Wahl eines geeigneten Maßstabes
bei Bedarf	nach Rücksprache mit AG
erforderlich	

Anforderungen an die Aufstellung von Leistungsverzeichnissen

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

Inhaltsverzeichnis

Die grundsätzliche Aufteilung ist zu beachten.

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

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

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

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

Anlage 6, Seite 2

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, 20.04.2020

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

Anlage 7.1 Seite 1**Dokumentation zur Bauabnahme von Erschließungsanlagen
Tief-, Erd- und Straßenbau**

1.	Technische Dokumentation	Übergeben am		Zu übergeben bis
		Papier	Digital	
	Tief-, Erd- und Straßen- und Ingenieurbau			
<input checked="" type="checkbox"/>	VOB-Abnahmeprotokoll			
<input checked="" type="checkbox"/>	Eignungsnachweise			
<input checked="" type="checkbox"/>	Zulassungsbescheide			
<input checked="" type="checkbox"/>	Güteüberwachungsnachweise			
<input checked="" type="checkbox"/>	Eigenüberwachungsprüfungen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Herstellerbescheinigung			
<input type="checkbox"/>	Kontrollprüfungen, Schiedsprüfungen			
<input type="checkbox"/>	Protokolle und Niederschriften über weitere Kontrollen (z.B. Schalung, Bewehrung)			
<input type="checkbox"/>	Kopie Kamerabefahrung von Rohrleitungen			
<input type="checkbox"/>	Dichtheitsprüfungen von Rohren und Schächten			
<input type="checkbox"/>	1. Hauptprüfung nach DIN 1076 bei Ingenieurbauwerken			
<input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsplan entsprechend Punkt 1 der Erläuterungen in 3-facher Ausfertigung			
<input checked="" type="checkbox"/>	Flächenplan mit Abgrenzung der einzelnen Vermögensgegenstände nach Vorgabe der Stadt mit Darstellung der Flächengrößen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Bescheinigung eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs über die Einhaltung der Grenzen in 3-facher Ausfertigung			
	Straßenbeleuchtung			
<input checked="" type="checkbox"/>	Kabelbestandsplan			
<input checked="" type="checkbox"/>	Messprotokolle			
<input checked="" type="checkbox"/>	Materialnachweise			
	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
<input checked="" type="checkbox"/>	Auftrags-LV Langtext blanko			
<input checked="" type="checkbox"/>	Kopien geprüfter Schlussrechnungen sämtlicher Bauleistungen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Kopien geprüfter Schlussrechnungen aller Baunebenkosten wie z.B. Baugrundgutachten, Vermessungsleistungen, Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator (SiGeKo) sowie Planungs- und Bauüberwachungsleistungen			
2.	Weitere Unterlagen			
<input checked="" type="checkbox"/>	Erklärung des Erschließungsträgers, dass sich keine privaten Einbauten im öffentlichen Straßenraum befinden. Werden ausnahmsweise private Einbauten erforderlich, sind diese zuvor mit der Straßenplanung zu beantragen. Ein Gestattungsvertrag ist abzuschließen und zur Abnahme vorzulegen.			
<input checked="" type="checkbox"/>	Ergebnisse der Liegenschaftsvermessung entsprechend Punkt 2 der Erläuterungen			

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

Anlage 7.1 Seite 2**Erläuterungen**

1. Die Vermessungsdaten einschließlich der Bestandspläne sind der Stadt zu übergeben und werden Eigentum der Stadt. Druckausgaben der Bestandspläne sind im Maßstab 1:500 anzufertigen. Bestehen diese aus mehreren Blättern, ist eine Blattübersicht zu liefern. Für eventuelle Nachdrucke und Kontrollzwecke sind PDF-Druckdateien im Originalmaßstab zu übergeben.

Das zum Abgabezeitpunkt geltende amtliche Lage- und Höhenbezugssystem ist zu verwenden. Zurzeit sind dies als

- Lagebezugssystem: ETRS 89 – UTM Zone 33 (EPSG-Code 25833)
- Höhenbezugssystem: DHHN2016 (Deutsches Haupthöhennetz 2016)

Es sind Vektordaten im Format DXF oder DWG zu übergeben.

Jede Objektart ist vorzugsweise in einem separaten Layer zu führen. Alternativ dazu können artverwandte Objektarten (z.B. Fahrweg, Fußweg, Radweg etc.) mit erklärender Beschriftung (Layer Text) in einem Layer zusammengefasst werden.

Sofern entsprechende Daten vorliegen, sind die nachstehenden Layer zu bilden:

Für versiegelte Flächen die Layer

- Straßen
- Fahrwege
- Radwege
- Fußwege
- Rad- und Fußwege
- Parkplätze
- private Stellplätze (außerhalb eingefriedeter Grundstücke)
- Tankstellen
- versiegelte Betriebsflächen / Lagerplätze
- sonstige versiegelte Flächen,

für Vegetationsflächen die Layer

- Grünflächen (Rasen)
- Gebüsch (mit Büschen bewachsene Fläche)
- Gehölz (mit Büschen und Bäumen bewachsene Fläche)
- Zierflächen (künstlich angelegte, mit Blumen oder Ziergehölzen bepflanzte Fläche)
- Laub-, Nadel-, Mischwaldflächen
- einzelne Laub-, Nadelbäume und Baumreihen,

für Erholungsflächen die Layer

- Sport- und Spielplätze
- Campingplätze,

für topographische Einrichtungen die Layer

- Zäune
- Mauern
- Stützmauern
- Gabionen
- Kaimauern / Spundwände

Anlage 7.1 Seite 3

- Treppen
- sonstige Uferbefestigungen,

für Gewässer die Layer

- Teiche / Sölle
- Fluss
- Kanal
- Bach
- Graben,

für Geländemerkmale ein Layer

- Böschungen,

und bei Bedarf ein Layer

- Text.

Darüber hinaus soll die Datenstruktur linienhafter und flächenhafter Objekte folgende Kriterien erfüllen:

- keine Punkte, Punktnummern, Punktsymbole etc.
- reine Liniengeometrie (keine Kreisbögen)
- Linienzüge dürfen keine Splisse enthalten
- Die jeweiligen Geometrien dürfen nur einmal in der DXF vorhanden sein (layerübergreifend keine Doppelung).
- Im Layer Treppen ist der Umring zu erfassen und die Treppenunterkante in geeigneter Form erkenntlich zu machen (z.B. Layer Text).
- Der Mindestabstand für Geometrieknoten beträgt 0,1 m. Kleinere Details sind zu generalisieren.
- Zu Mauern ist anzugeben, ob diese linksseitig, rechtsseitig oder mittig aufgemessen wurden.

2. Zur im Rahmen dieser Baumaßnahme erforderlichen Feststellung der Lage vorhandener Flurstücksgrenzen ist eine Liegenschaftsvermessung durchzuführen. Grenzpunkte sind sichtbar abzumarken und der Stadt vor Ort anzuzeigen.

Im Falle einer erforderlichen Flurstücksbildung gilt Folgendes:

Zur im Rahmen dieser Baumaßnahme (gemäß Grunderwerbsplan) erforderlichen Bildung neuer Flurstücke ist eine Liegenschaftsvermessung durchzuführen. Der Entwurf der Flurstücksbildung ist mit der Stadt (Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt, Abteilung Liegenschaften) abzustimmen. Grenzpunkte sind sichtbar abzumarken und der Stadt vor Ort anzuzeigen.

3. Zur Abnahme von Ingenieurbauwerken, wie z.B. Brücken, Lärmschutzwänden und Durchlässen ist eine Hauptprüfung entsprechend der DIN 1076 (H1 und 1-12) nachzuweisen.

Technische Dokumentation zur Bauabnahme von grünordnerischen Maßnahmen

- Herstellerbescheinigung
- Verdichtungsnachweis gem. ZTV bzw. DIN 4094
- Baugenehmigung (soweit erforderlich)
- Anschlussgenehmigungen
- Bei Baumpflanzungen:
 - Nachweis der Einhaltung der Mindestabstände zu Leitungen bzw. Zustimmung der Versorgungsunternehmen zur Unterschreitung der Mindestabstände.
- Hauptprüfung über die korrekte Errichtung von Sport- und Spielanlagen
Zur Abnahme von Spiel- und Sportplätzen ist eine Hauptprüfung entsprechend der jeweils gültigen DIN-Norm nachzuweisen.
- Bestandsplan entsprechend Punkt 1 der Erläuterungen
- Ergebnisse der Liegenschaftsvermessung entsprechend Punkt 2 der Erläuterungen
- Bescheinigung eines Öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs über die Einhaltung der vorhandenen und/oder vorgesehenen Grenzen in 3-facher Ausfertigung
- Entsorgungsnachweis bei Anfall von schadstoffbelastetem Bodenaushub
- Aktivierungsprotokoll (Kostenübersicht gem. Beiblatt, Flächenübersicht, gegliedert nach Flächenart gem. Bestandsplan, Aufbau, Befestigung)
- Eignungsprüfung für kulturfähigen Oberboden und Füllboden
- Erklärung des Erschließungsträgers, dass sich keine privaten Einbauten im öffentlichen Straßenraum befinden
Werden ausnahmsweise private Einbauten erforderlich, sind diese zuvor mit der Straßenplanung zu beantragen. Ein entsprechender Gestattungsvertrag ist abzuschließen.

Erläuterungen:

1. Die Vermessungsdaten einschließlich der Bestandspläne sind der Stadt zu übergeben und werden Eigentum der Stadt. Druckausgaben der Bestandspläne sind im Maßstab 1:500 anzufertigen. Bestehen diese aus mehreren Blättern, ist eine Blattübersicht zu liefern. Für eventuelle Nachdrucke und Kontrollzwecke sind PDF-Druckdateien im Originalmaßstab zu übergeben.

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

Anlage 7.2 Seite 2

Das zum Abgabezeitpunkt geltende amtliche Lage- und Höhenbezugssystem ist zu verwenden. Zurzeit sind dies als

- Lagebezugssystem: ETRS 89 – UTM Zone 33 (EPSG-Code 25833)
- Höhenbezugssystem: DHHN2016 (Deutsches Haupthöhennetz 2016)

Es sind Vektordaten im Format DXF oder DWG zu übergeben.

Jede Objektart ist vorzugsweise in einem separaten Layer zu führen. Alternativ dazu können artverwandte Objektarten (z.B. Fahrweg, Fußweg, Radweg etc.) mit erklärender Beschriftung (Layer Text) in einem Layer zusammengefasst werden.

Sofern entsprechende Daten vorliegen, sind die nachstehenden Layer zu bilden:

Für versiegelte Flächen die Layer

- Straßen
- Fahrwege
- Radwege
- Fußwege
- Rad- und Fußwege
- Parkplätze
- private Stellplätze (außerhalb eingefriedeter Grundstücke)
- Tankstellen
- versiegelte Betriebsflächen / Lagerplätze
- sonstige versiegelte Flächen,

für Vegetationsflächen die Layer

- Grünflächen (Rasen)
- Gebüsch (mit Büschen bewachsene Fläche)
- Gehölz (mit Büschen und Bäumen bewachsene Fläche)
- Zierflächen (künstlich angelegte, mit Blumen oder Ziergehölzen bepflanzte Fläche)
- Laub-, Nadel-, Mischwaldflächen
- einzelne Laub-, Nadelbäume und Baumreihen,

für Erholungsflächen die Layer

- Sport- und Spielplätze
- Campingplätze,

für topographische Einrichtungen die Layer

- Zäune
- Mauern
- Stützmauern
- Gabionen
- Kaimauern / Spundwände
- Treppen
- sonstige Uferbefestigungen,

für Gewässer die Layer

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

Anlage 7.2 Seite 3

- Teiche / Sölle
- Fluss
- Kanal
- Bach
- Graben,

für Geländemerkmale ein Layer

- Böschungen,

und bei Bedarf ein Layer

- Text.

Darüber hinaus soll die Datenstruktur linienhafter und flächenhafter Objekte folgende Kriterien erfüllen:

- keine Punkte, Punktnummern, Punktsymbole etc.
- reine Liniengeometrie (keine Kreisbögen)
- Linienzüge dürfen keine Splisse enthalten
- Die jeweiligen Geometrien dürfen nur einmal in der DXF vorhanden sein (layerübergreifend keine Doppelung).
- Im Layer Treppen ist der Umring zu erfassen und die Treppenunterkante in geeigneter Form erkenntlich zu machen (z.B. Layer Text).
- Der Mindestabstand für Geometrieknoten beträgt 0,1 m. Kleinere Details sind zu generalisieren.
- Zu Mauern ist anzugeben, ob diese linksseitig, rechtsseitig oder mittig aufgemessen wurden.

2. Zur im Rahmen dieser Baumaßnahme erforderlichen Feststellung der Lage vorhandener Flurstücksgrenzen ist eine Liegenschaftsvermessung durchzuführen. Grenzpunkte sind sichtbar abzumarken und der Stadt vor Ort anzuzeigen.

Im Falle einer erforderlichen Flurstücksbildung gilt Folgendes:

Zur im Rahmen dieser Baumaßnahme (gemäß Grunderwerbsplan) erforderlichen Bildung neuer Flurstücke ist eine Liegenschaftsvermessung durchzuführen. Der Entwurf der Flurstücksbildung ist mit der Stadt (Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt, Abteilung Liegenschaften) abzustimmen. Grenzpunkte sind sichtbar abzumarken und der Stadt vor Ort anzuzeigen.

Anlage 7.2 Seite 4**Technische Dokumentation zur Bauabnahme von grünordnerischen Maßnahmen**

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

Vorhaben/Bezeichnung:

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

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

Anlage 7.2 Seite 5

[illegible]

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

Anlage 7.3**Dokumentation zur Bauabnahme von Maßnahmen zur Abfallentsorgung**

Angabe von Mengen und Massen als Zuarbeit für das Aktivierungsprotokoll

Vorhaben/Bezeichnung:

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

Achtung!**Anlage 8**

Änderungen oder Ergänzungen im Bürgschaftstext dürfen nicht vorgenommen werden.

Gewährleistungsbürgschaft

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

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

Auf die Einrede der Vorklage gem. § 771 BGB wird verzichtet.

Eine Hinterlegung ist ausgeschlossen.

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

Ort und Datum

Siegel und Unterschrift

2. Änderung des Erschließungsvertrages vom 23.10.2007
zum B-Plan Nr. 12.GE.52 „Gewerbepark Brinckmansdorf“, nördlicher Teil
Stand: 29.03.2021

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Bauamt	Beteiligt: Kämmereiamt Amt für Jugend, Soziales und Asyl Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Amt für Mobilität Amt für Umwelt- und Klimaschutz Eigenbetrieb KOE Büro des Oberbürgermeisters Senatsbereich 2 Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Senatsbereich 3 Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule	
Bündnis für Wohnen - Stand der Erfüllung per 31.12.2020		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
01.06.2021	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
16.06.2021	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Das Bündnis für Wohnen – Vereinbarung zur aktiven, sozialverträglichen und nachfragegerechten Weiterentwicklung des Rostocker Wohnungsmarktes für die Jahre 2018 bis 2023 - haben die Bündnispartner und Mitwirkenden mit der Stadt am 14.03.2019 geschlossen.

Zur Bearbeitung der Themen und zur Findung von Schwerpunkten hat die Stadt, wie bereits in der Beantwortung der Anfrage „Aktueller Sachstand Bündnis für Wohnen“ Nr. 2020/AF/1195 mitgeteilt, ihre in der Vereinbarung enthaltenen Verpflichtungen durch Handlungsmaßnahmen, Benennung der Verantwortlichen sowie des Umsetzungszeitraumes weiter untersetzt. Die Partner und Mitwirkenden wurden gebeten, ihre Verpflichtungen ebenfalls entsprechend aufzubereiten. Eine Erörterung in den Arbeitsgruppen war vorgesehen, ist jedoch coronabedingt nicht erfolgt.

Um die bisher erreichten Ergebnisse bewerten zu können, wurde der Stand der Erfüllung der Verpflichtungen per 31.12.2020 wie anliegend aufbereitet.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Maßnahmekatalog	öffentlich
---	-----------------	------------

Stand 07.05.2021

Bündnis für Wohnen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock – Abrechnung des Maßnahmenplans per 31.12.2020

1. Wohnungsbauoffensive

1.1. Bauleitplanung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
1.1.1	Die Stadt führt die laufenden Bauleitplanungen fort, mit dem Ziel, jährlich ein Potential von 1.200 WE für die Realisierung durch die Wohnungswirtschaft planungsrechtlich zur Verfügung zu stellen.	Die Stadt (Verwaltung mit Bürgerschaft) erarbeitet eine verbindliche Prioritätenliste für B-Pläne zur Sicherstellung der vorrangigen Bearbeitung der Planverfahren für die Schaffung des Baurechtes für das genannte Wohnungsbaupotential. (61)	Stadt: 61, 60, 62, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf Bürgerschaft	1. Halbjahr 2020 (Bürgerschaft)	Eine Prioritätenliste liegt vor und wurde mit den Fachämtern abgestimmt. Kriterien für Priorität 1 sind u.a.: Bündnis für Wohnen, Fördermittel, BUGA, besondere Gewerbeflächen, schnell entwickelbar, Bedeutung für die Stadtentwicklung. Der OB wurde in Kenntnis gesetzt. In den Fachausschüssen der Bürgerschaft wurde die Liste (im Nov./Dez. 2020) vorgestellt und übergeben. Die Liste wird als Arbeitsinstrument laufend fortgeführt. (61)
		Die Stadt führt ein Monitoring für die Planverfahren ein und informiert die		IV. Quartal 2020 halbjährlich	Ein eigenständiges System für ein Monitoring existiert noch nicht.

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Bündnispartner halbjährlich. (61)			Dieses soll im II. Quartal 2021 erstellt und in geeigneter Form den Bündnispartnern zur Verfügung gestellt werden. (61)
		Die Stadt schafft bereits während der Neuaufstellung des F-Planes die Voraussetzungen, ab 2020 neue B-Planverfahren mit paralleler F-Planänderung zu beginnen (Voraussetzung: Beschluss der Bürgerschaft zum Zielszenario).		Mitte 2020	Die Neuaufstellung des F-Plan ist in Arbeit. Die Voraussetzungen zur Erarbeitung des Zielszenarios sind noch nicht vorliegend (UFK - und Grüne Welle Stadtgarten). Die Erarbeitung des Zielszenarios ist für Ende 2021 vorgesehen. Je nach Notwendigkeit können aber B-Pläne in paralleler F-Plan - Änderung des rechtswirksamen F-PLAN aufgestellt werden. (61)
1.1.2	Für die ca. 4.500 WE in den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen sollen die Satzungsbeschlüsse spätestens 2020 der Bürgerschaft zur Entscheidung vorgelegt werden.	Die in Aufstellung befindlichen B-Pläne für die ca. 4.500 WE aus dem wirksamen F-Plan werden in die o.g. Prioritätenliste eingeordnet und entsprechend zügig bearbeitet. (61)	Stadt: 61 , 60, 62, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf, Bürgerschaft	6. Halbjahr 2020 (Bürgerschaft)	Eine Einordnung in die Prioritätenliste ist erfolgt. Folgende Pläne wurden zur Rechtskraft gebracht: Ehemalige Poliklinik Lütten Klein – 08.08.2019 ca. 200 WE für MFH Nordufer Gehlsdorf – 20.12.2020 ca. 300 WE für MFH Kiefernweg – 24.05.2020 ca. 250 WE für EFH/Reihenhäuser Wohnen am Werftdreieck – 22.11.2020 ca. 700 WE für MFH (61)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.1.3	Durch vertiefende informelle Planungen (z.B. Rahmenplanungen, Studien und Konzepte, ganzheitliche Quartiersentwicklungen) sind situationsbezogen sowohl in der Innenverdichtung als auch im Vorgriff von Bebauungsplänen die Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Behandlung notwendiger Themen frühzeitig durchzuführen.	Die Stadt erarbeitet in der Regel in einer sehr frühen Planungsphase städtebauliche Ideen als Grundlage für den B-Plan und führt damit die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durch. (61)	Stadt: 61 , 60, 62, 66, 67, 68, 73; Koordinierungs-Stelle für Bürgerbeteiligung, weitere Ämter nach Bedarf	2019-2023 laufend	Dies wird entsprechend umgesetzt. Beispiele sind u.a. die Gebiete „Groter Pohl“ (Mehrfachbeauftragung) und „Neue Hufe“ (Studie zu Bebauungsformen) sowie Osthafen/Petridamm, Warnowquartier und Südstadt/Quartierentwicklungen. (61)
1.1.4	Die Stadt verpflichtet sich während der Planaufstellung alle Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung der Planung zu schaffen.	Die Stadt regelt die Zuständigkeit innerhalb der Verwaltung für die schnellstmögliche Erschließung der neuen Wohngebiete und schafft dafür die personellen und finanziellen Voraussetzungen. (61)	Stadt: 10/20 (Unterstützungs-funktion bei den notwendigen Planungsprozessen, bei finanziellen Auswirkungen auf den Kernhaushalt); weitere Ämter nach Bedarf (61 , 60, 62, 66, 67, 68, 73) Bürgerschaft	Ab 2020	Zur Erschließung wird regelmäßig auf Bündnispartner oder andere Eigentümer zurückgegriffen, z. B.: Semmelhack – ehem. Molkerei Neubrandenburger Straße und ehem. Poliklinik Lütten Klein; WIRO – Werftdreieck) (60) Thierfelderstraße und Kiefernweg JK Vermögensholding GmbH – Weißes Kreuz Appartement Muhsal GmbH– Nordufer Gehlsdorf; (61) Modelle für Quartierentwicklungen (Groter Pohl) müssen durch die Stadt initiiert werden. (60)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Stadt bezieht die Bündnispartner als zukünftige Bauherren und Erschließungsträger frühzeitig und intensiv in die Aufstellung der B-Pläne ein und nutzt dabei das Instrument des städtebaulichen Vertrages . (61)	Stadt: 61, 60	2019-2023 laufend	
		Die Bündnispartner sollten bereits in der Aufstellung des Flächennutzungsplanes einbezogen werden. So kann insbesondere bei klaren Eigentumsverhältnissen sichergestellt werden, dass in der Zukunft tatsächlicher Bebauungswille besteht. (WG Warnow) ¹			
1.1.5	Die Stadt stellt ihr stadteigenes Ökokonto vorrangig für Bebauungspläne die neue Wohnbauflächen ausweisen zur Verfügung.	Die Stadt füllt ihr stadteigenes Ökokonto kontinuierlich durch geeignete Maßnahmen auf und bietet es für die Umsetzung von Bebauungsplänen mit neuen Wohnbauflächen an. (61)	Stadt: 67, 60, 61, 62, 73	2019-2023 laufend	Auf dem stadteigenen Konto sind noch 240.670 m ² Flächenäquivalente auf der Habenseite. Davon sind 10.467 m ² für den B-Plan 09.W.192 „Wohnen am Südring“, 30.000 m ² für den B-Plan 06.GE 139 „Ehemaliger Schlachthof“ und 200.203 m ² für den B-Plan 09.SO.191 „Am Pulverturm“ reserviert. 2021 wird die Planung für den 2. BA Ökokonto Dragungraben aktualisiert. Die Umsetzung ist für

¹ blaue Hinterlegungen = vorgeschlagene Handlungsmaßnahmen der Bündnispartner

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					2022 vorgesehen. Die WIRO besitzt ein eigenes Ökokonto. (67)
Verpflichtungen der Bündnispartner					
1.1.6	Die Bündnispartner planen das Bauziel von jährlich 1.200 WE auf Basis des bestehenden Baurechts umzusetzen. Der Bau der Wohnungen erfolgt nachfragegerecht und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Marktes und der jeweiligen Unternehmensentwicklung.	Die Bündnispartner erstellen eigene Maßnahmenpläne in nachfragegerechter Reihenfolge (unabhängig von bestehendem Baurecht). Die Liste umfasst Neubauten und Nachverdichtungspotentiale. So kann der Bebauungswille der Bündnispartner mit dem Ziel jährlich 1.200 Wohnungen herzustellen abgeglichen werden. Bei Deckungsgleichheit zwischen den Bündnispartnern kann die Stadt die Ressourcen entsprechend fokussieren. (z.B. Nachverdichtung Südstadt) (WG Warnow)	Bündnispartner	2019/2020 2020 2020 2020 2020/2021	Fertigstellung: 31 WE - Hohe Düne 29a - Baggermeisterring 22b Baubeginn 31 Reihenhäuser - Oberlotse-Voß-Weg 10-32 - Platz des Friedens 13-14c Baugenehmigung: weitere 98 WE - Baggermeisterring 25-28a Bauantrag: 23 Wohnungen - Schröderplatz 4 Bebauungsplan vor Beschlussfassung 106 WE in Gehlsdorf (WG Warnow) Nachverdichtung / Aufstockung Helsinkier Straße – im Gange (BG Neptun) Die WG Marienehe hat 105 genossenschaftliche Wohnungen innenstadtnah, z. B. in der Hafen-City errichtet. Weitere Projekte befinden sich im Bau, z. B. in der August- Bebel-Straße. (WG Marienehe) Die WIRO hat eine interne Projektliste erstellt; bedarfsgerechte

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					<p>Abstimmung der Projekte mit der Stadt (61) folgt.</p> <p>Der Neubau in der Kuphalstraße erstreckt sich in der Genehmigung und Realisierung kontinuierlich über insgesamt 4 Bauabschnitte. In 2021 wird der 2. Bauabschnitt fertiggestellt.</p> <p>Weitere Projekte der WIRO:</p> <p>Neubau Thierfelderstraße und Möllner Straße Baubeginn 2. Jahreshälfte 2021 (WIRO)</p> <p>Neubau Werftdreieck – in Vorbereitung</p> <p>Baugenehmigungen, Baufertigstellungen und Bauüberhang vgl. Anlage 1 (60)</p>
		<p>Zur Sicherung differenzierter und quartiersbezogener Qualitätsziele bei der Umsetzung der jährlichen Wohnungsbauvorhaben verpflichten sich die Bündnispartner, insbesondere die SRL, wie auch der bestehende Planungs- und Gestaltungsbeirat sich mit seiner Expertise kontinuierlich einzubringen. (SRL)</p>	<p>SRL, ggf. gemeinsam mit Architektenkammer M-V und VNW</p>	<p>laufend</p>	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.1.7	Die Bündnispartner unterstützen die Stadt bei dem Ziel, 1.200 WE pro Jahr zu planen. Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans sowie die Erstellung der Bebauungspläne und sonstiger Planungen werden durch die Bündnispartner unterstützend begleitet.	Die Bündnispartner nehmen aktiv an der Öffentlichkeits- und Gremienbeteiligung teil und bringen die Belange der Wohnungswirtschaft in das Verfahren/die Abwägung ein. (61)	Bündnispartner	2019-2023 laufend	<p>Aus Sicht der WIRO bereits gängige Praxis. (WIRO)</p> <p>Teilnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 Foren F-Plan - Expertenrunde F-Plan <p>Regelmäßige Teilnahme an Ortsbeirats- u. Bau- u. Planungsausschüssen.</p> <p>Gemeinsame Weiterentwicklung des B-Plans 15.WA.70 „Eulenflucht“ mit der Stadtplanung.</p> <p>Ziel: 106 WE in MFH und DH</p> <p>Vorschlag Bebauung Talstraße (ehemaliges Bahngelände) mit ca. 80 WE; derzeit: Gutachten, Machbarkeitsstudien und Baukonzepte im Auftrag der WG WARNOW. (WG Warnow)</p>
		Die Bündnispartner informieren die Stadt über die konkreten wohnungswirtschaftlichen Bedarfe als Grundlage für die Bauleitplanungen und bringen diese in die Öffentlichkeitsbeteiligung ein. (61)			
		Vor allem die SRL und weitere Bündnispartner wie die Architektenkammer M-V nehmen als	SRL, Architektenkammer M-V	2019-2023 laufend	In Zusammenarbeit mit „bauen-für-alle.de“ hat sich die SRL umfänglich bei der inhaltlichen Durchführung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Partner und Berater aktiv an der Öffentlichkeits- und Gremienbeteiligung teil und bringen Belange eines nachhaltigen Wohnungs- und Städtebaus in Beteiligungsverfahren und bei der Diskussion in/mit der Öffentlichkeit (SRL)			der städtebaulichen Ideenwerkstatt „Osthafen-Petriviertel-Warnow-Quartier“ eingebracht und entsprechend der Verpflichtung die „informelle Planung“ vor die verb. Bauleitplanung zu schalten, um wesentliche Stadtentwicklungskriterien frühzeitig einzubinden sowie aktiv Öffentlichkeitsbeteiligung umzusetzen. (SRL)
1.1.8	Die Bündnispartner verpflichten sich, die Stadt bei der Vorbereitung der zügigen Umsetzung der Planung zu unterstützen.	Die Bündnispartner schließen mit der Stadt städtebauliche Verträge zur Umsetzung der Planung ab. (61)	Bündnispartner	2019-2023 laufend	Aus Sicht der WIRO bereits gängige Praxis. (WIRO)
		Die Kostentragungspflicht zu eigentlich öffentlichen Aufgaben ist zu klären. (WIRO)	WIRO	laufend	Die Kosten für städtebauliche Maßnahmen können aufgrund § 11 BauGB vom Vertragspartner übernommen werden (60)
		Die Bündnispartner bringen sich aktiv und beratend bei der Frage ein, welches Planungsverfahren bzw. planungsrechtliche Instrument für die Zielerreichung im Kontext des jeweiligen Wohnungs- und Städtebauvorhabens geeignet ist, v.a. in Bezug auf Zügigkeit und			In Zusammenhang mit der städtebaulichen Ideenwerkstatt im Sommer 2020 hat sich der Bündnispartner vor allem für die kooperative und breite Einbindung unterschiedlicher Planungskompetenz aus Ganzdeutschland sowie aus Dänemark eingesetzt, um im Sinne

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Qualitätszielerreichung (SRL)			<p>einer Werkstatt verschiedene standortangemessene, nachhaltige, innovative und umsetzungsbezogene Entwicklungsoptionen auszuloten, die im Osthafen, Petrivierteil sowie Warnow-Quartier zur Anwendung kommen können. (SRL)</p> <p>Der Einsatz des Instruments einer heterogen besetzten städtebaulichen Ideenwerkstatt unter Einbindung von Bürger*innen und Vertreter*innen der Politik hat sich bewährt und hat zu fundierten und weiterzuverfolgenden Ergebnissen geführt. (SRL)</p> <p>U.a. der Vorschlag, eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (gem. § 165 ff. BauGB) in diesem Bereich zum Einsatz zu bringen, stammt u.a. aus dem Werkstattverfahren. (SRL)</p>
1.1.9	Die Bündnispartner prüfen, als Ausgleich für die Eingriffe durch die Wohnungsbaumaßnahmen, vorrangig Anteile am Ökokonto der Stadt zu erwerben.	Die Bündnispartner treffen gemeinsam mit der Stadt entsprechende Regelungen in Grundstücks- bzw. Erschließungsverträgen (67)	Bündnispartner		Bisher können wir noch aus unserem Ökokonto zehren. (WIRO)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen (schwarz) einschl. akt. Nachsteuerung (blau)	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Kosten hierfür sind zu klären. Es ist auch eine Stellschraube der Stadt zur Reduzierung der Investitionskosten beim Wohnungsbau. (WIRO)	Bündnispartner WIRO		Im Hinblick auf die vielfältigen Auflagen aus B-Plan bzw. Baugenehmigung stellt sich aber generell die Frage, ob das Verhältnis der Auflagen und Ausgleiche zu Kosten/Nutzen noch ausgewogen ist (Erfahrungen Kiefernweg/Möllner Straße). (WIRO)
		Hier hat die Stadt es in der Hand, wie die Mieten zukünftig zu gestalten sind. (BG Neptun)			

1.2. Innenverdichtung und Ressourcenschutz

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
1.2.1	Für einen schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden setzt die Stadt eine hohe Priorität in die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen. Dabei sind sowohl qualitätsvolle und umweltverträgliche Einzelverdichtungen bei	Die Stadt schafft die personellen und finanziellen Voraussetzungen für eine zügige Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale und bildet zur Optimierung/Steuerung der priorisierten Innenentwicklungspotenzialflächen eine Arbeitsgruppe zur Umsetzung. (61)	Stadt: 10/20 (Unterstützungs- funktion bei den notwendigen Planungsprozessen, im Sinne der finanziellen Auswirkungen auf den	01.01.2020	Innenentwicklungspotentiale: Der Arbeitsprozess zur Einbindung des im Rahmen der Haushaltssicherung entwickelten Flächenmanagement in die Innenentwicklungspotentiale ist nicht abgeschlossen. Die Einrichtung einer Arbeitsgruppe wurde auf Grund des nicht abgeschlossenen Arbeitsprozesses und der Covid 19

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur, aber auch die Aktivierung von mindergenutzten Flächen (z. B. Brachflächen) zu prüfen.		Kernhaushalt); weitere Ämter nach Bedarf (61, 60, 62, 66, 67, 68, 73) Bürgerschaft AG: 61, 60, 62, 66, 67, 68, 73	01.12.2019	bedingten Kontaktbeschränkungen nicht vollzogen. Grundsätzlich wird der weitere Arbeitsprozess zur Innenentwicklung in die laufende informelle Planung integriert. (61) Die Innenentwicklungspotentiale wurden von Ä67/73 umwelt- und freiraumseitig bewertet und mit Amt 61 abgestimmt. Sie wurden Anfang 2021 Amt 61 übergeben. (67) Mit einer hohen Priorität für die Entwicklung von Innenstadtpotentialen geht eine gleichfalls zu entwickelnde soziale Infrastruktur einher. (50)
		Die Öffentlichkeit wird frühzeitig eingebunden. (61)	Stadt: 61 und Ämter, Koordinierungs- stelle für Bürgerbeteiligung	2019-2023 laufend	Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung: Die Stellenbesetzung für die Koordinierungsstelle ist z.T. vollzogen. Die erste Stelle wird zum 1.4.2021 besetzt, die Besetzung der zweiten Stelle läuft. Der Beirat für Bürgerbeteiligung ist gegründet worden und tagt bereits. (61)
		Die Stadt nutzt weiterhin die vorhandenen Instrumente des Flächenmanagements zur Aktivierung von			

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Innenentwicklungspotenzialen, z.B. über das Tool „GeoAS“. (73)			
1.2.2	Die Stadt erfasst städtische und von den Bündnispartnern gemeldete sowie sonstige bekannte Innenentwicklungspotenziale, um eine Potentialanalyse bebaubarer Grundstücke durchzuführen.	Die Stadt erarbeitet eine Übersicht (Datei und Plan) aller im Eigentum der HRO befindlichen Innenentwicklungspotenzialflächen für eine bauliche Nutzung. (61)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73	31.12.2019, dann laufend	Übersicht der Innenentwicklungspotentiale: Der Arbeitsprozess, gemeinsam mit den Bündnispartnern die Übersichten zu den jeweiligen Potentialflächen zu erstellen, wurde begonnen. Im Ergebnis der Innenentwicklungsforen ist grundsätzlich eine Veröffentlichung der Innenentwicklungspotenziale geplant. (61)
		Die Stadt ergänzt die Übersicht um die von den Bündnispartnern gemeldeten Flächen in deren Eigentum. (61)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73	31.12.2019, dann laufend	
		Die von den Bündnispartnern gelieferten Vorschläge zur Schaffung von Baurecht auf eigenen Grundstücken werden vorrangig geprüft. So kann die zeitnahe Realisierung von Bauvorhaben sichergestellt werden. (WG Warnow)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73	2019-2023	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Stadt analysiert die erfassten Potenzialflächen, entscheidet über die Nutzung und legt die Prioritäten der Bearbeitung fest. (61)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73	ab 2. Quartal 2020	Die Analyse und die Erstellung von Leitfäden müssen 2021 erfolgen. (61)
		Die Stadt entwickelt Leitfäden, bzw. klare Vorgaben für die Nachverdichtung geeigneter Quartiere. Die Bestandsgrundstücke der Bündnispartner haben Vorrang vor städtischen Grundstücken. (WG Warnow)			
		In den Prozess sind ebenfalls die städtischen Versorgungsunternehmen Stadtwerke Rostock sowie Nordwasser durch die Stadt einzubinden (Leitungsrechte, Kosten für Umverlegungen u. ä.) (WIRO)			
		Das Verfahren sollte transparent für die Bündnispartner gestaltet werden. (BG Neptun)			
Verpflichtungen der Bündnispartner					
1.2.3	Die Bündnispartner mobilisieren gemeinsam mit der Stadt zügig alle Innenverdichtungs-	Die Bündnispartner übergeben der Stadt eine Liste mit in ihrem Eigentum befindlichen Innenentwicklungspotenzialflächen	Bündnispartner	Ersterfassung: Beginn 31.10.2019	Listen liegen von WIRO, WG Warnow und BG Neptun vor. Folgende Flächen sind enthalten:

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	potenziale, um sie dem Wohnungsmarkt zuzuführen.	zur Prüfung. (61)			<p>siehe Punkt 1.1.7</p> <p>Talstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ehemaliges Bahngelände - Wiederbelebung Industriebranche - innerstädtisch - in der Nähe zum Behördenzentrum Blücherstr. <p>Vorschläge Nachverdichtung Südstadt nach aktiver Workshop-Teilnahme</p> <p>Aufstockungen in der Südstadt, Lütten Klein u. Reutershagen geplant (WG Warnow)</p> <p>vgl. Punkt 1.1.6. (WIRO)</p>
		<p>In den Prozess sind ebenfalls die städtischen Versorgungsunternehmen Stadtwerke Rostock sowie Nordwasser durch die Stadt einzubinden (Leitungsrechte, Kosten für Umverlegungen u. ä.) Eine aktive Mitarbeit der Versorger ist wünschenswert. (WIRO)</p>	Bündnispartner WIRO		

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.2.4	Die Bündnispartner unterstützen die Stadt bei der Ermittlung von Innenentwicklungspotenzialen durch Zuarbeit aus ihrer Sicht bebaubarer Flächen.	Siehe 1.2.3. (61)			siehe vorherige Punkte (WG Warnow)

1.3. Effektive Planungs- und Genehmigungsverfahren

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
1.3.1	Die Stadt schöpft alle Möglichkeiten aus, Planverfahren unter Berücksichtigung angemessener Beteiligungsverfahren mit den Vorhabenträgern effektiv und schnell durchzuführen. Hierzu zählt z. B. die straffe Koordinierung aller umweltfachlichen Belange (strategische Umweltprüfung/Umweltberichte) durch die UVP-Fachstelle des Amtes für	Die Stadt schafft eine AG der beteiligten Ämter zur Optimierung/Steuerung der priorisierten Bauleitplan-Verfahren (Ämter-AG). (61)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73	31.12.2019	Ämter-AG Es wurde Ende 2019 eine Ämter-AG für die B-Plan-Verfahren gebildet, um Verfahrensabläufe zu optimieren. Für B-Pläne mit höchster Priorität ist die Bildung von Fast Lane-Ags vorgesehen (u.a. straffere Organisation, mehr Kompetenzen). Eine Lenkungsgruppe und AG F-PLAN zur Verfahrensbegleitung sind seit Beschluss zur Neuaufstellung gebildet.

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Umweltschutz auf der Grundlage der Geschäftsanweisung zur Umweltverträglichkeitsprüfung.				
		Die Stadt optimiert die Beteiligungsverfahren gemäß dem Leitfaden für mitgestaltende Bürgerbeteiligung. (61)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73	2019-2023 laufend	<p>Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung: Die Stellenbesetzung für die Koordinierungsstelle ist z.T. vollzogen. Die erste Stelle wird zum 1.4. besetzt, die Besetzung der zweiten Stelle läuft.</p> <p>Der Beirat für Bürgerbeteiligung ist gegründet worden und tagt bereits.</p> <p>Für den Ortsteil Warnemünde sowie die KTV sind Beteiligungsverfahren exemplarisch durchgeführt worden.</p>
		Die Stadt optimiert die Verfahren zur Beschlussfassung von Bauleitplänen durch frühzeitigere Beteiligung der Gremien der Bürgerschaft. (61)	Stadt und Bürgerschaft	2019-2023 laufend	<p>Verfahrensoptimierung: Ein Abstimmungsprozess zur frühzeitigen Beteiligung der Gremien wurde gestartet.</p> <p>Eine erste Veranstaltung mit Vertretern der Gremien und Fraktionen fand am 22.05.2019 statt. Die Weiterführung ruht auf Grund von Einschränkungen durch Covid19. (61)</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.3.2	Die Stadt prüft die Nutzung alternativer Möglichkeiten zur Sicherung städtebaulicher Qualitäten in den Wohngebieten als Ersatz für zeitaufwendige B-Planverfahren (städtebauliche Verträge, Konzeptausschreibungen u. ä.).	Die Stadt sichert die städtebauliche Qualität auf unbeplanten Innenbereichsflächen durch städtebauliche Verträge, Konzeptausschreibungen, sonstige Satzungen, Ausübung des Vorkaufsrechts, Baugebote o. ä. und führt die dafür erforderlichen Verfahren zügig durch. Die Durchführung dieser Verfahren ist in intensiver Abstimmung mit den jeweiligen Bündnispartnern sicherzustellen. (61) s. Punkt 2.1.3. (73)	Stadt: 60, 61, 62 mit Ämtern	2019-2023 laufend	Konzeptausschreibung Schmarler Landgang (60)
		Die Bündnispartner – hier besonders die SRL und Architektenkammer M-V – beraten frühzeitig die Stadt, welche geeigneten Instrumente zur Sicherung städtebaulicher Qualitäten in den Wohngebieten eingesetzt werden können. (SRL)	SRL, Architekten- kammer M-V		
1.3.3	Die Stadt optimiert die Planungsverfahren durch die Orientierung an einem Regelverfahren. Sofern möglich, werden Maßnahmen zur Beschleunigung des Verfahrens ergriffen.	Die Stadt evaluiert anhand des Regelverfahrens den aktuellen Verfahrensstand mit den betroffenen Bündnispartnern und prüft Möglichkeiten der Verfahrensbeschleunigung. (61)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73	2019-2023 laufend	Die Verwaltung orientiert sich am Regelverfahren. Im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung gibt es negative Beispiele: „Neue Hufe“ – beschleunigtes Verfahren (§ 13b BauGB) wurde durch die Bürgerschaft abgelehnt. (61)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Stadt prüft Möglichkeiten der Neustrukturierung und Straffung der Umweltprüfung im Rahmen der Bauleitplanung. (73)		Ab 2020	Möglichkeiten zur Neustrukturierung und Straffung der Umweltprüfung wurden geprüft. Potenzial (z.B. inhaltliche Straffung) wird im Rahmen zukünftiger B-Pläne umgesetzt. Die zentrale Koordinierung der Umweltbelange und Durchführung der Umweltprüfung durch den Bereich Umweltplanung im A73 erweist sich nach wie vor als die effizienteste Form und wird gegenüber der externen Leistungsvergabe weiterhin bevorzugt. (73)
1.3.4	<p>Die Stadt optimiert die Genehmigungsverfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> bei komplexen Vorhaben werden Beratung im Vorfeld der Antragstellung und ggf. Auftaktgespräch angeboten, sowie Sternverfahren bei ausreichend vorliegenden Antragsexemplaren durchgeführt 		Stadt: 60/67	laufend	<p>wird fortlaufend umgesetzt (60)</p> <p>Anforderungen an die Antragsunterlagen wurden hinsichtlich des Naturschutzes standardisiert. (67)</p> <p>Die Beratungsangebote werden durch die WIRO gut angenommen und haben sich durch die WGs verbessert.</p> <p>Die angebotenen Beratungen werden seitens der WIRO bei Großprojekten in Anspruch genommen. Dadurch ist die Antragsbearbeitung bei den Großprojekten nicht so die Schwierigkeit. Optimierungsbedarf besteht bei den „normalen“</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					<p>kleineren Bauantragsverfahren bzgl. der einheitlichen Lesart der Prüfer sowie einer Einheitlichkeit in den Prüfanforderungen und Stellungnahmen. Aufgrund individueller Prüfanforderungen ist der Detaillierungsgrad oder Umfang der einzureichenden Unterlagen für den Antragsteller/Bauherrn nicht ausreichend kalkulierbar.</p> <p>Sternverfahren und „ausreichend“ Antragsformulare sind vermeidbar, wenn eine digitale Übergabe möglich wäre. Es sollte schnellstmöglich der gesamte Prozess digitalisiert werden. (WIRO)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> erste Sichtung der Anträge binnen zehn Arbeitstagen nach Eingang des Bauantrages und Nachforderung fehlender Unterlagen, in der Regel auch die der zu beteiligenden Fachbehörden 	Nachforderung mit Fristsetzung an Bündnispartner / Datum Antragstellung bleibt. (BG Neptun)			<p>wird fortlaufend umgesetzt;</p> <p>die Nachforderung von Unterlagen aus den Fachverfahren ist nach wie vor schwierig, da diese zunächst beteiligt werden muss und durch die Vielzahl der Anträge nicht immer eine Rückmeldung innerhalb der zehn Arbeitstage erfolgt (60)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Beteiligung der Gremien (Ortsbeirat und Bau- und Planungsausschuss) 				<p>wird fortlaufend umgesetzt (60)</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	unverzüglich nach Vorliegen der planungsrechtlichen Zustimmung				
	<ul style="list-style-type: none"> sofern vollständige und prüffähige Unterlagen in ausreichender Zahl vorliegen, geben alle beteiligten Fachbehörden ihre Stellungnahmen gegenüber dem Bauamt innerhalb von vier Wochen ab 				Dies ist durch die hohe Belastung der Fachbehörden nach wie vor schwierig. (60)
1.3.5	Zur Beschleunigung der Verfahren werden digitale Planungsverfahren sowie digitale Genehmigungsverfahren eingeführt. Die Stadt prüft die Teilnahme an Pilotvorhaben.	Die Stadt arbeitet mit der cloud-basierten Beteiligungsplattform DEMOS-Plan. Dies ist die technische und organisatorische Schnittstelle für alle Beteiligungsverfahren. (61)	Stadt: 06 mit 60 , 61 , 62, 66, 67, 68, 73 und weitere Ämter nach Bedarf(61)	2019-2023 laufend	<p>DEMOS-Plan wird regelmäßig als digitale Plattform genutzt. Die Plattform wird durch den Anbieter kontinuierlich optimiert und erweitert.</p> <p>Es werden Schulungen angeboten und durchgeführt. (61)</p> <p>Das Bauamt und das Amt für Digitalisierung und IT (06) nehmen am Pilotverfahren des Landes teil. Der Testarbeitsplatz wird im II. Quartal 2021 eingerichtet sein. Beide Ämter beteiligen von Beginn an (08/2020) an diversen</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					<p>themenorientierten Arbeitsrunden des Landes zur OZG-Referenzimplementierung. Diese ist noch nicht abgeschlossen.</p> <p>Die Prozessaufnahme innerhalb der Verwaltung läuft. (06/60)</p> <p>vgl. Kommentar Punkt 1.3.4. (WIRO)</p>
		Die Stadt hat 2017 mit PROSOZ Bau begonnen die vorhandene Software auf die Ansprüche eines digitalen Verfahrens umzustellen. (60)	Stadt: 10 mit 60, 61, 66, 67, 68, 73, 62, 45, 32 und weitere Ämter nach Bedarf		<p>erledigt;</p> <p>aber im Rahmen der Digitalisierung bietet PROZOS bis heute keine Schnittstelle zum Vorhabenraum (Nutzerkonto) des Landes an (60)</p>
		In Abhängigkeit von der Entwicklung beim Land betreibt die Stadt ein Projekt zur Einführung eines digitalen Antrags- und Genehmigungsverfahrens in der unteren Bauaufsichtsbehörde. (60)			siehe 1.3.5. (60)
		Das Land führt in 2021 die elektronische Behördenbeteiligung bei BimSch-Verfahren ein. Das Amt für Umwelt- und Klimaschutz beteiligt sich im Rahmen der Pilotphase. (73)	Stadt: 06 mit Ämtern 73, 67, 60 und weitere Ämter nach Bedarf	ab 2021 und dann laufend	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.3.6	Der Planungs- und Gestaltungsbeirat ist bei stadtbildprägenden Planungs- und Bauvorhaben frühzeitig zu beteiligen.	Die Stadt legt Planungen und Bauvorhaben möglich frühzeitig dem Planungs- und Gestaltungsbeirat zur Beurteilung vor. Für Bauleitplanungen ist dies in der Regel vor der öffentlichen Auslegung. (61)	Stadt: 61 mit Ämtern, Geschäftsstelle Planungs- und Gestaltungsbeirat	2019-2023 laufend	Planungs- und Gestaltungsbeirat (PGB): Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Planungs- und Gestaltungsbeirat ist weiter intensiviert worden. Projekte des KOE werden verstärkt – und entsprechend der notwendigen Berücksichtigung der Planungsschritte – vorgelegt. Ebenso werden Bauleitpläne verstärkt im PGB besprochen. Die geplanten Gespräche zwischen dem PGB und KOE sowie WIRO sind auf Grund der Kontaktbeschränkungen nicht durchgeführt worden. (61)
		Es wird zur Abgrenzung von nicht „stadtbildprägenden“ Planungs- und Bauvorhaben im Sinne der Beteiligung des Planungs- und Gestaltungsbeirates eine Straßenliste erstellt, die zwingend diesem Gremium vorzulegen ist. (WG Warnow)			
1.3.7	Parallel zur Optimierung der Planungs- und Genehmigungsverfahren prüft die Bürgerschaft die Beschleunigung von	Es kann bei allen Planverfahren von der Regelung abgewichen werden, dass der jeweils zuständige Ortsbeirat sein Votum zeitlich vor der Behandlung der Vorlagen in den	Bürgerschaft	2019-2023 laufend	Bisher erfolgte keine entsprechende Entscheidung. (61/60)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Entscheidungs- und Beteiligungsprozessen bei Plan- und Genehmigungsverfahren.	Gremien der Bürgerschaft abgeben muss. Bei besonders bedeutenden Bauvorhaben (mehr als 200 WE) werden im Einzelfall Sondersitzungen/gemeinsame Sitzungen der Gremien durchgeführt. (61)			
1.3.8	Die Stadt setzt die in den „Leitlinien zur Stadtentwicklung – Rostock 2025“ formulierten Zielsetzungen von bürger- und wirtschaftsfreundlichen Verwaltungsverfahren erkennbar und wirksam um.	Die bürgerfreundlichen Verfahren orientieren sich am Leitfaden für mitgestaltende Bürgerbeteiligung (siehe 1.6.) (61)	Stadt: 10 mit 60, 61, 62, 66, 67, 73, Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung	2019-2023 laufend	Bürgerbeteiligung: Siehe 1.3.1.
		Die Stadt intensiviert die Zusammenarbeit mit Einrichtungen, die Belange der Wirtschaft vertreten (IHK, UV, Rostock Business, Rostock Port u. w.) in der frühen Planungsphase. (61)			Belange der Wirtschaft: Es gab mehrere Gesprächsrunden zur Bildung eines „Bündnisses für Wirtschaft“ (Dialog für Wirtschaft), zunächst mit Rostock Business und Rostock Port. Ende des vergangenen Jahres wurden die IHK, der UV und die Handwerkskammer einbezogen. Die Fortsetzung in 2021 ist vorgesehen. (61)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Bündnispartner					
1.3.9	Die Bündnispartner unterstützen die Stadt bei laufenden Planungs – verfahren durch – soweit sinnvoll – den Abschluss städtebaulicher Verträge nach § 11 BauGB zur Übernahme von Leistungen oder durch die Aufstellung von Vorhaben- und Erschließungsplänen nach § 12 BauGB.	Die Kostentragungspflicht zu eigentlich öffentlichen Aufgaben ist zu klären. (WIRO)	Bündnispartner WIRO	laufend	<p>Aus Sicht der WIRO und WG Warnow bereits gängige Praxis.</p> <p>Die Kosten für städtebauliche Maßnahmen können aufgrund § 11 BauGB vom Vertragspartner übernommen werden (60)</p>
1.3.10	Nach frühzeitiger Abstimmung der Planinhalte mit der Verwaltung bemüht sich die Wohnungswirtschaft bei Bauantragstellung, Befreiungen nach § 31 BauGB oder Abweichungen nach § 67 LbauO M-V zu vermeiden.		Bündnispartner WIRO		<p>Im Kontext des Gesamtvorhabens unter Zugrundlegung der Schaffung von Wohnraum unter den im Planungsbereich bestehenden Gegebenheiten sollen die Befreiungen/Abweichungen auf das unbedingt erforderliche reduziert sein. (WIRO)</p> <p>Hier besteht weiter Optimierungsbedarf. (60)</p>
1.3.11	Insbesondere bei größeren Bauprojekten stimmen sich die Bauherren frühzeitig mit den Genehmigungsbehörden ab.				Ist gängige Praxis (BG Neptun und WIRO)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.3.12	Die jeweiligen Kammern erörtern mit ihren Mitgliedern und der Baubehörde das Thema „Rahmenbedingungen und Einhaltung der Bauvorlagenverordnung“, um die Vorlage prüffähiger und vollständiger Unterlagen sicherzustellen.				Alle Beteiligten (Architektenkammer, Ingenieurkammer; oberste Bauaufsicht, EM M-V; Bauamt) wünschen eine direkte Abstimmung, die Corona bedingt leider noch nicht möglich war. Vereinbarte Termine mussten (einvernehmlich) mehrfach verschoben werden. (60)
1.3.13	Die Bündnispartner unterstützen die Stadt bei der Einführung digitaler Technik durch Schaffung notwendiger Schnittstellen zum reibungslosen Datenaustausch.		Bündnispartner WIRO	laufend;	WIRO steht für Pilotprojekte zur Verfügung,
1.3.14	Der Planungs- und Gestaltungsbeirat ist bei stadtbildprägenden Vorhaben frühzeitig zu beteiligen.	Die Planungs- und Gestaltungsbeiratssitzung muss eine andere Diskussionskultur entwickeln und insbesondere subjektive Empfindungen zurückstellen – in vielen Prozessen (Wettbewerbe, Mehrfachausschreibungen) ist auch genug Fachkompetenz im Einsatz, um auf ein zusätzliches Votum zu verzichten. (WIRO)	Bündnispartner WIRO		Die Diskussionskultur hat sich verbessert, jedoch verbleibt ein zu starkes Festhalten an subjektiven persönlichen Maßstäben, die der Freiheit von Architektur und Städtebau nicht gerecht wird und somit immer wieder zu Kritik führt. (WIRO)

1.4. Bedarfsgerechte Wohnungsentwicklung sowie Städtebau und Architektur in hoher Qualität

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
1.4.1	Die Stadt entwickelt in Zusammenarbeit mit den Bündnispartnern Flächen für eine bedarfsgerechte und nachhaltige Wohnungsbauentwicklung mit qualitätsvollen Grün- und Freiräumen unter Berücksichtigung gesunder Umweltbedingungen.	<p>Stadt und Bündnispartner legen frühzeitig die Standards für eine bedarfsgerechte und nachhaltige Wohnungsentwicklung fest. Dabei ist der kommunale Bedarf an bestimmten Wohnformen und für bestimmte Nachfragegruppen zu berücksichtigen. Ebenso werden frühzeitig Standards für die Entwicklung der Grün- und Freiräume und der Erfordernisse für die Umwelt festgelegt. (61)</p> <p>Die Stadt berät die Bündnispartner fachlich zu den Themen Grün- und Freiraumgestaltung, es werden gemeinsam innovative Lösungen gesucht und gemeinsam umgesetzt. (67)</p> <p>Die Stadt erstellt im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans ein Umwelt- und Freiraumkonzept. Die darin formulierten Ziele stellen einen Abwägungsbelang dar. (73)</p> <p>Darüber hinaus evaluiert, aktualisiert und qualifiziert die Stadt regelmäßig ihre Planungsgrundlagen und stellt</p>	<p>Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 73 und Bündnispartner</p> <p>Stadt: 61, 60, 62, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf</p>	<p>2019-2023 laufend umgesetzt. (67)</p> <p>ab 2020</p>	<p>Bisher wurden keine entsprechenden Standards festgelegt.</p> <p>Die Aktualisierung der Haushalts- und Wohnungsnachfrageprognose bis 2035 im I. Quartal 2021 dient als Grundlage für eine nachhaltige und bedarfsgerechte Wohnraumversorgung. Im F-PLAN-Verfahren werden diese Empfehlungen für die Stadt umgesetzt. (61)</p> <p>Für Kleingärten wurden die Erfordernisse im Konzept „Grüne Welle- Stadtgarten Rostock“ festgelegt.</p> <p>Am Umwelt und Freiraumkonzept wird intensiv gearbeitet. Hier sind ebenfalls Anforderungen an Grün- und Freiräume und Erfordernisse für die Umwelt formuliert.</p> <p>Bürgerdialoge wurden durchgeführt. Das Konzept wird bis Jan. 2022 fertiggestellt und nach Beteiligung der Ortsbeiräte der Bürgerschaft im Sept. 2022 vorgelegt.</p> <p>Schon jetzt werden die</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		sie den Bündnispartnern zur Verfügung. (73)			<p>Analysekarten bei Entscheidungen zu Vorhaben zu Rate gezogen. (67)</p> <p>Standards für die Entwicklung der Grün- und Freiräume und der Erfordernisse für die Umwelt werden u.a. mit dem Umweltqualitätszielkonzept definiert. Das UQZK wird alle 2 Jahre fortgeschrieben (zuletzt 2019).</p> <p>In 2020 wurden u.a. Umweltdaten zum Lokalklima und zur Luftgüte aktualisiert. Die Daten stehen im Geoport der Öffentlichkeit zur Verfügung. (73)</p>
		Betrifft 1.4.1, 1.4.3 und 1.4.7 - die Bündnispartner und insbesondere die SRL empfehlen auf Grundlage der F-Plan- u. UFK-Fortschreibung, der Wohnraumbedarfsanalyse sowie der IEP-Analyse ein quartiersbezogenes Wohnraumentwicklungskonzept zu erstellen, das gleichzeitig auch das Instrument des Wohnraum Monitorings beinhaltet. Dies liefert quartiers-/ ortsteilweise Antworten und Vorgaben was bedarfsgerecht an dem Standort bedeutet, welche Zielgruppenansprache/ Wohnform angestrebt werden sollte, welche	Stadt/SRL, Architektenkammer M-V		

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Standortanforderungen bestehen (Schwierigkeit vs. Innovative Lösung) etc. (SRL)			
1.4.2	Die Stadt prüft in der Bebauungsplanung die Berücksichtigung von Personen mit besonderem Wohnbedarf sowie besonderen Wohn- und Arbeitsformen.	siehe 1.4.1. Die Prüfung erfolgt in jedem Verfahren, entsprechend dem Bürgerschaftsbeschluss 2012/AN/3055	Stadt: 50, 60, 61	2019-2023 laufend	erfolgt laufend (61) Der Bedarf an besonderen/ alternativen Wohnformen ist gering. Es fehlen Definitionen genauso wie plausible Unterscheidungen zu allen weiteren Marktteilnehmern, die eine Bevorteilung nachvollziehbar machen könnten. Zu prüfen wäre, ob inklusive-/Senioren-WG o. ä. in die soz. WoBau- Förderung integriert werden kann/soll. (WIRO)
1.4.3	Die Stadt versucht, auf der Grundlage bestehender rechtlicher Bedingungen auch an schwierigen Standorten innovative Lösungen zur Realisierung von Wohnungsbau zu finden.	Die Stadt prüft gemeinsam mit den Bündnispartnern Lösungen, um an besonders komplexen Standorten eine, für die Stadt und die zukünftigen Bewohner vertretbare bauliche Entwicklung zu gewährleisten. Dabei sind alle möglichen Lösungsansätze wertfrei zu diskutieren und darüber zu befinden. (61)	Stadt: 61 mit 60, 62, 66, 67, 68, 73 und Bündnispartner sowie Bürgerschaft	2019-2023 laufend	Eine entsprechende Standortentwicklung erfolgt fallabhängig kontinuierlich. Ein besonderes Beispiel ist der Bereich Petridamm/Osthafen/ Warnow-Quartier. Dort werden über aufeinander aufbauende Planungsinstrumente die Grundlagen für innovative und nachhaltige Lösungen für den komplexen Standort entwickelt. (61)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Hier muss eine klare (auch politische) Haltung eingenommen werden insbesondere um Bürgerinitiativen bzw. der Nimby-Bewegung zu begegnen. (WG Warnow)	Stadt/SRL, Architektenkammer M-V	laufend	
		s.o. – 1.4.1 (SRL)			
		Hier sollte lösungsorientiert gehandelt werden. In den Vordergrund ist die Machbarkeit zu stellen. (BG Neptun)			
1.4.4	Die Stadt setzt sich für den Fortbestand der Arbeit des Planungs- und Gestaltungsbeirates ein.	Die an Planungs- und Bauvorhaben beteiligten Ausschüsse (i.d.R. Bau- und Planungsausschuss, Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung) nehmen aktiv an den Vorbesprechungen und Sitzungen des Planungs- und Gestaltungsbeirates teil und unterstützen die Arbeit des Beirates nach außen. (61)	Bürgerschaft	2019-2023 laufend	Mit der turnusmäßigen Wiederwahl zur zweiten Amtszeit des Beiratsmitgliedes Frau Hutter hat sich die Bürgerschaft mehrheitlich zur Qualität und Bedeutung des PGB bekannt.

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Bündnispartner					
1.4.5	Die Bündnispartner unterstützen die Stadt bei der Flächenentwicklung und –ausweisung im Hinblick auf eine bedarfsgerechte und nachhaltige Wohnraumentwicklung.	siehe 1.1.7. (61)			Vgl. Ergebnisdokumentation zur Städtebaulichen Ideenwerkstatt „Osthafen-Petridamm-Warnow-Quartier“ – Hrsg. + Durchführung Amt 61 und „bauen-für-alle.de/ SRL“ (SRL)
		Die Bündnispartner und insbesondere die SRL unterstützen mit ihrer Expertise und Netzwerkarbeit die Stadt bei der Flächenentwicklung und –ausweisung im Hinblick auf eine bedarfsgerechte und nachhaltige Wohnraumentwicklung, die auch auf Mischnutzungen und integrierte Lagen ausgerichtet ist. Hierbei sind auch vorbereitende, aktive Projekte und Vorhaben anzugehen, wie „Anbahnungsmaßnahmen“, Zwischennutzungen, temporäre „Bespielung“ u. ä. (SRL)	SRL , Architektenkammer M-V		
		Eigentums-/Mietwohnungen sind ins Verhältnis zu setzen (BG Neptun)	Bündnispartner	laufend	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.4.6	Die Bündnispartner setzen sich dafür ein, den Wohnungsbestand sich verändernden Wohnbedürfnissen nachhaltig anzupassen.		Bündnispartner WIRO	laufend	Wir passen unseren Wohnungsbestand bereits seit Jahren den Wohnbedürfnissen bzw. dem demografischen Wandel an. (BG Neptun) fortlaufend und kontinuierlich (WG Warnow und WIRO)
1.4.7	Die besonderen Anforderungen an qualitativ hochwertige Architektur und Städtebau in Form standortverträglicher und quartiersbezogener Wohnungsneubauten sowie qualitätsvoller Grün- und Freiräume sind unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Anforderungen umzusetzen.	Den wirtschaftlichen Anforderungen aus Baukosten- und Mietenentwicklung ist auch auf Ebene der städtischen Ansprüche Rechnung zu tragen. (WIRO) Die besonderen Anforderungen sind derzeit kaum möglich wirtschaftlich umzusetzen. Die Anforderungen (sh. auch Pkt. 1.1.8., 1.1.9., 1.2.2., 1.3.9.) sind in der Gesamtheit zu ändern um dann evtl. besondere Anforderung wirtschaftlich erfüllen zu können. (WIRO)	SRL, Architekten- kammer M-V		ist erfolgt (WG Warnow)
		Die Rationalität der Maßnahmen sollte ins Verhältnis zur Wirtschaftlichkeit gestellt werden. (BG Neptun)			
1.4.8	Die Bündnispartner werden sich mit der Stadt zu Wettbewerbs- oder wettbewerbsähnlichen	Es ist zu differenzieren, ob für alle Projekte die Vorstellung im Planungs- und Gestaltungsbeirat	Bündnispartner WIRO	laufend	vgl. Punkt 1.4.5. (SRL) ist erfolgt (WG Warnow) vgl. Punkt 1.3.14. – Kosten/Nutzen

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Verfahren abstimmen oder, soweit diese nicht durchgeführt werden, ihre Projekte frühzeitig im Planungs- und Gestaltungsbeirat vorstellen.	notwendig ist (z.B. Lückenbebauung) (BG Neptun)			sollten im Verhältnis bleiben. Nicht für jedes einzelne Bauvorhaben besteht die architektonische/städtebauliche Notwendigkeit von Wettbewerben und Gestaltungsbeirat. Auch Planern und Investoren sollte angemessene Fachkompetenz im Umgang mit ihren Immobilien unterstellt werden. (WIRO)

1.5. Stadt-Umland-Raum

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
1.5.1	Die Stadt setzt sich für eine angemessene und langfristig ausgewogene Wohnraumentwicklung im Stadt-Umland-Raum ein. Hierzu ist das Instrument des Stadt-Umland-Entwicklungsrahmens fortzuschreiben.	Die Stadt stimmt mit den SUR-Gemeinden den SUR-Entwicklungsrahmen ab. Dabei ist die Entwicklung der Stadt auch in der Umlandentwicklung zu berücksichtigen. (61)	Stadt: 61 mit 03	2029-2023 laufend	Die Stadt hat gemeinsam mit den SUR-Gemeinden einen SUR-Entwicklungsrahmen abgestimmt. Die abschließende In-Kraft-Setzung ist noch nicht erfolgt. Die Thematik der regionalen Entwicklung wird regelmäßig im Planungsausschuss des Planungsverbands Region Rostock beraten. (61)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
1.5.2	Mit den einzelnen Nachbargemeinden werden sofern erforderlich Regelungen getroffen, um die Bauleitplanung auf dem Gebiet der Stadt realisieren und umsetzen zu können.	Die Stadt bekennt sich zur nachbargemeindlichen Entwicklung im Sinne des SUR-Entwicklungsrahmens und trifft in gemeinsamer Abstimmung mit den Nachbargemeinden notwendige Regelungen zur Sicherung einer baulichen Entwicklung. Dies beinhaltet sowohl Wohnungsbauflächen als auch gewerbliche Flächen. (61)	Stadt: 61 mit 03	2029-2023 laufend	Gemeinsame Abstimmungen sind bereits in den Gemeinden Bentwisch und Papendorf erfolgt bzw. sind in Arbeit. (61)
Verpflichtungen der Bündnispartner					
1.5.3	----				

1.6. Bürgerbeteiligung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
1.6.1	Die Stadt erarbeitet einen Leitfaden zur effektiven und strukturierten Beteiligung der Öffentlichkeit an laufenden Planverfahren der Verwaltung und zur Beschleunigung der	Die Stadt handelt bei allen Planverfahren nach dem Leitfaden zur mitgestaltenden Bürgerbeteiligung . (61)	Stadt: 61 , 60, 62, 66, 67, 68, 73 Koordinierungs- stelle für Bürgerbeteiligung	2029-2023 laufend	Siehe 1.3.1. (61)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Planverfahren.				
1.6.2	Im Rahmen einer effizienten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung werden die Planungsunterlagen digital bereitgestellt.	Die Stadt schafft die technischen und organisatorischen Voraussetzungen, um eine digitale Beteiligung in Planungsverfahren sicherzustellen. (61)	Stadt: 10, 61, 60, 62, 66, 67, 68, 73		<p>Die technischen und organisatorischen Voraussetzungen liegen vor und werden standardmäßig angewandt.</p> <p>Zwischenzeitlich existiert eine digitale Plattform des Landes, die gemäß gesetzlicher Vorgaben zu nutzen ist. Das Einstellen der Unterlagen ist zwischen den Ämtern geregelt.</p> <p>https://bplan.geodaten-mv.de/</p> <p>Digitale Beteiligung in informellen Planverfahren wurde in verschiedenen Formaten beispielhaft in Warnemünde durchgeführt. (61)</p> <p>s. Hinweis zu 1.3.5. (73)</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Stadt verfolgt das Ziel, ausschließlich das elektronische Beteiligungsverfahren DEMOS im Rahmen der Bauleitplanung zu nutzen. (73)	Stadt: 61, 60, 62, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf		
Verpflichtungen der Bündnispartner					
1.6.3	Die Bündnispartner unterstützen die öffentlichen Beteiligungsverfahren der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und bringen sich in das Verfahren ein.	Die Bündnispartner verfolgen das Ziel, ausschließlich das elektronische Beteiligungsverfahren DEMOS im Rahmen der Bauleitplanung zu nutzen. (73)	Bündnispartner	laufend	erfolgt kontinuierlich (WG Warnow)
		Laufender Prozess bei der WIRO. Bei der Leitfadenentwicklung Bürgerbeteiligung ist die Abgrenzung zwischen Bürgerbeteiligung und übergeordneter gesellschaftlicher Interessen klar zu definieren und zu kommunizieren. (WIRO)	Bündnispartner WIRO	laufend	Im Rahmen der Städtebaulichen Ideenwerkstatt wurden auf Grundlage eines Bewerbungsverfahrens interessierte Bürger*innen aktiv in die 3-tägige-Werkstattverfahren eingebunden. Dieses Vorgehen war erfolgreich für

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					<p>das Verfahren, für die Identifikation der Bürger*innen mit dem „Stück ihrer Stadt“ und ein Beleg für die konstruktive und aktive Mitwirkung an einem wichtigen Stadtentwicklungsprojekt. (SRL)</p> <p>Die Grenzen der Bürgerbeteiligung sind klar zu definieren, um Missverständnissen vorzubeugen. Es ist notwendig, unabhängige Bürger einzubinden, um einen Ausgleich der Interessen betroffener Bürger, der Ziele der HRO und der Investoren in gleichem Maße zu schaffen. Bisher wird die BB zu häufig dafür missbraucht, als Schutzschild für persönliche Interessen derer zu dienen, die in ihrer Meinung befangen sind, und damit Druck auf die politischen Gremien auszuüben. (WIRO)</p>
1.6.4	Dies betrifft auch die Beteiligungsverfahren in den Fachausschüssen der Bürgerschaft und den Ortsbeiräten.				<p>Eine regelmäßige Teilnahme, bei Einladung/Interesse/Bedarf mit Präsentation ist erfolgt und weiterhin sichergestellt. (WG Warnow)</p> <p>Strukturen gibt es bereits und auch Verbesserungen dazu. Es mangelt allein an deren Anerkenntnis durch die Instanzen im Konfliktfall – die</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					bleibt nämlich immer genau dann aus, wenn nicht zu 100 % auf die Interessen aller Befangenen eingegangen wurde – auch hier ist Bedarf nach einer unbefangenen Meinung – vgl. Punkt 1.6.3. (WIRO)
1.6.5	Die Wohnungswirtschaft prüft bei ihren Bauvorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf Belange einer größeren Zahl Betroffener haben, ob eine sogenannte frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 25 Abs. 3 VwVfG) im jeweiligen Ortsbeirat durchgeführt wird.				<p>erfolgt kontinuierlich</p> <p>Die Reaktionen sind bei der frühzeitigen Beteiligung sehr differenziert. (WG Warnow)</p> <p>erfolgt kontinuierlich s. Punkt 1.6.2. (WIRO)</p>

2. Bereitstellung von Grundstücken

2.1. Ausschreibungen/Konzeptausschreibungen

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
2.1.1	Die Stadt verpflichtet sich, Wohnungsbaugrundstücke grundsätzlich öffentlich auszuschreiben.	Schlussfolgerung: Verkauf an meistbietende Investoren, die kein Interesse an bezahlbarem Wohnraum haben? Hier ist eine Regelung für alle Bündnispartner wünschenswert. (BG Neptun)	Stadt: 62, 61, 60, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf	laufend	
	In Fällen mit besonderen Zielsetzungen wegen der exponierten oder stadtbildprägenden Lage sowie bei besonderen wohnungs- und sozialpolitischen Anliegen erfolgt dies in Form von Konzeptausschreibungen.		Stadt: 62, 61, 60, 66, 67, 68, 73, 50; weitere Ämter nach Bedarf	ab 2020	Zur Aktualisierung der Bewertungsmatrix für Konzeptausschreibungen wurde verwaltungsintern abgestimmt. Im Ergebnis ist noch einmal deutlich geworden, dass Konzeptausschreibungen jeweils auf den konkreten Standort bzw. auf das Projekt ausgerichtet werden müssen.

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Die Durchführung von Konzeptausschreibungen erfolgt nach einem vorgegebenen Kriterienkatalog, der die städtischen Ziele und Erwartungen an die Investoren vorgibt. Derartige öffentliche Ausschreibungen erfolgen grundsätzlich zum Festpreis, der unter Berücksichtigung der qualitativen Anforderungen ermittelt wird. Eine differenzierte Punktbewertung wird die Gewichtung der einzelnen Kriterien den Investoren deutlich und nachvollziehbar machen.	Die Stadt erstellt für Konzeptausschreibungen einen Rahmenkriterienkatalog mit städtebaulichen, freiraum- und umweltplanerischen sowie wohnungs- und sozialpolitischen Anforderungen. Dieser wird regelmäßig evaluiert und fortgeschrieben.	Stadt: 62, 61, 60, 66, 67, 68, 73, 50; weitere Ämter nach Bedarf	ab 2020	Es gibt somit keine „Standard“-Kriterien und dementsprechend keine vorgefertigten Wichtungen. Es entspricht der gelebten Praxis, wie etwa das aktuelle Ausschreibungsverfahren zum „Schmarler Landgang“ zeigt, dass jeder Standort gesondert untersucht werden muss und die jeweiligen Kriterien und Wichtungen in der Bewertung gesondert anzupassen sind. Die zugearbeitete Bewertungsmatrix zum Thema „Wohnungspolitisches Konzept“ wird zukünftig als Basis für Konzeptausschreibungen genutzt. (62) Der Rahmenkriterienkatalog mit umweltfachlichen Anforderungen und entsprechender Gewichtung der Kriterien wurde von Amt 73 an Amt 62 im August 2020 übergeben. (73)
2.1.2	Die Ausschreibungen werden sich an einen unbeschränkten Teilnehmerkreis wenden.		Stadt: 62		

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Bündnispartner					
2.1.3	Die Bündnispartner verpflichten sich, bei einer Teilnahme an den Ausschreibungen, zur Einreichung ausschreibungskonformer Angebote.		Bündnispartner		

2.2. Bereitstellung von bebaubaren Flächen

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
2.2.1	Die Stadt verpflichtet sich, Grundstücke mit Baurecht für Wohnungsneubau einer Vermarktung zuzuführen.	Vorschläge der Bündnispartner sollten stringent bearbeitet werden, um gemeinsam eine Lösung zur Bebauung zu finden. (BG Neptun)	Stadt: 62, 61, 60, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf	laufend	siehe Anlage 2 (62)
2.2.2	Gleiches gilt für Grundstücke ohne Baurecht, die sich für eine Wohnbebauung eignen, wenn zusammen mit einem Investor Baurecht geschaffen werden kann.		Stadt: 62, 61, 60, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf		

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
2.2.3	Auch Flächen für Gewerbe und Industrie sind in dem erforderlichen Umfang zu vergeben.		Stadt: 62 , 61, 60, 66, 67, 68, 73; weitere Ämter nach Bedarf		
2.2.4	Eine Bebauungsverpflichtung mit angemessener Zeitschiene ist vertraglich zu vereinbaren.		Stadt: 62		
2.2.5	Die Stadt wird zukünftig alle Möglichkeiten von Vorkaufsrechten nach dem BauGB zur zügigen Bereitstellung von Grundstücken für den Wohnungsbau prüfen.		Stadt: 62, 61		

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Bündnispartner					
2.2.6	Sind Bündnispartner Eigentümer bebaubarer Wohngrundstücke und steht fest, dass diese auch perspektivisch für eine Eigennutzung nicht benötigt werden, sollten diese bauwilligen Investoren angeboten werden.		Bündnispartner		
2.2.7	Zur Erreichung der Bündnisziele werden durch die Bündnispartner Bebauungsverpflichtungen mit angemessener Zeitschiene und Absicherungen in ihren Verträgen mit den Käufern vereinbart.		Bündnispartner		

3. Bezahlbaren Wohnraum schaffen und erhalten

3.1. Baukosten senken – Stellplatzsatzung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
3.1.1	Die Stadt hat mit der Schaffung der neuen Stellplatzsatzung und der Einteilung in Gebietszonen einen wichtigen Schritt hin zu geringeren Baukosten für Investoren unternommen.	Um weiteren Stellplatzbedarf zu reduzieren, ist es nicht ausreichend den Stellplatzbedarf zu beschränken. Die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel auch unter Nutzung von neuen Mobilitätsformen muss erhöht und die Kosten gesenkt werden. (WIRO)			Die Anreize für die Schaffung von Mobilitätskonzepten und für die Nutzung der Mobilitätsformen sind zu schaffen. (WIRO)
3.1.2	Die Stadt hat mit einer stärkeren Reduzierung des Stellplatzbedarfs für Wohnungsbauvorhaben in Gebietszone I bis III eine weitere Privilegierung den Bündnispartnern eingeräumt.				
3.1.3	Die Stadt verpflichtet sich den Bündnispartnern gegenüber, bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten beratend zur Verfügung zu stehen.	Die Stadt unterstützt die Bündnispartner bei der Entwicklung nachhaltiger, umweltschonender Mobilitätskonzepte durch Beratung und Informationsbereitstellung. (73)	Stadt: 68, 73	laufend	Im Dezember 2019 erfolgte in Kooperation der Ämter 66 und 73 ein gemeinsamer Workshop zum Thema „Quartiersgaragen“. (73)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Vor allem seit 2019 finden solche Beratungen mit Bauherren häufig statt. Ein Leitfaden hilft den Architekten und Bauherren bei der Erstellung der Mobilitätskonzepte (https://rathaus.rostock.de/de/wirtschaft_verkehr/mobilitaet/parken/271943). (68)		laufend	
		Hier sollte die Stadt prüfen, ob angrenzende öffentliche Grundstücke zur Schaffung von E-Mobilität genutzt werden können, wenn dies auf den eigenen Grundstücken der Bündnispartner aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich ist. (BG Neptun)	Stadt: 68, 66		Zur Schaffung von e-Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum gibt es zunehmende Anfragen bzw. Anträge die zwischen der Stadtverwaltung, Unternehmen der Wohnungswirtschaft u.a. Institutionen laufend abgestimmt werden. Ein Planungsleitfaden hierfür soll sowohl den Antragstellern als auch der Verwaltung mehr Transparenz bieten. (68)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
3.1.4	Die Stadt evaluiert die positiven und ggf. auch negativen Effekte der Stellplatzsatzung und zieht diese Erfahrungen für mögliche Anpassungen, ggf. auch den Verzicht auf Stellplätze im Einzelfall, der Satzung heran.	Die Stadtverwaltung evaluiert Hinweise und eigene Erfahrungen bei der Umsetzung der neuen Stellplatzsatzung und wird die Satzung und den Leitfaden bei Bedarf entsprechend fortschreiben. (68)	Stadt: 66, 68, 60 und 30	laufend	<p>Eine Fortschreibung der Stellplatzsatzung aus 2017 soll erfolgen.</p> <p>Vorgesehen ist u.a. die Begrenzung auf max. 30% der über Mobilitätskonzepte abzulösenden Stellplätze aufzuheben oder zu erhöhen.</p> <p>Ziel sollte es sein, das Instrumentarium „Mobilitätskonzepte“ für die Bauherren attraktiver zu machen. (68)</p>
Verpflichtungen der Bündnispartner					
3.1.5	Die Bündnispartner sollten sich grundsätzlich bereit erklären, die reduzierten Stellplatzmengen (Minimalwert nach Satzung) zu errichten und nicht über das Maß mehr Stellplätze herzustellen und somit den motorisierten Individualverkehr attraktiveren.	Im Zuge der Entwicklung von Neubauprojekten wird der erforderliche Stellplatzbedarf sorgfältig geprüft. (WIRO)			<p>Der Planung unserer Neubauprojekte, wie z. B. der Thierfelderstraße und Möllner Straße liegt die sorgfältige Prüfung des Stellplatzbedarfs unter Berücksichtigung möglicher Mobilitätskonzepte zugrunde.</p> <p>Gerade auch vor dem Hintergrund der Baukostenreduzierung wird der notwendige Flächenverbrauch für Stellplätze definitiv sorgfältig betrachtet. (WIRO)</p>
3.1.6	Die Bündnispartner halten sich an die Regelungen zur Herstellung von	Im Zuge der Entwicklung von Neubauprojekten wird die Regelung zur Herstellung von			Im Neubau seit 2020 Vorverkabelung jedes Stellplatzes als Maßnahme über die sonstigen Regelungen

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Fahrradabstellplätzen und die Herrichtung von E-Lademöglichkeiten für Pkws.	Fahrradabstellplätzen und E-Lademöglichkeiten für PKWs als Grundlage berücksichtigt und die Machbarkeit sorgfältig geprüft. (WIRO)			<p>hinaus. (WG Warnow)</p> <p>Hoher Flächenverbrauch für Fahrradstellplätze, Stellplatz/Ladeinfrastruktur für E-Bikes enormer Aufwand (hohes Gewicht – keine Wandhalterung/ Sicherheit/Versorgung), fahrradfreundlicher Zugang im Haus aufwändig.</p> <p>Dimensionierung Ladekapazitäten/ -anforderungen schwer zu prognostizieren (WIRO)</p>
		Als Alternative sehen wir hier zukünftig die Schaffung von geschlossenen Fahrradhäusern außerhalb der Wohnhäuser. (BG Neptun)			
3.1.7	Die Bündnispartner sollten Maßnahmen im Rahmen der Mobilitätskonzepte zur weiteren Reduzierung des Stellplatzbedarfs bzw. deren Ablöse realisieren.	<p>Im Zuge der Entwicklung von Neubauprojekten werden Möglichkeiten für alternative Mobilitätskonzepte geprüft. (WIRO)</p> <p>Die zusätzliche Einsparung durch Mobilitätskonzepte sollte sich flexibler gestalten als nur auf die abzulösenden Stellplätze. Kosten und Nutzen stehen bisweilen im Missverhältnis. (WIRO)</p>	Bündnispartner WIRO		Ein Mobilitätskonzept für bspw. das Neubauprojekt Möllner Straße wurde erarbeitet und mit dem Bauantrag eingereicht. (WIRO)

3.2. Baukosten senken – Spielplatzsatzung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
3.2.1	Die Stadt verpflichtet sich, beratend bei der Erarbeitung von Lageplänen zur Gestaltung der nicht überbauten Flächen zur Nachweisführung von erforderlichen Spielflächen zu wirken.	Die Fachberatung erfolgt auf der Grundlage bestehender Merkblätter und fachlicher Normen, um insbesondere die Qualität der Spielplätze zu erhöhen. (67)	Stadt: 67, 60	Laufend	Beratung wurde gewährleistet. (67)
3.2.2	Die Stadt evaluiert die Erfahrungen in Anwendung der Satzung.	Die Satzung für Kleinkinderspielplätze wird bei Bedarf aktualisiert (67)	Stadt: 67, 60, 50 und 30	2021	Mit der Evaluierung wurde begonnen und sie soll 2021 abgeschlossen werden.
Verpflichtungen der Bündnispartner					
3.2.3	Bei einer Evaluierung bringt die Wohnungswirtschaft ihre Erfahrungen bei der Herstellung und dem Betrieb von Spielplätzen für Kleinkinder ein.	Im Zuge der Entwicklung von Neubauprojekten wird die Spielplatzgestaltung hinsichtlich Lage und Ausstattung sorgfältig vorbereitet. Es sollten übergeordnete, projektunabhängige Konzepte für attraktive Spielplatzangebote angeboten werden (Spielplatzkonto auf Stadtteilebene). (WIRO)	Bündnispartner WIRO		Auch bei normaler Grundstücksauslastung herrscht im Neubau mittlerweile erhebliche Flächenkonkurrenz für nicht bebaute Flächen (Kfz/Fahrradstellplätze, Müllstandorte, Feuerwehr-Aufstellflächen, Rettungswege, Spielplätze, Verkehrswege, Mietergärten ...). Hier sollten Lösungsansätze geschaffen werden, die insbesondere vor dem Hintergrund des Grünausgleichs faire Bedingungen für den Investor

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					<p>schaffen.</p> <p>Bei unseren Neubauprojekten Möllner Straße und Thierfelderstraße erfolgte in enger Abstimmung mit den verantwortlichen Ämtern die Gestaltung der Spielplatzbereiche.</p> <p>In diesem Zusammenhang erfolgt auch die sorgfältige Prüfung für barrierefreie Spielgeräte. (WIRO)</p>
3.2.4	Wenn die Flächen auf dem Bebauungsgrundstück knapp bemessen sind, wird die Nutzung von Dachflächen zur Schaffung von Spielangeboten für Kleinkinder angeregt.	Im Zuge der Entwicklung von Neubauprojekten werden bei der Spielplatzgestaltung alle Möglichkeiten sorgfältig geprüft und dabei Chancen und Risiken abgewogen. Die Eignung von Dachflächen für Kleinkinderspielplätze sehen wir in der Praxis kritisch. (WIRO und BG Neptun)	Bündnispartner WIRO		
3.2.5	Die Fraktion DIE LINKE regt an, eine Möglichkeit der Ablösung der Verpflichtung zur Schaffung von Spielplätzen unter Schaffung eines Ausgleichs für Kleinkinder in die LbauO M-V aufzunehmen.	Ablehnung durch WIRO und BG Neptun			Bisher keine Änderung der LbauO M-V (60)

3.3. Landesprogramm Wohnungsbau Sozial

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt.					
3.3.1	Die Stadt verpflichtet sich, die Wohnungsunternehmen und -genossenschaften zu unterstützen und an der Verbesserung des Programms mitzuwirken. Dazu ist die Anpassung der Fördermittel an die realen Baukosten zwingend erforderlich.	<p>Die 1. Änderung der Richtlinie gilt seit 18.02.2019, neue Einkommensgrenzen gelten seit September 2019. (60)</p> <p>Zuständigkeit und Rechtsfolgen der Freistellung von der Belegungsbindung sind zu klären, Kontaktaufnahme zum Land als Zuwendungsgeber und dem LFI als Bewilligungsbehörde. (60)</p> <p>Die Verwaltung und Abwicklung von Belegungsbindung müssen über den gesamten Förderungszeitraum in allen Facetten betrachtet werden. (WIRO)</p>	Stadt: 60	31.12.2019	<p>Unterstützung von Fördermaßnahmen in den Bestätigungen der Belegenheitsgemeinde für folgende Vorhaben (Anlage „Wohnungsbestand „Wohnungsbau Sozial“):</p> <ul style="list-style-type: none"> • insgesamt wurden seit 2019 für 2 Wohnungsunternehmen 111 WE bestätigt • 124 Wohnungen für 348 Wohnheimplätze wurden für das Studierendenwerk Rostock-Wismar bestätigt. • 246 geförderte WE wurden seit 2019 bezugsfertig <p>Allg. Abstimmung mit dem Land :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schreiben an das EM v. 21.06.2019 zu bei den WU aufgetretenen Fragen zu Freistellungen von Wohnungen im Rahmen der RL Wohnungsbau Sozial • Schreiben an das EM v. 10.09.2019 zur Frage der Anpassung der Einkommensgrenzen aufgrund einer Differenzierung der Netto-

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					<p>Kaltmieten in M-V</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuarbeit zur Verbandsanhörung zur WW-ZustVO M-V und WW-KostVO M-V v. 25.03.2020 • Schreiben an das EM v. 15.06.2020 zur zielgruppenspezifischen Berücksichtigung von Wohnbedarfen/Abstimmungsbedarf im Zuwendungsverfahren zu einer bedarfsgerechten Planung (u. a. zur Wohnraumversorgung von Alleinerziehenden) <p>Abstimmung mit dem Land zur Unterstützung des Studierendenwerkes aufgrund der Beschlüsse 2019/AN/0338 und 2020/AN/1321 zur Klärung von Fragen der Nutzung der sozialen Wohnraumförderung für das studentische Wohnen (u. a. Schreiben an das LFI M-V v. 24.11.2020 und an das EM vom 12.03.2021) (60)</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
3.3.2	Die tatsächlichen Baukosten müssen hier Berücksichtigung finden.	Siehe 3.3.1. (60)			

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Bündnispartner					
3.3.3	<p>Die Bündnispartner sind grundsätzlich bereit, das Programm zu nutzen. Dieses Ziel kann jedoch so nicht erreicht werden. Die Höhe der Förderung ist nicht ausreichend. Sie muss unter Betrachtung der Baukostenentwicklung entsprechend angepasst werden.</p> <p>Die Bündnispartner VNW/BFW erörtern mit dem Land, welche Verbesserungen an den Förderrichtlinien vorgenommen werden können.</p> <p>Dabei sollen folgende Ziele verfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftlichkeit der Förderung • Mittelbare Belegungsbindungen im wohnungswirtschaftlichen Bestand 	<p>Grundsätzlich ist die Nutzung der Fördermöglichkeiten im Interesse der WIRO GmbH, sofern bei der Förderrichtlinie berücksichtigt wird, dass Mieten für Bestandswohnungen nicht unter den Mieten von geförderten Wohnungen liegen und auch die Übertragung der Belegungsbindung in den vorhandenen Bestand möglich ist. (WIRO)</p> <p>Weiterhin ist eine klare Regelung zum Umgang mit geförderten Wohnungen zu finden, wie diese bei Verringerung der Nachfrage frei belegt werden können. (WIRO)</p> <p>Es sollten insbesondere die Möglichkeiten der Belegungsbindung über den vorhandenen Bestand untersucht werden. Hier liegen u. E. erhebliche Chancen zur zügigen und ökonomischeren Abwicklung der verfolgten Ziele der sozialen Wohnraumförderung. (WIRO)</p>			<p>Es ist zu hinterfragen, ob die technischen und planerischen Vorgaben aus dem Förderprogramm in ihrer erheblichen Detailtiefe der Sache dienlich sind. Hier entsteht unnötig hoher Aufwand in Planung, Abstimmung und Bau bei gleichzeitig steigender Bearbeitungszeit und Unsicherheit über die Förderkonformität. Weniger Vorgaben, mehr Spielräume in der Auslegung führen zu höherer Inanspruchnahme, schnellerer Bearbeitungszeit und höherer Flexibilität am Bau sowie bei Marktveränderungen.</p> <p>Seitens der WIRO gibt es die Absicht der Inanspruchnahme für Fördermittel zur Schaffung von belegungsgebundenen Mietwohnungen für die Neubauprojekte Thierfelderstraße und Möllner Straße.</p> <p>Zwei Förderwege können beim LFI beantragt werden. Die festgelegte Zielmiets bei der Erstvermietung im 1. Förderweg liegt bei max. 6,60 €/m².</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung von Haushalten mit mittlerem Einkommen (Mieten von 7,50 bis 8,50 EUR/m²) • ausreichende Finanzausstattung 				<p>Da jedoch ca. 67 % unseres Bestandes per 04.01.2021 eine NKM von weniger als 6,60 €/m² aufweisen, ist eine erfolgreiche Vermietung fraglich.</p> <p>Der Anteil von Wohnungen, die nach dem 2. Förderweg im Erstbezug mit max. 7,40 €/m² vermietet werden, liegt in unserem Bestand per 04.01.2021 bei über 88 %, so dass auch hier die erfolgreiche Vermietung vakant ist.</p> <p>Ein Prozedere zur Übertragung der Belegungsbindung innerhalb des gesamten Bestandes gibt es seitens der Stadt nicht. (WIRO)</p> <p>Anmerkung: Mittelbare Belegungsbindungen sieht die Förderrichtlinie nicht vor. (60)</p>

3.4. Landesprogramm „Personenaufzüge und Lifte, barrierearmes Wohnen“

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
3.4.1	Die Stadt unterstützt die Förderanträge und vereinbart mit den Zuwendungsempfängern ein schlankes Verfahren zur Belegung dieser Wohnungen im Einvernehmen.	Muster für Vereinbarung liegt vor. (60) Die Wohnraumvergabe wird in enger Zusammenarbeit mit den Wohnungsunternehmen koordiniert. Nach Freimeldung einer Wohnung unterbreitet die Stadt innerhalb von 5 Arbeitstagen einen Vergabevorschlag oder gibt die Wohnung frei.	Stadt: 60	laufend	Das Bauamt hat die Wohnungsunternehmen bei erstmaligen Förderanträgen unterstützt und informiert sowie Bestätigungen der Belegenheitsgemeinde erteilt: <ul style="list-style-type: none"> • 2019: für einen Förderantrag mit 10 begünstigten Wohnungen • 2020: für 8 Förderanträge von 4 Wohnungsunternehmen mit insgesamt 238 begünstigten Wohnungen Das Bauamt hat zur Erteilung des Einvernehmens zur Belegung der geförderten Wohnungen den Vermietern die Vorschläge innerhalb von 5 AT unterbreitet (60)
Verpflichtungen der Bündnispartner					
3.4.2	Die Bündnispartner sind bestrebt, ihre Mieter bedarfsgerecht mit Wohnraum zu versorgen. Sie modernisieren ihren Wohnungsbestand und passen ihn dem	Die Architektenkammer M-V informiert ihre Mitglieder über aktuelle Förderprogramme des Landes, des Bundes und sonstiges. (AK)	Architekten- kammer M-V	laufend	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	demografischen Wandel an. Dabei werden auch die vom Land bereitgestellten Fördermittel aus dem Programm „Personenaufzüge und Lifte, barrierearmes Wohnen“, insbesondere für den Anbau von Aufzügen, genutzt.				
		Die Nutzung des Landesprogrammes „Personenaufzüge und Lifte, barrierearmes Wohnen“ wird im Zuge von Aufzugsanbauten im Wohnungsbestand sorgfältig geprüft. (WIRO)	Bündnispartner WIRO, Genossenschaften	laufend	<p>Nutzen wir bereits.</p> <p>Bei Aufzugsnachrüstungen sollte der barrierefreie Zugang zu den Wohnungen im Fokus stehen. Aufzüge mit Halt auf „halber Treppe“ erfüllen nicht den Zweck. (BG Neptun)</p> <p>Knapp die Hälfte des Wohnungsbestandes ist barrierearm und teilweise barrierefrei.</p> <p>In den letzten Jahren wurden über 100 Aufzüge verbaut bzw. nachgerüstet. (WG Warnow)</p> <p>Im Zuge der Bestandentwicklung erfolgt beim Anbau von Aufzügen nach wie vor die sorgfältige Prüfung zur Inanspruchnahme von Fördermitteln aus dem Programm „Personenaufzüge und Lifte, barrierearmes Wohnen“ und wurde</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					bspw. für die Aufzugsanbauten am Blockmacherring 52 und am Kolumbusring 8 sowie an der Nobelstraße 16 – 19 in Anspruch genommen. (WIRO)

3.5. Aufstellung von Mietspiegeln

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
3.5.1	Die Stadt verpflichtet sich, weiterhin alle zwei Jahre unter Mitwirkung der Vermieter unter Nutzung eigener Kapazitäten selbst einen Mietspiegel aufzustellen.	Einladung Arbeitskreis Mietspiegel 2021 spätestens im Sommer 2020 (60)	Stadt: 60	Juni 2020	Der qualifizierte Mietspiegel 2021 wurde unter Mitwirkung des Arbeitskreises Mietspiegel erstellt und veröffentlicht
		Die Bundesregierung will bis Ende 2019 konkrete Vorgaben für Mietspiegel machen. Die Vorgaben sind in der Stadt zu berücksichtigen. Dazu erarbeitet die Stadt konkrete Vorstellungen. (60)		1. Halbjahr 2020	Die Stadt bereitet sich auf die anstehende Reform des Mietspiegelrechts vor (60)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Bündnispartner					
3.5.2	Die Bündnispartner, die Mitglied des Arbeitskreises Mietspiegel sind (WIRO, Genossenschaften, Mieterverein und Semmelhaack Wohnungsunternehmen), werden weiterhin bei der Aufstellung von Mietspiegeln konstruktiv zusammenarbeiten.		WIRO, Genossenschaften, Mieterverein, Semmelhaack Wohnungs- unternehmen		<p>Am 23.11.2020 wurde der neue Mietspiegel zum 01.01.2021 durch den Arbeitskreis Mietspiegel bestätigt. (WIRO und WG Warnow)</p> <p>Der Mieterverein hat an der Erstellung des Mietspiegels 2021 mitgewirkt und wird an der Vorbereitung des Mietspiegels 2023 erneut aktiv mitwirken. (Mieterverein)</p> <p>Die BG Neptun ist auch dabei, strebt aber eine Digitalisierung an. (BG Neptun)</p> <p>Die Zusammenarbeit erfolgt nach wie vor sehr konstruktiv. (WIRO)</p> <p>Durch alle Mitglieder des AK erfolgte eine konstruktive Mitwirkung. (60)</p>
3.5.3	Der BFW wird künftig über Mitgliedsunternehmen im Arbeitskreis Mietspiegel mitwirken.		BFW	laufend	Der BFW wurde erstmals zur konstituierenden Sitzung des Arbeitskreises Mietspiegel 2019 eingeladen und wirkt seitdem über Semmelhaack Wohnungsunternehmen mit. (60)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
3.5.4	Die Bündnispartner sind bereit, die notwendigen Daten im Rahmen der Mietspiegelerstellung zu liefern.		WIRO, Genossenschaften, Mieterverein, Semmelhaack Wohnungs- unternehmen		<p>teilweise erfolgt (WG Warnow)</p> <p>Die Datenlieferung zur Erstellung des Mietspiegels 2021 erfolgte zuverlässig im Oktober 2020, so dass der Mietspiegel am 23.11.2020 bestätigt werden konnte. (WIRO)</p> <p>Die Datenlieferung ist zuverlässig und ausreichend für die Erstellung des Mietspiegels erfolgt. (60)</p>

3.6. Baureife Abgabe von Grundstücken

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
3.6.1	Um frühzeitig Kostensicherheit für den Vorhabenträger zu haben, wird in jedem einzelnen Fall geprüft, ob die Herstellung der inneren Erschließung nach Bundes- und Landesrecht beitragsfähiger sowie nicht beitragsfähiger Erschließungsanlagen, sowie die damit verbundene Planung, Ausschreibung, Vergabe und		Stadt: 66, 60	laufend	Zur Erschließung wird regelmäßig auf Bündnispartner oder andere Eigentümer zurückgegriffen, siehe 1.1.4 (60)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Bauleitung, auf die Vorhabenträger übertragen werden kann, sofern es sich nicht um städtische Grundstücke handelt.				
3.6.2	Die Stadt wird beim Verkauf städtischer Grundstücke in jedem Einzelfall prüfen, ob die Erschließung auf den Käufer als Vorhabenträger übertragen werden soll oder ob die Stadt selbst erschließt.		Stadt: 66, 62, 60	laufend	Wird laufend im Interesse einer zügigen Entwicklung geprüft. (60)
Verpflichtungen der Bündnispartner					
3.6.3	Die Wohnungswirtschaft bekennt sich zu ihrer Verantwortung und ist bereit, sich in angemessener Weise im gesetzlichen Rahmen an den Kosten der Erschließung und den bedarfsgerechten Folgekosten zu beteiligen.				gängige Praxis (WG Warnow) Die Stadt hat bisher nur in Einzelfällen eine Beteiligung an Folgekosten vereinbart. (60)

4. Integrative Wohnungspolitik

4.1. Weiterführung der AG „Wohnraumversorgung besonderer Personengruppen“

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
4.1.1	Die Stadt verpflichtet sich, die AG „Wohnraumversorgung besonderer Personengruppen“ weiterzuführen. Die Stadt wird dabei eng mit den Wohnungsunternehmen zusammenarbeiten. Besondere Personengruppen, die Hilfe beim Wohnen benötigen, werden nach Maßgabe des rechtlichen Rahmens durch die Stadt solange betreut, bis eine Wohnfähigkeit gesichert ist.	Die „AG Wohnraumversorgung besonderer Personengruppen“ tagt vierteljährlich. In Kooperation mit den WU wird in konstruktiver Zusammenarbeit an Lösungen für besonders gelagerte Einzelfälle gearbeitet. (60)	Stadt: 60, 50	Laufend	<ul style="list-style-type: none"> die AG wurde auch unter Corona-Bedingungen weitergeführt. Seit Anfang 2019 wurden 41 Fälle in der AG vorgestellt, davon wurden 19 von den Wohnungsunternehmen zur weiteren Prüfung angenommen und bisher 9 versorgt. Amt 60 hat ein Informationsblatt zur Verfahrensweise und Zugangsvoraussetzungen in Abstimmung mit Amt 50, dem HJC und den Teilnehmern der AG erstellt. Amt 60 koordiniert Abstimmungen mit Amt 50 und dem HJC zur Optimierung der Arbeitsweisen und Antragsqualitäten (60)
		Auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen werden Einwohner*innen, die Hilfe beim Wohnen benötigen, unterstützt. (50)	Stadt: 50	Fortführung bis mindestens 2021	siehe 4.1.2.

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
4.1.2	<p>Das Amt für Jugend, Soziales und Asyl hält zahlreiche Maßnahmen in den Rechtskreisen SGB VIII (Jugendhilfe) und SGB XII (Sozialhilfe) bereit, um Menschen in eigenen Wohnraum zu begleiten und sie zu eigenständigem Wohnen zu befähigen.</p> <p>Diese Begleitung darf jedoch nicht zu einer Abhängigkeit von Hilfesystemen führen, sondern sollte immer als Hilfe zur Selbsthilfe wirken und den Willen des Menschen als maßgeblichen Indikator für die Intensität der Unterstützung nutzen.</p>	Das Fallmanagement des Amtes für Jugend, Soziales und Asyl bietet Leistungen, um Menschen in ihren Bemühungen um eigenen Wohnraum zu unterstützen und diese gleichfalls entsprechend vorzubereiten. (50)	Stadt: 50	laufend	<p>Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt laufend. Das Amt für Jugend, Soziales und Asyl gewährt auf Basis rechtlicher Regelungen Hilfe beim Wohnen.</p> <p>Das Amt 50 hält diese Maßnahmen zum Erhalt eigenen Wohnraums im Rahmen der Sozial- und Jugendhilfe vor. Begleitung und Unterstützung erfolgt insbesondere für junge Volljährige aus stationären Wohneinrichtungen sowie für Familien aus betreuten Wohnformen, die eigenen Wohnraum beziehen. Vorhandene Plätze und Angebote für obdachlose Menschen sowie gewalterfahrende Frauen wurden im Jahr 2020 erweitert. (50)</p>
Verpflichtungen der Bündnispartner					
4.1.3	Die Bündnispartner VNW, die WIRO und die Genossenschaften verpflichten sich zur konstruktiven Mitwirkung in der AG. Der BFW prüft eine Teilnahme seiner Mitgliedsunternehmen. Ein gemeinsames Verständnis	<p>Die WIRO wird die konstruktive Mitwirkung in der AG „Wohnraumversorgung besonderer Personengruppen“ fortsetzen. (WIRO)</p> <p>Die Zusammenarbeit wird in diesem Bereich fortgeführt. (BG Neptun)</p>			<p>Die konstruktive Zusammenarbeit erfolgt nach wie vor. (WIRO, WG Warnow)</p> <p>Alle an der AG Beteiligten haben konstruktiv mitgewirkt.</p> <p>Der BFW hat keine Mitgliedsunternehmen für die</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	zu Themen wie „angemessene Begleitung“ und „Wohnraumfähigkeit“ soll entwickelt werden.				Teilnahme gewinnen können. (60)

4.2. Unterstützung bei der Suche barrierefreier/rollstuhlgerechter Wohnungen

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
4.2.1	Die Stadt verpflichtet sich, Wohnungssuchende, die auf eine barrierefreie oder rollstuhlgerechte Wohnung angewiesen sind, bei der Suche nach geeignetem Wohnraum zu unterstützen.	Koordinierung der Anträge mit den Wohnungsunternehmen, auch außerhalb der gebundenen Wohnungen, ggf. Abfrage von Ansprechpartnern (60)	Stadt: 60, 50	laufend	<ul style="list-style-type: none"> Schreiben zum Bedarf an rollstuhlgerechten Wohnungen an das LFI M-V v. 16.09.2020 Erstellung eines Informationsblattes zum Wohnberechtigungsschein (barrierearme/freie Wohnungen) für die Bürger sowie die Träger (60) <p>Berücksichtigt werden muss, dass viele Menschen, die sich auf der Suche nach diesem Wohnraum sind, Leistungen nach den SGB VIII, IX und/oder XII beziehen. (50)</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Bündnispartner					
4.2.2	Die Bündnispartner VNW, BFW, die WIRO und die Genossenschaften sind bereit, über freiwerdende barrierefreie oder rollstuhlgerechte Wohnungen die Stadt zu informieren und die Vorschläge der Stadt bei der Wohnungsvergabe zu berücksichtigen.				<p>Die WG WARNOW ist bereit zur Information und hat bereits barrierefreie Wohnungen über die Stadt vergeben.</p> <p>Die WIRO informiert die Stadt über freiwerdende barrierefreie oder rollstuhlgerechte Wohnungen und ist bereit, die Vorschläge der Stadt bei der Wohnungsvergabe zu berücksichtigen.</p>

4.3. Sicherung einer sozialen Durchmischung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
4.3.1	Im Rahmen des Wohnungsneubaus sollen Angebote für Rostocker*innen und neu Hinzuziehende in unterschiedlichen Lebenslagen geschaffen werden. Höherwertige Miet- und	Berücksichtigung bei der Aufstellung von Bebauungsplänen (60)	Stadt: 61	laufend	Berücksichtigung von Fragen der Segregation bei der Planung des Warnow-Quartiers (60)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Eigentumswohnungen für Zielgruppen, die Wert auf Urbanität legen, müssen ebenso berücksichtigt werden wie barrierefreie und preisgünstige Wohnungen. Vergleichsweise höherpreisige Wohnangebote sind in strukturschwächeren Stadtbereichen mit dem Ziel der Angleichung der Lebensverhältnisse zu schaffen.				
		Berücksichtigung der Segregationstendenzen bei Grundstücksverkäufen im jeweiligen Stadtquartier (60)	Stadt: 62, 60, 10, 50		Berücksichtigung der Fragen zur sozialen Durchmischung bei der Bewertungsmatrix von Konzeptausschreibungen (60)
		Unterstützung von geplanten Bauvorhaben im sozialen Wohnungsbau (60)	Stadt: 60		Die positive Stellungnahme der Stadt zur Ausnahmegenehmigung Plöner Str. begründet die ausschließliche Verwendung des 2. Förderweges mit der zu erwartenden positiven Auswirkung für die Segregation im Quartier (vgl. 3.3.1.) (60)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					Teilnahme am Modellprojekt des Landes zur Linderung der Segregation mit Einzel-Projekten im Stadtgebiet (RGS/60)
		Vereinbarung zum Vermietungskonzept Werftdreieck (Beschluss Bürgerschaft Nr. 2019/AN/4638. vom 15.05.2019) (60)	Stadt: 60	bis Satzungs- beschluss	Der städtebauliche Vertrag mit der WIRO zum Vermietungskonzept Werftdreieck wurde am 03.04.2020 geschlossen. (60)
4.3.2	Um die in industrieller Bauweise errichteten Wohngebiete zu lebendigen und modernen Wohnquartieren zu entwickeln, setzt die Stadt Städtebaufördermittel aus dem Programm „Soziale Stadt“ ein. Darüber hinaus werden Quartiermanager auch nach Beendigung der Förderung eingesetzt.	Die Stadt prüft die fachlichen, finanziellen und personellen Voraussetzungen. (50) Die Fortsetzung aller Quartiermanagement-Ansätze wird angestrebt	Stadt: 20 , 50, 03, 61, 67, 68, 66, 73 03 , 20, 10,	laufend	Die Stadt ist weiterhin bemüht, u. a. Städtebaufördermittel für Gebiete mit Handlungsdruck einzuwerben. Das bisherige Programm „Soziale Stadt“ wurde ab 2020 mit dem neuen Programm „Sozialer Zusammenhalt“ fortentwickelt. Die Programmziele bestehen weiterhin darin, die Wohn- und Lebensqualität sowie die Nutzungsvielfalt in den Quartieren zu erhöhen, die Integration aller Bevölkerungsgruppen zu unterstützen und den Zusammenhalt in der Nachbarschaft zu stärken. Im neuen Programm werden das Quartiersmanagement und die Mobilisierung von Teilhabe und ehrenamtlichem Engagement stärker betont.

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					<p>In den bestehenden Fördergebieten Dierkow und Toitenwinkel sowie in dem 2019 neu aufgenommenen Fördergebiet Lichtenhagen sind Quartiersmanager*innen tätig.</p> <p>Nach Beendigung der Förderung des Quartiersmanagements in Groß Klein und Schmarl wurden jeweils Stellen bei der Stadt als Stadtteilmanager*in eingerichtet. Es ist auch zukünftig eine Verstetigung des Quartiersmanagements beabsichtigt. (20)</p>
4.3.3	Das Programm „Wohnen für Hilfe“, eine generationsübergreifende Wohnform, wird durch Projektmittel des Amtes für Jugend, Soziales und Asyl getragen. Eine fortwährende Etablierung ist in Anbindung an das Studierendenwerk Rostock/Wismar geplant.	<p>Das Programm „Wohnen für Hilfe“ wird durch das Amt für Jugend, Soziales und Asyl zunächst bis zum Ende des Doppelhaushalts weiterfinanziert.</p> <p>Entsprechende Mittel wurden in den kommunalen Haushalt eingestellt.</p> <p>Das Studierendenwerk Rostock/Wismar sieht zum jetzigen Zeitpunkt von einer Übernahme des Programms ab. (50)</p>	Stadt: 50	laufend bis mindestens 2021	
4.3.4	In Fortschreibung der „Leitlinien zur Stadtentwicklung“ wird das		Stadt: 61		Die AG Segregation wird sich mit dem Thema einer

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Thema „Soziale Durchmischung“ mit einem Hauptaugenmerk versehen. Stadtentwicklungspolitik orientiert sich an den Bedürfnissen der Einwohner*innen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sind separierte Teilplanungen in einem Gesamtkonzept zu vereinen.				Gesamtdarstellung von Maßnahmen gegen die Segregation und einer städtischen Strategie befassen. Die Beratungen hierzu werden verwaltungsintern im 2. Quartal 2021 fortgesetzt. (61)
Verpflichtungen der Bündnispartner					
4.3.5	Die Wohnungsunternehmen kennen die Struktur ihrer Bestände sehr genau und nur durch die aufmerksame Bestandsanalyse kann die stadtweite Streuung kostengünstiger Wohnungen erfolgen.	Die WIRO wird bei der Vermietung von Wohnungen dafür Sorge tragen, dass eine soziale Durchmischung in den Quartieren gegeben ist. (WIRO)	Bündnispartner WIRO		Eine soziale Durchmischung wird bei der BG Neptun immer angestrebt. (BG Neptun) Durch die sorgfältige Vermietung erfolgt nach wie vor durch die WIRO die Sicherstellung einer sozialen Durchmischung in den Quartieren. (WIRO)
4.3.6	Beispiele sind der WIRO-Miet-Anker und die Aktion „Bleib im Quartier, Miete stabil“.		Bündnispartner WIRO		Die „Anker-Wohnungen“ verteilen sich auf alle Stadtteile. Bisher war hier kein Bedarf festzustellen, da keinerlei Antragstellung erfolgte. Bei der Aktion „Bleib‘ im Quartier –

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					Miete stabil!“ konnten bereits 35 Mieterinnen/Mieter in eine kleinere Wohnung umziehen. Aktuell gibt es ca. 90 Interessenten. (WIRO)
4.3.7	Die vorhandenen Wohnquartiere und Bestände werden zukunftsfähig nachfragegerecht modernisiert und weiter entwickelt. Das gilt insbesondere für die Gebiete in industrieller Bauweise.				<p>Durch kontinuierliche Wohnungsmodernisierung z.B. bei Wohnungswechsel und durch Großmodernisierungen wird der Wohnungsbestand fortlaufend weiterentwickelt. (WG Warnow)</p> <p>Im Rahmen des Bestandsmanagements erfolgt fortlaufend entsprechend der strategischen Ausrichtung die zielgerichtete Anpassung. (WIRO)</p>
4.3.8	Die Wohnungswirtschaft wird bei der Vermietung ihrer Wohnungen die o. g. Ziele berücksichtigen und unterstützt das Projekt „Wohnen für Hilfe“.				
4.3.9	Der Bau von geförderten Wohnungen kann als Instrument zum Erhalt der Bewohnerstrukturen bzw. zur Schaffung von gemischten Bewohnerstrukturen	Die WIRO wird bei der Entwicklung von Neubauprojekten dafür Sorge tragen, dass eine soziale Durchmischung in den Quartieren gegeben ist. (WIRO)	Bündnispartner WIRO		

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	eingesetzt werden.				
4.3.10	Eine stadtweite Streuung mit kostengünstigen Wohnungen kann es nur geben, wenn alle beteiligten Wohnungsunternehmen und -genossenschaften an diesem Bündnis teilnehmen.				

5. Klimaschutz und Energieeffizienz

5.1. Reduzierung der CO₂-Emissionen im gesamten Handlungsfeld Bauen-Wohnen- Stadtentwicklung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
5.1.1	Information und Sensibilisierung aller Bündnisteilnehmer sowie der zielorientierten Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen Schaffung von guten Rahmenbedingungen für gesteigerte Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen	Die Stadt prüft die Einführung eines stadteigenen „Förderprogramms“. (73)	Stadt: 73/KSL, 20 (Unterstützungs- funktion bei den notwendigen Planungsprozessen, im Sinne der finanziellen Auswirkungen auf den Kernhaushalt)	ab 2020	Die Prüfung erfolgt ab 2021 (73)
		Die Stadt informiert über Fördermöglichkeiten und günstige bauliche Lösungen. (KSL)	Stadt: 73/KSL, 60	ab 2020	In Ansätzen erfolgt. Unter Berücksichtigung des nachstehenden Hinweises (73)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Stadt schafft die personellen und finanziellen Voraussetzungen, um die Information und Sensibilisierung aller Bündnisteilnehmer sicherzustellen.	Stadt: 10/20, 73/KSL (Unterstützungs- funktion bei den notwendigen Planungsprozes- sen, im Sinne der finanziellen Aus- wirkungen auf den Kernhaushalt), Bürgerschaft		Die Stadt hat die Befristung der zweiten Stelle in der Klimaschutzleitstelle um ein Jahr bis Ende 2020 verlängert. Der Bedarf von zwei zusätzlichen Stellen wurde 2020 angemeldet und wird spätestens im Rahmen der Haushalts- und Stellenplanung 2022/23 erneut thematisiert. (73)
Verpflichtungen der Bündnispartner					
5.1.2	Die Gebäudebestände sollen durch eine Erhöhung der auf Energieeffizienz ausgerichteten jährlichen Modernisierungsrate bzw. durch energieeffiziente Ersatzbauten die Basis für zukunftsweisende Wohnquartiere bilden. Die Bündnispartner verpflichten sich, im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu gesteigerten Investitionen beizutragen.	Bei der Erstellung der jeweiligen Jahrespläne für die Modernisierung prüft die WIRO, unter Berücksichtigung aller anstehenden Prioritäten und Erfordernissen, die Möglichkeit, den Anteil zur Erhöhung der Energieeffizienz auszuweiten. Energieeffizientere Ersatzneubauten sind bereits Bestandteil der laufenden WIRO-Projekte. (WIRO)	WIRO	laufend	grundsätzlich Erstellung von Energiekonzepten mit Hauptaugenmerk auf Verzicht/ starker Reduzierung des fossilen Primärenergieträgers Gas (WIRO)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Bündnispartner verankern die Verpflichtung ...in eigenen Entscheidungsprozessen. (KSL)	Bündnispartner	einmalig umgehend	Eine Selbstverpflichtung besteht über den gesetzlichen Rahmen hinaus, im Neubau liegt der Fokus auf erneuerbaren Energien. (WG Warnow)
5.1.3	In drei Handlungsfeldern werden konkrete Maßnahmen vereinbart: Informations- und Beratungsangebote, Förderung der Bewusstseinsbildung, Modellprojekte und aktive Beteiligung an kommunalen Stadtentwicklungsprozessen	Modellprojekte sind auch WIRO-Carsharing, Jobticket bei der RSAG sowie Bikeleasing (WIRO)	WIRO	laufend	Mit der WG „Schifffahrt-Hafen“ wurde eine Kooperation zur gemeinsamen Erarbeitung von Sanierungsvorschlägen für ein klimaneutrales Wohnquartier vereinbart, dass 2021 umgesetzt werden soll. (73) Modellprojekte der WIRO sind umgesetzt (WIRO)
		Die Bündnispartner gestalten den Kommunikations- und Beteiligungsprozess aktiv mit. (KSL)	Bündnispartner	laufend	
		Die Bündnispartner ermöglichen den Aufbau von Erfahrungen und Fachkompetenz auf Seiten der Bauherren und Planer. (KSL)	Bündnispartner		
5.1.4	Identifizierung und Umsetzung effizienter Strategien durch Bilanzierung und	Die Wohnungsunternehmen wirken an der Bilanzierung und Analyse der Energieverbrauchsdaten mit. (KSL) Die Bündnispartner nehmen an	Wohnungs- unternehmen	laufend	Der Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen ist Mitglied in der Projektgruppe, die die Erstellung des kommunalen

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Wirkungsanalyse der Energieverbrauchsdaten	Auswertungs- und Berichtsterminen mit kommunalen Fachstellen teil. (KSL)	Bündnispartner	laufend	Wärmeplans fachlich beratend begleitet und so neben der geplanten Mitwirkung von Wohnungsunternehmen in Arbeitsgruppen die Beteiligung der Wohnungsunternehmen sicherstellt. (73)

5.2. Energieeffiziente Gebäude

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
5.2.1	Die Stadt verpflichtet sich, etwa halbjährlich Informationsveranstaltungen zu technischen Möglichkeiten, rechtlichen Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten für Bündnispartner und Mitarbeiter der Stadtverwaltung durchzuführen.	Die Stadt organisiert halbjährlich stattfindende Informationsveranstaltungen. (KSL)	Stadt: 73/KSL	Ab 2020	Die Umsetzung von Veranstaltungen zu energieeffizienten Gebäuden konnte Corona bedingt und wegen der Konzentration auf das Vorhaben „Kommunaler Wärmeplan“ nicht realisiert werden. Eine Informationsveranstaltung zu Photovoltaik und Stromspeichern wurde mit Rostocker Wohnungsunternehmen im Oktober 2020 durchgeführt. (73)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Architektenkammer M-V unterstützt bei der Vorbereitung von Informationsveranstaltungen. (AK)	Architekten- kammer M-V	laufend	
5.2.2	Eigene Bauvorhaben werden beispielgebend in energieeffizienter Bauweise und unter Berücksichtigung baukultureller Aspekte umgesetzt.	Die Stadt und ihre Unternehmen planen ihre Bauvorhaben beispielgebend und nehmen so eine Vorbildrolle wahr. (KSL)	Stadt: KOE, 73/KSL	umgehend	<p>Mit dem Plan der Sofortmaßnahmen zum Klimanotstand hat die Bürgerschaft im Januar 2020 beschlossen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> für die Planung von Neubau oder Sanierung von kommunalen Gebäuden Energiekonzepte erstellt werden. (73) neue Verwaltungsgebäude als Beispiel für den Klimaschutz beim Bauen als energetische Leuchttürme errichtet werden. (73)
Verpflichtungen der Bündnispartner					
5.2.3	Die Wohnungsunternehmen verpflichten sich als Bündnispartner zur Teilnahme an den Informationsveranstaltungen.	Die Architektenkammer M-V informiert ihre Mitglieder über Informationsveranstaltungen der Bündnispartner. (AK)	Architekten- kammer M-V	laufend	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		Die Bündnispartner nehmen an halbjährlich stattfindenden Informationsveranstaltungen teil und bringen sich mit eigenen Beiträgen über aktuelle hochenergieeffiziente und nachhaltige Projekte ein. (KSL)	Bündnispartner	halbjährlich	Teilnahme SWR und WIRO an Informationsveranstaltung im Okt. 2020 mit eigenen Beiträgen und Best-Practice-Beispielen. s. auch Punkt 5.2.1 (73) Teilnahme ist regelmäßig erfolgt (WG Warnow) bei Bedarf (WIRO)
5.2.4	Bei der Planung von Vorhaben werden Fördermöglichkeiten für eine über das gesetzliche Maß hinausgehende Energieeffizienz geprüft.	Die Architektenkammer M-V informiert ihre Mitglieder über aktuelle Förderprogramme des Landes, des Bundes und sonstiges. (AK)	Architekten- kammer M-V	laufend	Ein Selbstverständnis in jedem Projekt bei regelmäßiger Inanspruchnahme von KfW-Krediten und BAFA-Förderungen. (WG Warnow)
		Die WIRO prüft bei der Planung ihrer Bauprojekte die dafür existierenden Fördermöglichkeiten und bindet diese in die Gesamtbetrachtung der Wirtschaftlichkeit sowie der nachhaltigen Nutzbarkeit als Mietobjekt ein. (WIRO)	WIRO	laufend	laufend (WIRO)
		Die Wohnungsunternehmen prüfen die Nutzung von Fördermöglichkeiten für eine über das gesetzliche Maß hinausgehende Energieeffizienz. (KSL)	Wohnungs- unternehmen	laufend	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
5.2.5	Bei der Planung werden ressourcenschonende Bauweisen unter ökonomischen, ökologischen und soziokulturellen Aspekten geprüft.	Die Wohnungsunternehmen prüfen bei der Planung ressourcenschonende Bauweisen unter ökonomischen, ökologischen und soziokulturellen Aspekten.	Wohnungs- unternehmen	laufend	
5.2.6	Die Architekten- und die Ingenieurkammer verpflichten sich als Bündnispartner zur Mitwirkung an den Informationsveranstaltungen bzw. zur Organisation eigener Veranstaltungen zur Wissensvermittlung zum energieeffizienten Bauen. Sie beraten Wohnungsunternehmen zu Möglichkeiten für energieeffizientes Bauen und zur Wahrung der Identität des Stadtbildes.	Die Architektenkammer M-V gründet einen Fachausschuss Energieeffizienz. (AK)	Architekten- kammer M-V	Bis Dezember 2019	
5.2.7	Die WIRO verpflichtet sich, bei dem in der Kuphalstraße, 18069 Rostock, geplanten Bauvorhaben voraussichtlich bis zum		WIRO	ab sofort	Kuphalstraße 67 c im Bau, Fertigstellung Mitte 2021 (WIRO)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	<p>31.12.2020 ein Gebäude im Passivhausstandard zu errichten. Nach einer Nutzungszeit von zwei Jahren werden Baukosten, erforderliche Netto-Kaltmieten, Betriebskosten, Energieverbrauch und Wohnqualität verglichen. Darauf basierend wird zum 30.06.2023 ein Bericht verfasst, der Schlussfolgerungen zulässt, ob eine Einrichtung von Wohnungen im Passivhausstandard sinnvoll sein kann.</p>				

5.3. Energieversorgung

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
5.3.1	Die Stadt verpflichtet sich, Informationen über Potentiale von erneuerbaren Energiequellen öffentlich bereitzustellen.	Die Stadt stellt die Informationen über ihr Geodatenportal zur Verfügung und aktualisiert diese regelmäßig. (73)	Stadt: 73/KSL , 62,	ab sofort	Informationen zu Potenzialen liegen im Geoportal vor. Eine Aktualisierung ist im Zuge der Erarbeitung des Wärmeplans geplant. (73)
5.3.2	...bearbeitet Anträge auf Ausnahme von der Fernwärmenutzung bei Vorlage vollständiger Unterlagen innerhalb von zwei Wochen,	Die Stadt pflegt das elektronisch ausfüllbare Antragsformular. (73)	Stadt: 73	laufend	Das Antragsformular liegt digital vor und kann auch online ausgefüllt und an A73 übermittelt werden.
		Die Stadt beachtet die Frist bei der Antragsbearbeitung. (KSL)	Stadt: 73	laufend	Die Fristen werden stets von A73 eingehalten. (73)
5.3.3	...stellt einen kommunalen Wärmeplan als Strategie für die zukünftige Wärmeversorgung auf und beachtet und	Die Stadt schätzt Bedarfshöhe und –verteilung ab, identifiziert und klassifiziert Deckungsquellen und leitet daraus Lösungs- und Umsetzungsstrategien bzw. –pläne ab. (73)	Stadt: 73/KSL	Projektstart voraussichtl. im 4. Quartal 2019	Das Vorhaben „Kommunaler Wärmeplan – Rostock 2050“ startete im Juni 2020. Es wurden eine Projektgruppe als Fachbeirat eingerichtet, die regelmäßig den Fortgang der Erstellung des Plans begleitet und Aufträge für Potentialanalysen und die Erarbeitung eines Energiesystemmodells auf den Weg gebracht. Das Projekt „Wärmeplan“

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					soll im September 2021 abgeschlossen sein. (73)
		Die Stadt erstellt einen kommunalen Wärmeplan. (KSL)	Stadt: 73/KSL 61 und ggf. weitere FÄ	umgehend	
5.3.4	...klärt bei der Erstellung von Bebauungsplänen die Versorgung mit Wärme.	Die Stadt prüft die Anforderungen im Zuge der Fernwärmesatzung und hält Rücksprache mit der Stadtwerke Rostock AG. Informationen zur Erschließung mit Fernwärme werden zeitnah an die Investoren gegeben. Die Stadt berät Investoren zu alternativen Wärmeversorgungsmöglichkeiten außerhalb des Fernwärmesatzungsgebietes. (73)	Stadt: 73/KSL , 61	ab sofort	<p>Wird stets umgesetzt. Es fanden darüber hinaus regelmäßige Abstimmungstermine mit den SWR statt. (73)</p> <p>Mit dem Plan der Sofortmaßnahmen zum Klimanotstand hat die Bürgerschaft im Januar 2020 die Maßnahme beschlossen, dass sich die Orientierung des neuen Flächennutzungsplans verstärkt an der Fernwärmeinfrastruktur orientiert und ein kommunaler Wärmeplan aufgestellt wird.</p> <p>Darüber hinaus wurde 2020 festgelegt, dass grundsätzlich Energiekonzepte bei der Erstellung von B-Plänen erarbeitet werden sollen. Hierzu gab es 2020 erste Abstimmungen zw. 73, 61 und den SWR.</p> <p>Darüber hinaus wurde die seit 2017 gültige Fernwärmesatzung der HRO per Bürgerschaftsbeschluss vom</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					20.01.2021 bezüglich ihres Geltungsbereiches erweitert. Zum Geltungsbereich zählt nun das gesamte Stadtgebiet, außer der Rostocker Heide. Dies wurde erforderlich, um für alle Rostocker Einwohner die Gleichbehandlung hinsichtlich Wärmeversorgung sicherzustellen. Die Satzung ist nun auch für nicht zentral angebundene vorhandene und zu entwickelnde lokale Wärmenetze gültig und reagiert damit flexibel auf die Bebauungsplanung. (73)
		Die Stadt regelt die grundsätzliche Berücksichtigung der Klärung der Wärmeversorgung bei der Erstellung von B-Plänen. (KSL)	Stadt: 61, 73/KSL	umgehend	
Verpflichtungen der Bündnispartner					
5.3.5	Die Wohnungsunternehmen verpflichten sich als Bündnispartner bei der Wahl der Energieversorgung zur Orientierung an den Leitlinien zur nachhaltigen Stadt-entwicklung. Für die Energieversorgung (Strom, Wärme, Kälte) werden Lösungen zur Reduzierung	Im Zuge der Entwicklung von Energiekonzepten für die Neubauprojekte orientiert sich die WIRO an den Leitlinien zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Die mögliche Reduzierung der CO ² -Emissionen ist als Ziel dabei fest verankert. (WIRO)	WIRO	laufend	Selbstverpflichtung: Neubau ausschließlich mit erneuerbaren Energien (vorwiegend Geothermie) oder Fernwärme. (WG Warnow) laufend, siehe auch Punkt 5.1.2. Neubau: - Thierfelderstraße in Planung (Wärmepumpenanlagen [WP] mit Geothermie)

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	der CO ₂ -Emissionen gesucht und möglichst umgesetzt.				<ul style="list-style-type: none"> - Werftedreieck in Planung (WP mit Eisspeicher) <p>Modernisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quartier im Hansaviertel in Ausführung (WP mit Geothermie) usw.! <p>Verwendung von CO₂-neutraler/-freier Energie (Strom/Gas) (WIRO)</p>
		Die Wohnungsunternehmen verankern die Verpflichtung ... im eigenen Entscheidungsprozess (KSL)	Wohnungs- unternehmen	einmalig umgehend	
5.3.6	Die Wohnungsunternehmen wirken an der Erstellung des kommunalen Wärmeplans konstruktiv mit.	Die Wohnungsunternehmen nehmen an Veranstaltungen und Arbeitsgruppen beim Erstellungsprozess des Wärmeplans teil und wirken bei Bedarf aktiv mit. (KSL)	Wohnungs- unternehmen	laufend	
		Die Wohnungsunternehmen wirken aktiv bei der Klärung und bei der verbindlichen Vereinbarung zur Entwicklung nachhaltig tragbarer Energieverbräuche auf Stadtteil- und Quartiersebenen mit. (KSL)	Wohnungs- unternehmen	bei Bedarf	
5.3.7	Die Stadtwerke Rostock AG verpflichtet sich zur	Die SWR verankern der Verpflichtungen im eigenen	SWR	umgehend	Die SWR gestalten den Wärmeplan aktiv mit. Von hoher Bedeutung ist

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
	Sicherung der zentralen Energieversorgung unter Berücksichtigung der Leitlinien zur Stadtentwicklung und der städtischen Ziele für den Klimaschutz. Sie wirkt bei der Erstellung des kommunalen Wärmeplans und der Klärung der Wärmeversorgung bei der Planung neuer Bebauungsgebiete mit.	Entscheidungsprozess, wirken aktiv bei der Erarbeitung des Wärmeplans Rostock und in einem turnusmäßigen Monitoring- und Controllingprozess mit. (KSL)			<p>die Bereitstellung geeigneter Flächen für erneuerbare Energieerzeuger sowie die Nutzung des vorhandenen Fernwärmenetzes zur Steigerung der Gesamteffizienz.</p> <p>Bei der Planung neuer Bebauungsgebiete wirken die SWR aktiv mit. (SWR)</p>
5.3.8	Die Stadtwerke Rostock AG verpflichtet sich, den Anteil erneuerbare Energien bei der Bereitstellung der Fernwärme sukzessiv zu erhöhen.	Die SWR verankert die Verpflichtung... im eigenen Entscheidungsprozess. (KSL)	SWR	umgehend	Die SWR versorgen die HRO mit klimafreundlicher Fernwärme. Die systematische Erhöhung des Anteiles erneuerbarer Energien durch Umstellung des Erzeugerparkes (z.B. durch Abwärmenutzung) sowie Aufnahme von erneuerbarer Wärme (z.B. KKMV) wird forciert. Von elementarer Bedeutung ist die Bereitstellung geeigneter Flächen im Rahmen des Wärmeplanes zur Sicherung der Erzeugungskapazitäten (z.B. zur Nutzung solarer Wärme) sowie ein hoher Anschlussgrad an das zentrale FW-Netz zur Erhöhung der Effizienz und zur Erhöhung der

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					Wirtschaftlichkeit für die Anschlussnutzer (Solidarprinzip) (SWR)

5.4. Infrastruktur

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
5.4.1	Die Stadt verpflichtet sich, der Entwicklung von Bauflächen entlang oder in Verlängerung vorhandener Energie- und Verkehrsinfrastruktur sowie in der Nähe vorhandener sozialer Infrastruktur unter Berücksichtigung bedarfsgerechter Freiraumangebote den Vorrang zu geben,	Die Stadt berücksichtigt bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes die vorhandene Energie- und Infrastruktur, die Nähe vorhandener sozialer Infrastruktur sowie bedarfsgerechte Freiraumangebote. (KSL)	Stadt: 61, 73/KSL, 67	umgehend	Im UFK liegen Aussagen zur Freiraumversorgung und Kleingärten vor, die bei Entscheidungen heran zu ziehen sind. (67) Die Ergebnisse des Wärmeplans fließen als Fachbeitrag in die Abwägung zum F-PLAN ein. (73)
5.4.2	... neue Bebauungsgebiete mit ÖPNV zu erschließen und an das Radwegenetz anzubinden.	Die Stadt schafft mit der Gestaltung und räumlichen Anordnung von Bebauungsgebieten die Voraussetzungen für eine Erschließung mit ÖPNV und den Anschluss an das Radwegenetz und	Stadt: 61, 68, 66	umgehend	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		koordiniert die Umsetzung.			
Verpflichtungen der Bündnispartner					
5.4.3	Die Wohnungsunternehmen verpflichten sich als Bündnispartner, bei der Umsetzung ihrer Bauvorhaben den künftigen Nutzern beste Möglichkeiten zur Nutzung umweltfreundlicher Mobilität einzuräumen und zu prüfen, ob durch Mobilitätskonzepte die Anzahl notwendiger Stellplätze gemindert werden kann.	<p>Siehe auch Pkt. 3.1 (WIRO)</p> <p>Die WIRO arbeitet laufend an der Entwicklung von neuen Konzepten für eine attraktivere Mobilität der Mieter sowie der Mitarbeiter wie z.B. Bikeleasing (WIRO)</p> <p>Bei den kommenden Neubauprojekten prüft die WIRO intensiv die Umsetzung derartiger Konzepte. (WIRO)</p>	WIRO	Laufend	<p>ist erfolgt (WG Warnow)</p> <p>vgl. Kommentare Punkte 3.1.1. und 3.1.6.</p> <p>- Umsetzung Mobilitätskonzept Vorhaben Neubau Möllner Straße (WIRO)</p>
		Die WU verankern die Verpflichtung... in ihren Entscheidungsprozessen für die Planung von Bauvorhaben.	Wohnungs- unternehmen	einmalig umgehend	
5.4.4	Die Wohnungsunternehmen verpflichten sich, bei der Gestaltung von Freiflächen mikroklimatische Aspekte zu berücksichtigen.	<p>Die Wohnungsunternehmen verankern die Verpflichtung im eigenen Entscheidungsprozess.</p> <p>Die Wohnungsunternehmen nutzen Informationen und Fortbildungsmöglichkeiten zu klimawandelangepassten Planungen</p>	Wohnungs- unternehmen	umgehend	

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
		und gestalterischen Lösungen für ihre Mitarbeiter.			
5.4.5	Die Stadtwerke Rostock AG und die RSAG verpflichten sich zum weiteren bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur für eine umweltfreundliche Mobilität.	Die Stadtwerke Rostock AG und die RSAG verankern die Verpflichtung... in den Entscheidungsprozessen ihrer Unternehmen.	Stadtwerke Rostock AG und RSAG	umgehend	<p>Die SWR betreibt in der HRO 40 öffentliche Normalladepunkte. In 2021 werden 16 öffentliche Normalladepunkte sowie 2 Schnellladepunkte zusätzlich errichtet.</p> <p>Zudem werden im privaten und gewerblichen Bereich Ladestationen und Wallboxen angeboten und betrieben.</p> <p>Die SWR unterstützen den Mobilitätsdienstleister YourCar mit umweltfreundlichem Bioerdgas sowie Ökostrom für den Betrieb der Leihwagen sowie der E-Roller.</p> <p>Die Flotte der SWR ist konsequent auf umweltfreundlichen Betrieb mit Bioerdgas und Ökostrom ausgelegt. Alle künftigen Beschaffungen werden – sofern technisch möglich – mit Biomethan- und Batterieelektrischen Fahrzeugen abgedeckt.</p> <p>Für Dienstfahrten werden Pedelegs und bevorzugt die Bahn genutzt. (gemäß Mobilitätskonzept)</p> <p>Diese Dienstleistungen werden bei</p>

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					Bedarf auch Dritten angeboten. (SWR)

6. Monitoring

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
Verpflichtungen der Stadt					
6.1	Der begonnene partnerschaftliche Dialog soll fortgesetzt werden, um die Umsetzung des Bündnisses zu begleiten und zu evaluieren.		Stadt:	umgehend	Corona bedingt war dies 2020 nicht mit allen Bündnispartnern gemeinsam möglich. Zu einzelnen Projekten wurde der konstruktive Dialog fortgesetzt. (60)
6.2	Grundlage dafür ist die Berichterstattung über den Stand der Umsetzung der Leitlinien im Rahmen des von der Bürgerschaft beschlossenen Controllings.		Stadt: 61		Die Fortschreibung des Controllings der Leitlinien 2021 konnte noch nicht begonnen werden. Derzeit wird die Aktualisierung der Indikatoren in Abstimmung mit der kommunalen Statistikstelle vorbereitet.

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
6.3	Für die Wohnungsmarktbeobachtung sollte das jährliche Monitoring zum ISEK genutzt werden, das zurzeit nur im Sanierungsgebiet und in den Fördergebieten umgesetzt wird. Dabei wird auch der Wohnungsleerstand erfasst. Eine darüber hinausgehende Wohnungsmarktbeobachtung findet bisher nicht statt.		Stadt: 20		Das Monitoring Städtebauförderung für die Gesamtstadt wurde von der RGS zur Verfügung gestellt. (60)
6.4	Die Stadt führt darüber hinaus ein Monitoring hinsichtlich geschaffener Baurechte, erteilter Baugenehmigungen für den Wohnungsbau und den Bestand an Belegungsrechten und Mietpreisbindungen sowie die Dauer der Verfahren durch.		Stadt: 60		Das Monitoring über erteilte Baugenehmigungen und Fertigstellungen ist in den statistischen Nachrichten veröffentlicht. Die Übersicht zu den Wohnungsbaupotenzialen mit Baurecht wird fortgeführt und zum Stichtag 30.06.2021 zur Verfügung gestellt. Die Übersicht über Bestand an Belegungsrechten nach der RL Wohnungsbau sozial ist als Anlage

Nr.	Verpflichtungen	Handlungsmaßnahmen	Verantwortlichkeit	Umsetzungs- zeitraum	Erfüllung
					3 beigelegt. Aus der früheren Wohnungsbauförderung ist bestehen noch Belegungsrechte für 321 Wohnungen.
6.5	Das Bündnis gilt zunächst bis 2023. In dieser Zeit treffen sich die Partner des Bündnisses für Wohnen mindestens einmal im Jahr, um die Ergebnisse zusammenzuführen und zu bewerten, ggf. Strategien anzupassen und aktuelle Themen zu beraten.		Stadt: 60		Zumindest einmal im Jahr sollte eine Zusammenkunft des Bündnisses oder von Gruppen stattfinden. (Mieterverein) Corona bedingt war dies 2020 nicht möglich (60)

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen	Begriffserklärung
03	Büro des Oberbürgermeisters
06	Amt für Digitalisierung und IT
10	Hauptamt
20	Kämmereiamt
32	Stadtamt
45	Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen
50	Amt für Jugend, Soziales und Asyl
60	Bauamt
61	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
62	Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt
66	Tiefbauamt
67	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen
68	Amt für Mobilität
73	Amt für Umwelt- und Klimaschutz
AG	Arbeitsgruppe
AK	Architektenkammer
AT	Arbeitstage
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BauGB	Baugesetzbuch
BFW	Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e. V. (Landesverband Nord)
BG	Baugenossenschaft
B-Plan	Bebauungsplan

DH	Doppelhaus
EFH	Einfamilienhaus (-häuser)
EM	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V
F-Plan	Flächennutzungsplan
FW	Fernwärme
HJC	Hanse-Job-Center
IEP	Innenentwicklungspotenziale
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
KKMV	Klärschlammkooperation M-V
KOE	Kommunale Objekt- und Eigenbetriebe
KSL	Klimaschutzleitstelle
LFI	Landesförderinstitut
MFH	Mehrfamilienhaus (-häuser)
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NKM	Nettokaltmiete
OZG	Online-Zugangsgesetz
PGB	Planungs- und Gestaltungsbeirat
RL	Richtlinie
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung M-V
SUR	Stadt-Umland-Raum
SWR	Stadtwerke Rostock
UFK	Umwelt- und Freiraumkonzept
UQZK	Umweltqualitätszielkonzept
UV	Unternehmerverband
VNW	Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen
WE	Wohneinheit(en)
WG	Wohnungsgenossenschaft bzw. Wohngemeinschaft

WU	Wohnungsunternehmen
WW-KostVO M-V	Wohnungswesen-Kostenverordnung M-V
WW-ZustVO M-V	Wohnungswesen-Zuständigkeitsverordnung M-V

Anlage 1

zu Pkt. 1.1.6. Baugenehmigungen, Baufertigstellungen und Bauüberhang

Baufertigstellung und Baugenehmigungen von Wohneinheiten in neuen Gebäuden

Quelle: Kommunale Statistikstelle - eigene

Datenstand: 13.04.2021 Fortschreibung

Jahr	Baugehmigungen für Wohnungen in neuen WGB und NWG ¹	Darunter	Baufertigstellungen von Wohnungen in neuen WGB und NWG ¹	Darunter
		ohne Baufertigstellung (Bauüberhang)		Baufertigstellung von Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern ²
2015	768	0	784	145
2016	630	15	536	101
2017	1.499	159	573	134
2018	653	217	882	99
2019	1.344	745	981	54
2020	1.372	1.368	1.229	91
Summe 2015-2020	6.266	2.504	4.985	624
Durchschnitt 2015 - 2020	1.044	x	831	104

¹ Quelle: Datenbank Baugenehmigungen und Baufertigstellungen, ohne bereits erloschene BG

² Quelle: Wohnungsbestand 2020

Anlage 2

zu Pkt. 2.2.1 Bereitstellung von Grundstücken

Folgende Wohngrundstücke wurden bzw. werden Bestehen des Bündnisses im Rahmen von Ausschreibungen vermarktet:

Grundstücksbezeichnung	Größe	Ausschreibungsform	Anzahl WE
Toitenwinkel, Hafenallee Gemarkung Toitenwinkel, Flur 2, Flst. 339/60	8.535 m ²	Höchstgebot	ca. 90 WE
Dalwitzhofer Weg Gemarkung Dalwitzhof, Flur 1, Flst. 13/2	1.935 m ²	Höchstgebot	2 WE
Taklerring Gemarkung Groß Klein, Flur 2, Flst. 89/20	8.251 m ²	Als Höchstgebot zum Verkauf ausgeschrieben – für den vorgeschlagenen Bieter hat die Bürgerschaft keine Zustimmung erteilt; sodann als Erbbaurecht ausgeschrieben – keine Gebote eingegangen	ca. 100 WE möglich
Birkenweg Gemarkung Flurbezirk V, Flur 1, Teilfläche aus Flst. 753/9	650 m ²	Höchstgebot	1 WE
Kritzmow OT Groß Schwaß Gemarkung Groß Schwaß, Flur 2, FS 26/9	1.360 m ²	Höchstgebot	1 WE
KTV, Kopfbebauung Eschenstr. vor Nr. 7 und 8 Flurbezirk II, Flur 1, Flst. 308/1 und 329/3	227 m ² und 277 m ²	Höchstgebot	ca. 8 WE
Schmarler Landgang Gemarkung Schmarl, Flur 1, Teilfläche aus Flst. 168/120	3.800 m ²	Konzeptausschreibung läuft noch bis 31.03.2021	noch keine Aussage möglich

Anlage 3

zu Pkt. 6.4 Belegungsgebundene Wohnungen "Wohnungsbau Sozial"

Stand: 08.03.2021

Vermieter	Ortsteil	Objekt	Anz. WE	dav. barrierefrei	dav. barrierearm	WE bis 45 m²	WE bis 60 m²	WE bis 75 m²	WE bis 90 m²	WE bis 105 m²	Anz. 1. Förderweg	Anz. 2. Förderweg	Dauer der Zweckbestimmung in Jahren	bezugsfertig
WG Schifffahrt-Hafen	Schmarl	Vitus-Behring-Str. 14, 15	36	4	32	8	18	10			36		20	01.09.2019
Semmelhaack	Groß Klein	Segelmacherweg 21-23	53	11	42	6	35	12			53		20	01.02.2020
Semmelhaack	Groß Klein	A.-Tischbein-Str. 20-21	57	10	47	22	26	9			57		20	01.04.2020
Semmelhaack	Toitenwinkel	Zum Lebensbaum 15, 15a, 15b	50	19	31	12	19	19			50		20	01.08.2020
Semmelhaack	Toitenwinkel	Zum Lebensbaum 16, 16a, 16b	50	17	33	22	11	17			50		20	01.01.2021
WG Schifffahrt-Hafen	Evershagen	Bertolt-Brecht-Str.	69	21	48	21	33	15			69		20	Sommer 2022
Studierendenwerk Rostock-Wismar	KTV	Ulmenstr.* ²	32	8	24	2	22	8			32		20	Sep. 2022
WIRO	Lichtenhagen	Plöner Str. 1-19	42	7	35	18	6	12	4	2	0	42	20	Ende 2024
WIRO	Hansaviertel	Thierfelder Str.** ³	13	8	5	0	0	8	5	0	13		20	6/2023
WIRO	Hansaviertel	Thierfelder Str.	27										20	6/2023
Studierendenwerk Rostock-Wismar	Südstadt	Max-Planck-Str. 1, 2, 4, 5*	92	22	70	0	45	0	47	0	92		20	bis 2025
Gesamt			370	89	268	109	148	94	4	2	315	42		

² *Hinweis: Für das Objekt Ulmenstr. vom Studierendenwerk Rostock-Wismar wurden mit Zuwendungsbescheid v. 27.10.2020 Fördergelder aus dem Landesprogramm "Wohnungsbau Sozial" bewilligt, jedoch ist dort ein Studierendenwohnheim geplant, sodass diese WE nicht zum regulären aufgelisteten Wohnungsbestand gezählt werden. Die aufgelisteten WE werden daher nicht zum Gesamtbestand gezählt. Gleiches gilt für das Studierendenwohnheim in der Max-Planck-Straße

³ **Hinweis: Ein erster Antrag für die Thierfelder Str. liegt vor.