Einladung / Tagesordnung

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

Sitzungstermin:	Donnerstag, 14.10.2021, 17:00 Uhr
Sitzungsort:	Sitzungssaal der Bürgerschaft, Rathaus, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Öffentlicher Teil

1	Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßig- keit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschluss- fähigkeit	
2	Änderung der Tagesordnung	
3	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.09.2021	
4	Anträge	
4.1	Niels Schönwälder (für den Ortsbeirat Evershagen) Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges in der "Theo- dor- Körner-Straße"	2021/AN/2360
4.1.1	Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges in der Theo- dor-Körner-Straße	2021/AN/2360-01 (SN)
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)
5.1.2	Kristin Schröder (für den Bau- und Planungsausschuss) Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-02 (ÄA)

5.1.3	Frau Dr. Maaß für den Ortsbeirat Reutershagen	2021/BV/2190-05 (ÄA)
	Park + Ride Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	
5.1.4	Frau Dr. Maaß für den Ortsbeirat Reutershagen Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-06 (ÄA)
5.1.5	Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜ- NEN) Park + Ride-Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-07 (ÄA)
5.2	Neubau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle – Fortsetzung der Standortsuche	2021/BV/2397
5.2.1	Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Neubau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle - Fortsetzung der Standortsuche	2021/BV/2397-01 (ÄA)
5.3	Neunte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanie- rungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	2021/BV/2545
5.4	Zweite Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssat- zung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2561
6	Verschiedenes	

- 6.1 Vostellung der Ergebnisse der Veranstaltungsreihe "Bürgerbeteiligung im Klimaschutz" (Agenda 21-Rat)
- 6.2 Abstimmung der Sitzungstermine für das Jahr 2022
- 6.3 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o. Ä.
- 6.4 Weitere Informationen

7 Schließen der Sitzung

gez. Andrea Krönert Ausschussvorsitzende

Wichtige Hinweise für alle, an der Sitzung teilnehmenden Personen:

Plätze für Besucherinnen und Besucher sind beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Telefon 0381 381-6179 oder per E-Mail nadine.gentz@rostock.de bis zum 14. Oktober 2021, 12.00 Uhr, zu reservieren. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass aufgrund der aktuellen Umstände für Gäste und VertreterInnen der Medien insgesamt nur eine begrenzte Anzahl Plätze zur Verfügung steht. Die Vergabe der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Eingänge der Anmeldungen.

Gemäß § 7 mit Anlage 36 der Corona-Landesverordnung Mecklenburg-Vorpommern (Corona-LVO M-V) werden die anwesenden Personen in einer Anwesenheitsliste mit Vor- und Familienname, vollständiger Anschrift, Telefonnummer sowie Datum und Uhrzeit erfasst. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass Personen, die die Erhebung ihrer Kontaktdaten verweigern oder unvollständige oder falsche Angaben machen von der Tätigkeit bzw. der Inanspruchnahme der Leistung auszuschließen sind.

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

Weiterhin wird für die Durchführung dieser Sitzung dringend auf die Einhaltung der Regelungen der Anlage 36 des § 7 der Corona-LVO M-V hinsichtlich

- des Einhaltens des Mindestabstands von 1,5 Metern zwischen den Personen,
- des Tragens einer Mund-Nase-Bedeckung (medizinische Gesichtsmaske (zum Beispiel OP-Masken gemäß EN 14683) oder Atemschutzmasken (gemäß Anlage der Coronavirus-Schutzmasken-Verordnung – SchutzmV in der jeweils aktuellen Fassung, zum Beispiel FFP2-Masken)) aller teilnehmenden Personen bei Veranstaltungen, wobei Menschen, die aufgrund einer medizinischen oder psychischen Beeinträchtigung oder wegen einer Behinderung keine Mund-Nase-Bedeckung tragen können und dies durch eine ärztliche Bescheinigung nachweisen können, ausgenommen sind,
- der Zulässigkeit des Abnehmens der Mund-Nase-Bedeckung durch eine Rednerin oder einen Redner an einem festen Platz, zum Beispiel an einem Rednerpult, bei Einhaltung besonderer Vorsichtsmaßnahmen,
- der Zulässigkeit des Abnehmens der Mund-Nase-Bedeckung unter Einhaltung des Mindestabstandes von 1,5 Metern, solange es zur Kommunikation mit Menschen mit Hörbehinderung, die auf das Lippenlesen angewiesen sind, erforderlich ist,

verwiesen.

Tagesordnung - Nachtrag

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

Sitzungstermin:	Donnerstag, 14.10.2021, 17:00 Uhr
Sitzungsort:	Sitzungssaal der Bürgerschaft, Rathaus, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Öffentlicher Teil

1	Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßig- keit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschluss- fähigkeit	
2	Änderung der Tagesordnung	
3	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.09.2021	
4	Anträge	
4.1	Niels Schönwälder (für den Ortsbeirat Evershagen) Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges in der "Theo- dor- Körner-Straße"	2021/AN/2360
4.1.1	Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges in der Theo- dor-Körner-Straße	2021/AN/2360-01 (SN)
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)
5.1.2	Kristin Schröder (für den Bau- und Planungsausschuss) Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-02 (ÄA)

5.1.3 (NT)	Vorsitzende der Fraktionen der SPD, DIE LINKE.PARTEI und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-04 (ÄA)
5.1.4	Frau Dr. Maaß für den Ortsbeirat Reutershagen	2021/BV/2190-05 (ÄA)
	Park + Ride Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	
5.1.5	Frau Dr. Maaß für den Ortsbeirat Reutershagen Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-06 (ÄA)
5.1.6	Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜ- NEN)	2021/BV/2190-07 (ÄA)
	Park + Ride-Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	
5.1.7 (NT)	Vorsitzende der Fraktionen der SPD, DIE LINKE.PARTEI und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2190-08 (ÄA)
5.2	Neubau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle – Fortsetzung der Standortsuche	2021/BV/2397
5.2.1	Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Neubau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle - Fortsetzung der Standortsuche	2021/BV/2397-01 (ÄA)
5.3	Neunte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanie- rungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	2021/BV/2545
5.4	Zweite Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssat- zung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2561
5.5 (NT)	Zweite Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für die Straßenreinigung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	2021/BV/2553
5.6 (NT)	Zweite Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Ge- bühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrich- tungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallge- bührensatzung – AbfGS)	2021/BV/2560
5.7 (NT)	Ernennung einer VdN-Gedenkstätte auf dem Neuen Friedhof Rostock	2021/BV/2628

6 Verschiedenes

- 6.1 Vostellung der Ergebnisse der Veranstaltungsreihe "Bürgerbeteiligung im Klimaschutz" (Agenda 21-Rat)
- 6.2 Abstimmung der Sitzungstermine für das Jahr 2022
- 6.3 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o. Ä.
- 6.4 Weitere Informationen

7 Schließen der Sitzung

gez. Andrea Krönert Ausschussvorsitzende

Wichtige Hinweise für alle, an der Sitzung teilnehmenden Personen:

Plätze für Besucherinnen und Besucher sind beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Telefon 0381 381-6179 oder per E-Mail nadine.gentz@rostock.de bis zum 14. Oktober 2021, 12.00 Uhr, zu reservieren. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass aufgrund der aktuellen Umstände für Gäste und VertreterInnen der Medien insgesamt nur eine begrenzte Anzahl Plätze zur Verfügung steht. Die Vergabe der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Eingänge der Anmeldungen.

Gemäß § 7 mit Anlage 36 der Corona-Landesverordnung Mecklenburg-Vorpommern (Corona-LVO M-V) werden die anwesenden Personen in einer Anwesenheitsliste mit Vorund Familienname, vollständiger Anschrift, Telefonnummer sowie Datum und Uhrzeit erfasst. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass Personen, die die Erhebung ihrer Kontaktdaten verweigern oder unvollständige oder falsche Angaben machen von der Tätigkeit bzw. der Inanspruchnahme der Leistung auszuschließen sind.

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

Weiterhin wird für die Durchführung dieser Sitzung dringend auf die Einhaltung der Regelungen der Anlage 36 des § 7 der Corona-LVO M-V hinsichtlich

- des Einhaltens des Mindestabstands von 1,5 Metern zwischen den Personen,
- des Tragens einer Mund-Nase-Bedeckung (medizinische Gesichtsmaske (zum Beispiel OP-Masken gemäß EN 14683) oder Atemschutzmasken (gemäß Anlage der Coronavirus-Schutzmasken-Verordnung – SchutzmV in der jeweils aktuellen Fassung, zum Beispiel FFP2-Masken)) aller teilnehmenden Personen bei Veranstaltungen, wobei Menschen, die aufgrund einer medizinischen oder psychischen Beeinträchtigung oder wegen

einer Behinderung keine Mund-Nase-Bedeckung tragen können und dies durch eine ärztliche Bescheinigung nachweisen können, ausgenommen sind,

- der Zulässigkeit des Abnehmens der Mund-Nase-Bedeckung durch eine Rednerin oder einen Redner an einem festen Platz, zum Beispiel an einem Rednerpult, bei Einhaltung besonderer Vorsichtsmaßnahmen,
- der Zulässigkeit des Abnehmens der Mund-Nase-Bedeckung unter Einhaltung des Mindestabstandes von 1,5 Metern, solange es zur Kommunikation mit Menschen mit Hörbehinderung, die auf das Lippenlesen angewiesen sind, erforderlich ist,

verwiesen.

Entscheider Bürgerschaft	ndes Gremium:	
	nwälder (für den Ortsbeirat Eversh geines neuen Rad- und Fußweges in	
Geplante Ber	atungsfolge:	
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.09.2021	Bürgerschaft	Entscheidung
07.09.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
09.09.2021	Finanzausschuss	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

- Der Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock wird beauftragt, zu pr
 üfen, wie die PKW- und Rad-Nutzung in der Theodor-K
 örner-Stra
 ße durch die Errichtung eines neuen Rad- und Fu
 ßweges entflechtet werden kann und somit f
 ür mehr Sicherheit f
 ür alle Verkehrsteilnehmer*innen gesorgt ist. Das Pr
 üfergebnis ist dem Ortsbeirat Evershagen und der B
 ürgerschaft bis Ende des Jahres 2021 zur Kenntnisnahme vorzulegen.
- 2. Die Errichtung des Rad- und Fußweges ist in der Prioritätenliste der Verwaltung für die jeweiligen Stadtteile und in der mittelfristigen Finanzplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abzubilden.

Sachverhalt:

Die Theodor-Körner-Straße ist eine wichtige Transitstraße innerhalb des Stadtteils Evershagen. Obwohl die umliegenden Hauptstraße per Rad- und Fußweg gut erschlossen sind, fehlen genau diese bei besagter Straße auf einer Strecke etwa 600 Metern. Verkehrsmessungen zeigen ganz klar, dass es auf der Straße zu verstärkten Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt. Dies gefährdet vor allem Nutzerinnen und Nutzer des Fahrrads, die in Ermangelung eines Rad- und Fußweges auf die Straße ausweichen müssen. Die vom Tiefbauamt aufgestellten grün-weißen Hinweisschilder "Radfahrer 1,5 Meter Abstand halten" reichen bei weitem nicht aus, um die Sicherheit dauerhaft zu gewährleisten.

Der OBR Evershagen hat sich immer wieder für die Errichtung eines Rad- und Fußweges auf dieser Strecke ausgesprochen. Das Flurstück der Straße (Evershagen Flur 1 34/20) befindet sich in städtischer Hand und wäre breit genug, um bauliche Maßnahmen zu realisieren. Die Einordnung in die Prioritätenliste wurde 2018 durch das zuständige Amt zugesagt, ist aber nicht erfolgt. Mit diesem Antrag möchte der OBR Evershagen nun Verbindlichkeit erreichen, damit mit einer Ertüchtigung der Theodor-Körner-Straße mittelfristig gerechnet werden kann.

Ferner werden in der Hansestadt Rostock die jährlich geplanten Mittel zur Ertüchtigung der Straßen nur selten voll ausgeschöpft. In Ergänzung zu Punkt 1 soll dieser Antrag die Möglichkeit eröffnen, Planung und Bau unabhängig voneinander zu realisieren und möglichst zeitnah erste Vorschläge im OBR Evershagen diskutieren zu können. Denn nach Aussage der Verwaltung liegen bisher keine konkreten Konzepte oder Planungen vor. So soll die Möglichkeit eröffnet werden, bei kurzfristig verfügbar werdenden Mitteln ein fertiges Konzept vorliegen zu haben.

Finanzielle Auswirkungen:

In Zusammenhang mit dem Prüfauftrag und der Aufnahme in die Prioritätenliste zunächst keine.

Finanzielle Auswirkungen in Zusammenhang mit den notwendigen Investitionen sind zunächst im Rahmen der Prüfung zu ermitteln.

Niels Schönwälder Ortsbeiratsvorsitzender Evershagen

Anlagen

Keine

2021/AN/2360-01 (SN) öffentlich

fed. Senator/ S 4, Holger M	atthäus	Beteiligt:	
Federführend Amt für Mobi			
Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges in der Theodor-Körner- Straße			
Geplante Ber	atungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
07.09.2021	Bau- und Planungsau	sschuss Kenntnisnahme	
16.09.2021	Finanzausschuss	Kenntnisnahme	
29.09.2021	Bürgerschaft	Kenntnisnahme	

Sachverhalt:

Bereits seit 2018 wurde der Belang des fehlenden Geh- und Radweges entlang der Theodor-Körner-Straße durch den Ortsbeirat an die Verwaltung getragen. Diesbezüglich erfolgte eine umfangreiche Stellungnahme an den Ortsbeirat Evershagen im August 2018. In diesem Zusammenhang wurde bereits erläutert, dass die Ergänzung bzw. der nötige grundhafte Ausbau der Th.-Körner-Straße aufgrund der Grundstücksverhältnisse, des Baugrunds, der Gebiets- und Straßenentwässerung sowie des Baumbestandes ein zeitlich als auch kostenmäßig anspruchsvolles Vorhaben wäre.

Von der Seite der Verwaltung sollte anhand der verkehrlichen Bedeutung im Gesamtstraßennetz auch die Umwidmung zur Fahrradstraße geprüft werden.

1. Der Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock wird beauftragt, zu prüfen, wie die PKW- und Rad-Nutzung in der Theodor-Körner-Straße durch die Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges entflechtet werden kann und somit für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen gesorgt ist. Das Prüfergebnis ist dem Ortsbeirat Evershagen und der Bürgerschaft bis Ende des Jahres 2021 zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Ein derartiger Prüfauftrag kann durch die Verwaltung bis zum Ende des Jahres bearbeitet und vorgelegt werden. Dieser Prüfauftrag kann jedoch nur beinhalten, welche Art der Führung mit welchen Breiten anzustreben ist und welche Zwänge damit verbunden sind. Dies können die Eingriffe in den Baumbestand sein, aber auch Themen des Grunderwerbs oder ähnliches. Zudem kann dabei auf vorhandene Daten wie die Unfallauswertungen oder Zahlen aus vergangenen Geschwindigkeitsmessungen eingegangen werden. Darüber hinaus kann eine erste Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit einzelner Varianten vorgenommen werden. Teil des Prüfauftrags wird ebenfalls eine grobe Kostenschätzung sein. Dieser Prüfauftrag kann jedoch nicht die Qualität einer Vorplanung oder gar Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung

Seite: 1

erfüllen. Hierfür bedarf es der Beauftragung der Planungsleistung sowie der Bereitstellung von Planungsmitteln.

2. Die Errichtung des Rad- und Fußweges ist in der Prioritätenliste der Verwaltung für die jeweiligen Stadtteile und in der mittelfristigen Finanzplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abzubilden.

Bisher konnte diese Maßnahme noch nicht in der mittel- und langfristigen Finanzplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock verankert werden. Da es sich nicht nur um eine Ertüchtigung der Straße handelt, sondern um umfangreiche bauliche Maßnahmen, die einen kompletten grundhaften Ausbau der Straße zur Folge haben können, handelt es sich hierbei um eine Investition, die im investiven Haushalt abzubilden wäre.

3. Im Ergebnis der Prüfung für die Entwicklung eines neuen Rad- und Fußweges in der Theodor-Körner-Straße ist umgehend ein Umsetzungskonzept entwickeln zu lassen, damit dieses jederzeit für den Fall einer baulichen Realisierung verfügbar ist.

Die Objektplanung von Verkehrsanlagen erfolgt in verschiedenen Planungsschritten – sogenannten Leistungsphasen (von der Vorplanung über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Ausführungsplanung). Die Erarbeitung des Prüfauftrages kann nur eine Vorbetrachtung sein, als Vorläufer der Objektplanung. Benötigt werden dann später für eine Objektplanung Vermessungen, Baugrunduntersuchungen, Abfragen bei Leitungsträgern, Baumgutachten sowie sonstige Fachgutachten. Die Kosten der Planungsleistung sind von den zu erwartenden Baukosten abhängig. Eine erste Grobkostenannahme aus dem Jahr 2018 ergab Baukosten von ca. 1,1 – 1,4 Mio. Euro. Kurzfristig kann nur der Prüfauftrag erarbeitet werden. Für eine Ausschreibung der Planungsleistungen wären Planungsmittel in ausreichender Größenordnung im investiven Teilhaushalt des Tiefbauamts nötig. Eine Einordnung in den kommenden Doppelhaushalt 2022/23 muss im Rahmen der Prioritätendiskussion durch die Bürgerschaft erfolgen.

Holger Matthäus

Anlagen Keine Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage 2021/BV/2190

öffentlich

Entscheidendes Gremium:	Beteiligt:
Bürgerschaft	Zentrale Steuerung
	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und
fed. Senator/-in:	Wirtschaft
S 4, Holger Matthäus	Senatsbereich 2 Finanzen, Digitalisierung und
	Ordnung
Federführendes Amt:	Kämmereiamt
Amt für Mobilität	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 Straßenbahnringschluss zwischen Schröderplatz und Platz der Freundschaft und Straßenbahntunnel unter dem Rostocker Hauptbahnhof.

Seite: 1

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
- Nutzeneinschätzung für P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und deren Umland.

In der Nutzeneinschätzung 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 Internetpräsens 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+P-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 (VVW) 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 Hanseund 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." (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 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." (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 Knowhow 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.

Seite: 5

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

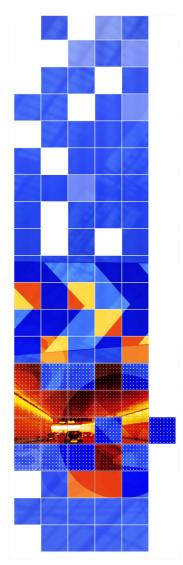
Sowohl Maßnahmen als auch den Maßnahmen zuzuordnende Kosten sind in den folgenden Arbeitsprozessen inhaltlich zu untersetzen.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

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





ENDBERICHT

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 **ратим** 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

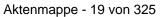




Inhalt

Ve	zeichnis der Abbildungen	4
Ve	zeichnis der Tabellen	4
Ve	zeichnis der Anlagen	5
1.	Einleitung	6
2.	Analyse vorhandener Planungen	8
	IVorhandene Planungen	8 12 12 13 15
	.2 Best Practice vergleichbarer Städte 2.2.1 Allgemein 2.2.2 Indikatoren erfolgreicher P+R-Konzepte	16
	 .3 Schlussfolgerungen zur generellen Weiterentwicklung des P+R 2.3.1 P+R-System ist gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland 2.3.2 Internetauftritt zum P+R 2.3.3 Digitalisierung vorantreiben 2.3.4 Cityparken und P+R 	28 28 29 30
3.	Bestands- und Standortanalyse inkl. Schwachstellenanalyse	32
	.1 Grundlagen	32
	 Parkplätze im Stadtgebiet von Rostock 3.2.1 Standorte der P- und P+R-Plätzen 3.2.2 Nutzung der Parkplätze an Werktagen 3.2.3 Herkunft der Parkplatznutzer nach Zulassungsgebieten 3.2.4 P+R-Auslastungsvergleich nach Verkehrsmittelbedienung 	32 33 36
	 .3 Verkehrsanbindung des Umlandes an Rostock 3.3.1 SPNV-Anbindung des Umlandes an Rostock 3.3.2 P+R-Plätze und deren Auslastung im Umland von Rostock 	41 42
4.	Stadt-/ Umlandverflechtung	44
	.1 Das Pendleraufkommen .2 Pendlerströme	
5.	Einschätzung der Vor- / Nachteile Rostocker P+R-Standorte aus Sicht der Nutze	er.46
6.	Vorschläge zur Überwindung strukturelle Defizite in der P+R-Standortverteilung	51
7.	Betreibermodelle, Tarife und flankierende Maßnahmen	53
	.1 Grundlagen	53
	.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock	53

2





ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

isup

7.3	 Tarifierung von P+R-Plätzen 7.3.1 Verknüpfung von P+R-Gebühren mit dem Tarif des ÖPNV 7.3.2 Kombitarife mit Integration von P+R 	. 56
7.4	4 Flankierende Maβnahmen	
	7.4.1 Vorzüge von P+R in den Raumplanungsprozess einbringen7.4.2 Parkraum im Zielgebiet verringern	
	7.4.3 Internetpräsenz von P+R in Rostock7.4.4 Digitalisierung des P+R-Angebotes.	
8.	Zwischenfazit	







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 Straßenbahnendstelle 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 Direktverbin- dungen 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 Hanseund 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 Rahmenbedingen 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 Hansund 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 grundliegende 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 Hauptradialen 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 Groβ-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:
 - \Rightarrow Baustein Aufwertung des P+R-Standortes 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 <u>Effizienz:</u> sinnvoll, <u>Umsetzung:</u> kurzfristig, <u>Priorität:</u> 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 <u>Effizienz:</u> sinnvoll, <u>Umsetzung:</u> kurzfristig, <u>Priorität:</u> hoch





isup

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

- insbesondere Berücksichtigung von Bewohnerparken
- Untersuchungsschwerpunkte u. a. KTV, Innenstadt, Südstadt/Bahnhofsbereich <u>Effizienz:</u> sinnvoll, <u>Umsetzung:</u> kurzfristig, <u>Priorität:</u> 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 <u>Effizienz:</u> sinnvoll, <u>Umsetzung:</u> kurzfristig, <u>Priorität:</u> hoch

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

Ö-13 - ÖPNV-Trasse (Busspur) Tessiner Straβe - 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 <u>Effizienz:</u> effizient, <u>Umsetzung:</u> kurzfristig, <u>Priorität:</u> 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 <u>Effizienz:</u> effizient, <u>Umsetzung:</u> mittelfristig, <u>Priorität:</u> 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





isup

ÖV-27 - Zielgruppenspezifische Weiterentwicklung attraktiver ÖPNV-Tarife

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

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

R-8 - Ausbau der Radabstellanlagen und Bike&Ride

- an maβgeblichen Quellen und Zielen und an Orten mit besonders hoher Nachfrage und unzureichendem Angebot
- Bike+Ride an maßgeblichen ÖPNV-Schnittstellen <u>Effizienz:</u> sinnvoll, <u>Umsetzung:</u> mittelfristig, <u>Priorität:</u> 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 <u>Effizienz:</u> effizient, <u>Umsetzung:</u> mittelfristig, <u>Priorität:</u> 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
- gröβtmögliche 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 Maβnahmengruppe 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





isup

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
 Einheitliche Qualitäts- standards an Halte- stelleninfrastruktur und Fahrzeuge Schaffung sicherer Zuwegungen zu den Haltestellen für Rad- fahrer und Fußgänger Schaffung bzw. Aus- bau von P+R-Anlagen an ausgewählten zent- ralen Haltestellen 	 Schaffung schneller, direkter Verbindungen nach HRO mit Anbin- dung an Straßenbahn oder direkte Zielfüh- rung Sicherstellung von Angeboten auch au- ßerhalb der Schulzei- ten (Vormittag, Abendstunden und Fe- rien) 	 Zielgruppenspezifi- sche Information über Angebote (ggf. perso- nalisierte Fahrpläne) Unterstützung und Organisation von Fahrgemeinschaften (insbes. Pkw-Fahrten) Aufbau einer Mobili- tätszentrale mit Un- terstützung aus den Kommunen 	 Ausbau von Jobticket- angeboten kombiniert mit Parkraumverteue- rung in Rostock und in den dort ansässigen Betrieben Überprüfung und An- passung der Ange- bots- und Tarifbedin- gungen (z. B. Mobil60- Ticket nach 08:00 Uhr und Regelung der Fahrradmitnahme)



isup





Infrastruktur	Angebot	Kommunikation	Tarif
 Schaffung sicherer Abstellanlagen für den Radverkehr Verbesserung der lo- kalen Haltestellenla- gen (Verringerung der Zugangswege) 	 Schaffung von flexib- len Angeboten als Zu- bringerfahrten zu den Hauptlinien (ggf. pri- vat organisiert und über die Mobilitäts- zentrale koordiniert) Ausbau von Car- 	• Benennung von Mobili- tätsbeauftragten in den Kommunen	
 Schaffung von direk- ten Radverkehrsver- bindungen zu Umstei- geanlagen der Straßenbahn oder bis in die Innenstadt 	Sharing-Angeboten in der Region (Zusam- menarbeit mit kom- munalen Verwaltun- gen und Betrieben)		
 Bevorrechtigung vom ÖPNV in staugefähr- deten Gebieten (tech- nische und verkehrs- organisatorische Maβnahmen) 	Kooperationen mit Einzelhandel und/oder Dienstlei-stern für Auslieferungsfahrten (Zustellservice)		

Tabelle 1: Handlungsfelder und konkrete Maβnahmenvorschläge (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 groβräumigen 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 Haupteinfallstraßen, 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 Taktdichte 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.

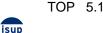
Eine wesentliche Voraussetzung für die Erstellung eines P+R-Konzeptes besteht in der verkehrsräumlichen Analyse sowie in der Erfassung der ÖPNV-Netz- und Angebotsstruktur. Dabei sind unter anderem folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- 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 Wohnund 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 Aufgabenträgen 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

Ungebremster 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 Regionalbahnästen 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.

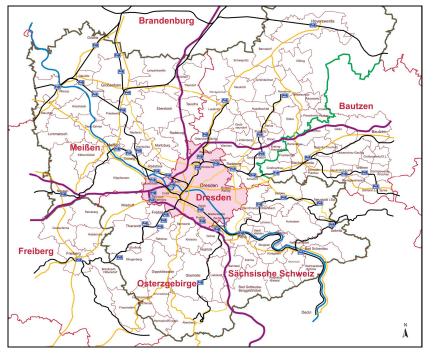


Abbildung 1: Bedienungsgebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe mit P+R-Plätzen (Stand 2015) Quelle: /8/

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.vmz-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, Einfahrthöhe, 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 einschlieβlich. 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.



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH



TOP 5.1

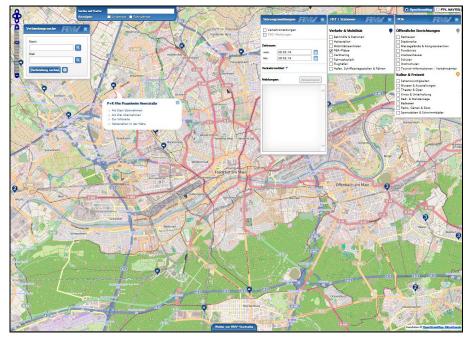


Abbildung 2: P+R-Seite des Internetauftrittes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV Quelle: https://www.rmv.de/c/de/linien-netze/unterwegs-mit/auto/parkride/

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

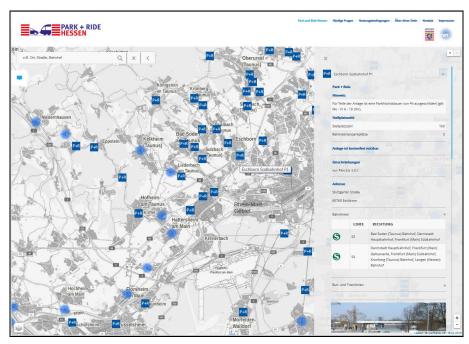


Abbildung 3: Übersichtskarte zu P+R in Hessen (Ausschnitt) mit Standortinformationen Quelle: https://pundr.hessen.de





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 zeitaktuelle Stellplatzverfügbarkeit angeben zu können.

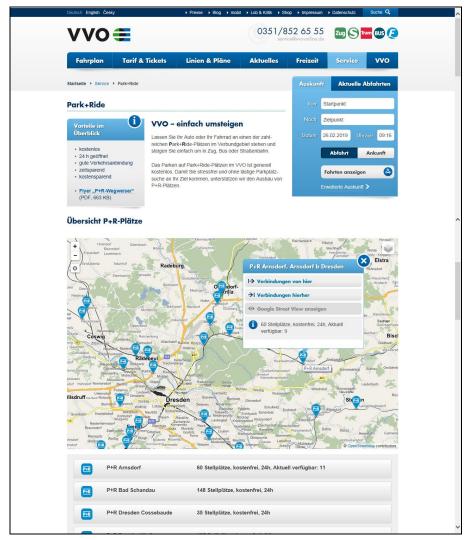


Abbildung 4: P+R-Seite des Internetauftrittes des Verkehrsverbund Oberelbe VVO Quelle: https://www.vvo-online.de/de

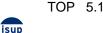
3. Standortwahl und nachfragegerechte Dimensionierung von P+R-Anlagen

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 zukunftssicher 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 Parkplatznutzungenangelegt. 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 "Maβnahmenplan 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-Vorpommer 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.





ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH



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



Abbildung 6:

Dynamische P+R-Information an der Straßenbahnendstelle 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 Einfahrtverbote für Fremdfahrzeuge (ausgenommen Anwohner und Versorgung), was ebenfalls zur Nutzung von P+R animiert. Weitere Maßnahmen sind die



isup



isup

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. Einwohner Einpendler

Stadt

Umland

ÖPNV

Modal Split

Stellplätze P+R

Stellplätze P+R

Modal Split MIV

Parkpreise In-

nenstadt [€/h]



Erfurt

Dresden

Hamburg

4,00



Wien

4,00

207.000	550.000	213.000	155.000	1.850.000	1.950.000	1
30.000	90.000	49.000	47.000	340.000	207.000	
3.040	470	1.400	4.730	8.600	8.900	
	2.090	nicht aus- gewiesen	830	22.000	37.000	
17,0 (2013)	22,0	17,2	15,0	18,0	39,0	
36,4 (2013)	39,0	42,3	43,0	42,0	27,0	

1,00 (4,00

€ / 4 h)

Salzburg

9. P+R Kenngrößen ausgewählter Städte /16/

Rostock

1,70 - 2,00

Tabelle 2: Statistische und Mobilitätskennziffern ausgewählter Städte

1,50 - 2,00

2.3 Schlussfolgerungen zur generellen Weiterentwicklung des P+R

1,50 - 2,00

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.

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

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 Haupteinfallstrassen belasten, nicht den städtischen P+R frequentieren, meist

München

1.450.000

360.000

9.500

18.900

22,8

32,5

4,00





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 Beteiligenden 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.

<u>Gesamteindruck:</u> 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.

<u>Gesamteindruck:</u> 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, Einfahrthöhe, 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 Parkierungsanlagen 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. Dirkower 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



isup





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 Aus- weichparkplatz für Ostseestadi- on, Zoo u. a.	720	Bus 28
9	P+R	S-Bahn-Haltepunkt Marienehe	neben S-Bahn-Hp. und Straßen- bahnhaltestelle	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 Wohn- gebiets-P	Flensburger Straße	westlich S-Bahnhof Lichtenha- gen über B 103, vorrangig Anwohner	230	S1, Bus 36
12	Р	Warnemünde Ost	An der Stadtautobahn (B 103), vorrangig Besucher von Warnemünde, gebührenpflichtig	170	Bus 36
13	P+R	Warnemünde Werft	westlich S-Bahn-Hp., überwie- gend Anliegernutzung	32	S1, Bus 36, 37
14w	Ρ	Warnemünde Mittelmole (West)	nördlich Bahnhof (für Pkw), Warnemündebesucher, gebührenpflichtig	360	S-Bahn
140	Caravan	Warnemünde Mittelmole (Ost)	nördl. Bahnhof (für Caravan und Bus), gebührenpflichtig	120	S-Bahn
15	Ρ	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. Rohrmann- sche Koppel), gebührenpflichtig	550	Bus 37
18	Р	Mecklenburger Allee	Endhaltestelle Lichtenhagen, vorwiegend Anwohner	43	Strab 1, 5
19	Р	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.,



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.	P+R-Standorte	Kapazität	durchschnittliche werktägliche Nutzung		
Nr.		Rupuzitut	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.	P-Standorte	Kapazität	durchschnittliche werktägliche Nutzung		
Nr.		Rupuzitut	Kfz	Auslastung	
12	Warnemünde Ost (Gebühren)	170	60	35 %	
14w	Warnemünde Mittelmole (West) (Gebühren)	360	138	38 %	
140	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.





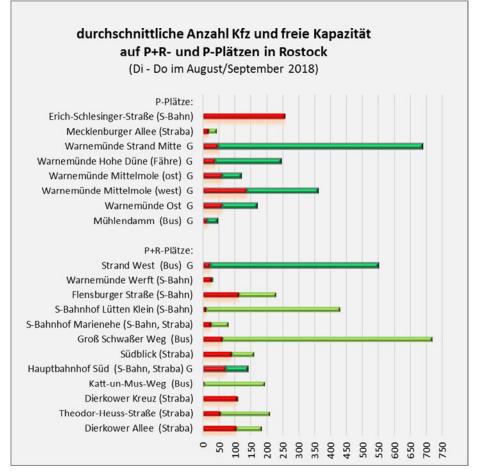


Abbildung 7: Durchschnittliche Anzahl Kfz und freie Kapazität auf P+R- und P-Plätzen in Rostock (Erfassung Di – Do im August/September 2018)

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:

- a) Auslastung über 80 % der Kapazität,
- b) Auslastung 50 % bis 80 % der Kapazität und
- c) 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 gröβerer 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.

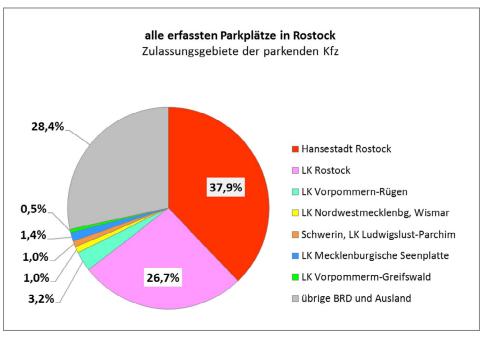


Abbildung 8: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf Parkplätzen in Rostock

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 fernangereisten Verkehrsteilnehmern (überwiegend Urlauber und Tagestouristen) anzutreffen.





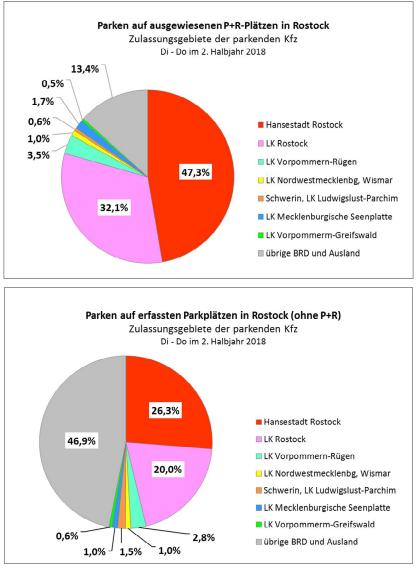


Abbildung 9: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf P+R- und P-Plätzen

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



Aktenmappe - 54 von 325





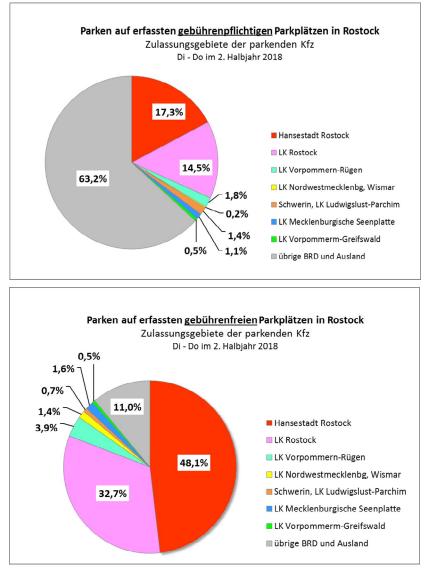


Abbildung 10: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen

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 mit 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 Straßenbahnund/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	Stellplatz- kapazität	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 Straßenbahnhaltestellen 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 ausgebaute 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



isup





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	und Rostock Hbf.		Zeitersparnis	SPNV-Linien	Angebotstakt	Züge pro Stunde	
	Bahn	Auto	Zeiteinsparung mit Bahn			NVZ (HVZ) Min.	
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.

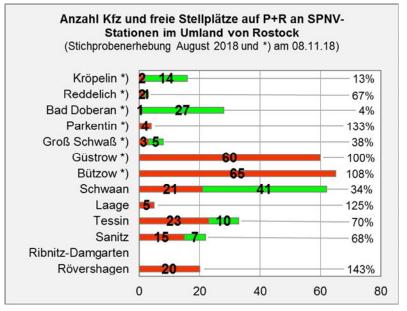


Abbildung 11: Ausgewählte P+R-Plätze im Umland von Rostock mit deren Auslastung

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 ausgependelt. 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-Auspendler 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 Pendlerverpflechtungen 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-





isup

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 Zentrumsparkhäusern 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.

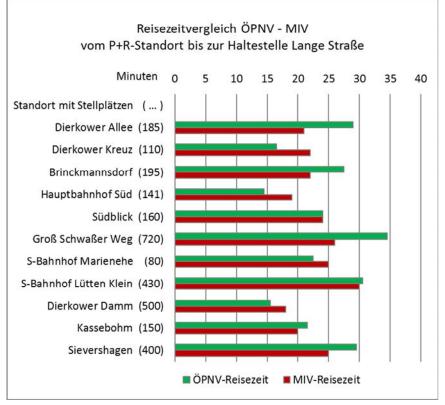


Abbildung 12: Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV ab den P+R-Standorten bis zur Haltestelle Lange Straße

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 Fahrzeu-





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- Straβe	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	Straβenbahn ca. alle 4 Min., Fuβweg zur Haltestelle ca. 100 m mit Querung der Gutenbergstraβe	P+R-Kapazität werktags ausgelas- tet, Lage innerhalb des Stadtteils Dier- kow (Wohngebiet), deshalb für Ein- pendler aus dem übergeordneten Straβennetz 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	Straβenbahn 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	Groβ Schwaβer 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 Straßen- bahnhaltestelle gelegen	Lage innerhalb des Stadtteiles Ma- rienehe (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., Fuβweg ca. 150 m zum Bahnsteig, von B 103 und B 105 über Rampen gut angebunden, günstige Lage aus Richtung Elmen- horst (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 opti- mal
11	Flensburger Straße	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., ausreichend freie Stellplätze	ca. 250 bis 300 m Fuβweg zum Bahnsteig mit ebenerdiger Querung der B 103, überwiegend als Wohngebiets- parkplatz genutzt, Informationen zum P+R-Standort auf den B 103 unzureichend, Aus- fahrt kann übersehen werden
13	S-Bhf. Warnemünde Werft	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., unmittelbar neben Bahnsteigzu- gängen gelegen (kurze Zugangs- wege) gebührenfrei	meist voll ausgelastet, großer Fremdnutzeranteil, weil um- liegende 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 Decken- schluss 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	0	++	++	++	-	++	+	+
Brinckmannsdorf	++		-		++	++	+	+
Hauptbahnhof Süd	-	++	++	+	+	-	o	-
Südblick	++	++	+	0	+	++	+	++
Groß Schwaßer Weg	++		-		++	++	+	-
S-Bahnhof Marienehe	0	++	++	+	+	++	0	-
S-Bahnhof Lütten Klein	+	0	+	0	++	++	++	0
MOPZ: Dierkower Damm	+	++	++	+	?	++	0	neu
Kassebohm	+	-	0	-	?	++	0	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.





isun	
isup	
_	

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 Umsteigealternative anbieten zu können.

Im Bereich des Einrichtungshauses IKEA an der Einmündung Messestraße und weiter westlich am Ostseepark Rostock sind bereits großflächige Parkierungsanlagen 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.







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 Straßenbahnnetzerweiterungen 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.

isup







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 Gröβe 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 Hinund 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-Betreibergesellschaft 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-Betreibergesellschaft 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.

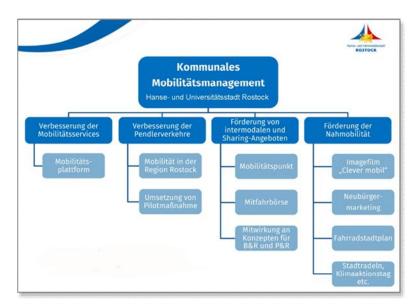


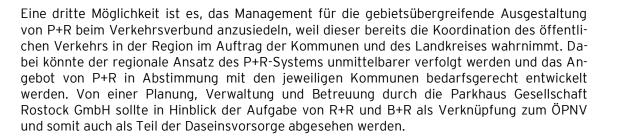
Abbildung 13: Struktur des Kommunalen Mobilitätsmanagements

(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.

TOP 5.1





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 Kompetenzcenter 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 auβenliegenden 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



isup





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 OPNV-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.

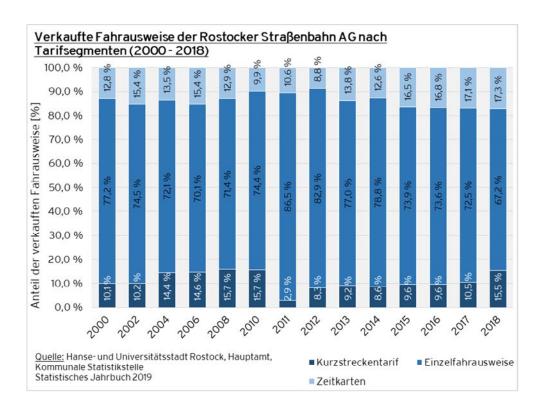






Abbildung 14: Zeitreihe der verkauften Fahrausweise nach Tarifsegmenten

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 überschlägigen 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 Einfalltrassen 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 Hauptzufahrtskorridoren 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 könnt eine zusätzliche Nachfrage auch bei ortskundigen Verkehrsteilnehmern geweckt werden.





- /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
- Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung,
 Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, 2012
- 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/parkride/index.cshtml

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/parkride.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/



isup



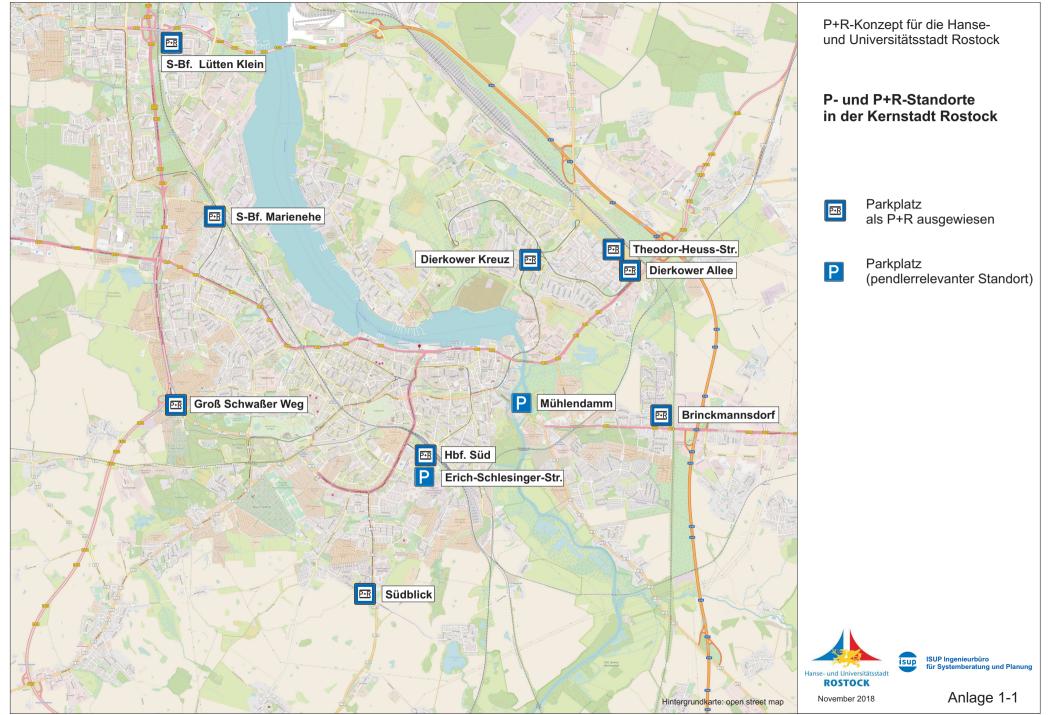
isup

- Wien: https://www.stadt-wien.at/wien/parken-in-wien/park-ride-parkhaeuser-imueberblick.html https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/garagen/
- /17/ Maβnahmenplan 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

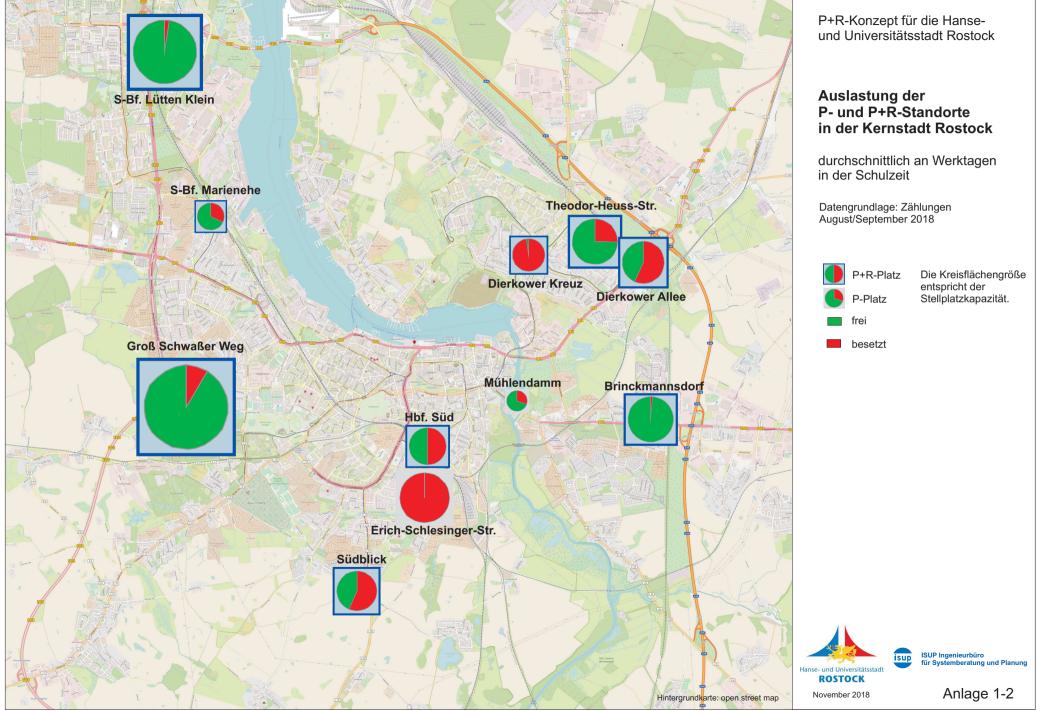
Datenquellen:

1. Bundesagentur für Arbeit, SV-pflichtige Beschäftigte, Einpendler nach Rostock, Stichtag 30.06.2017

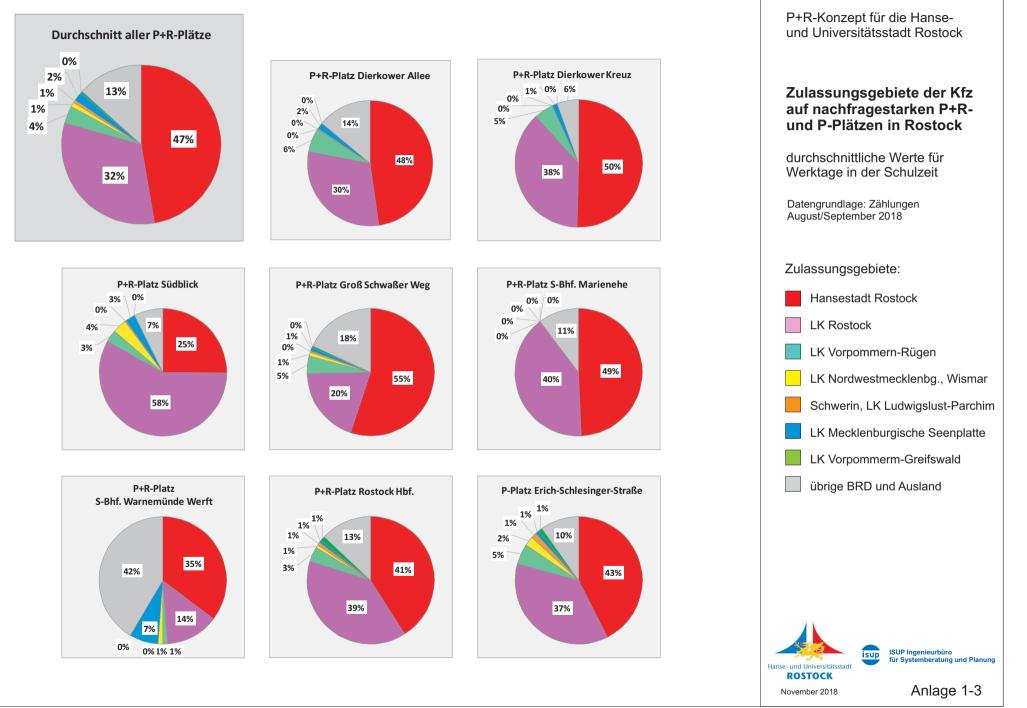




Aktenmappe - 79 von 325



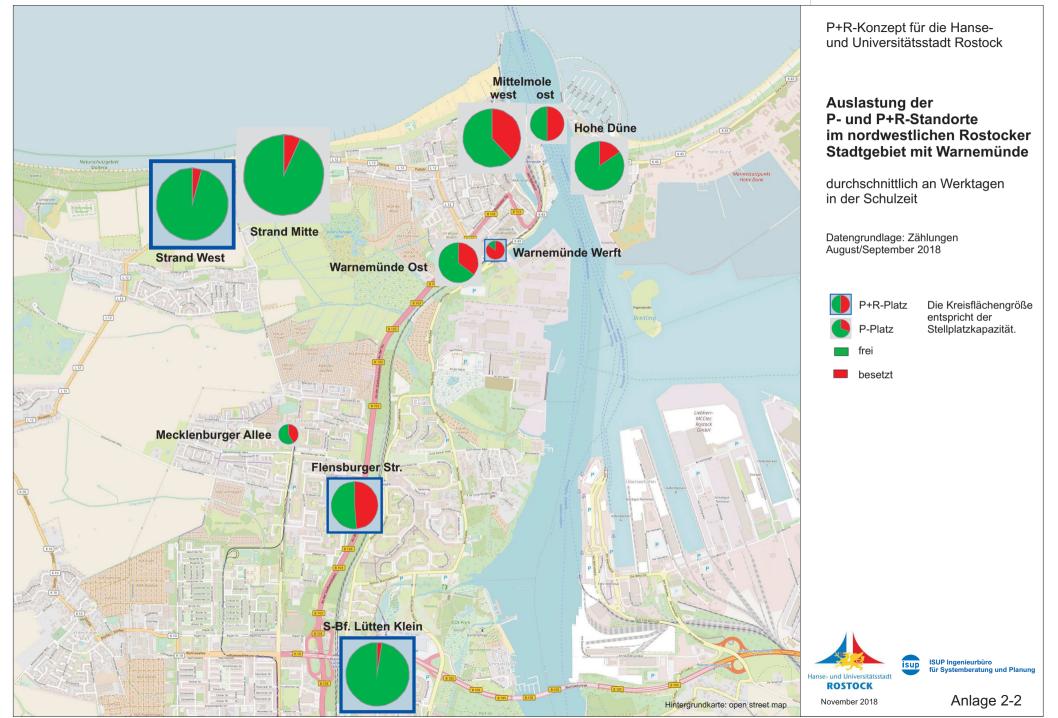
Aktenmappe - 80 von 325



Aktenmappe - 81 von 325



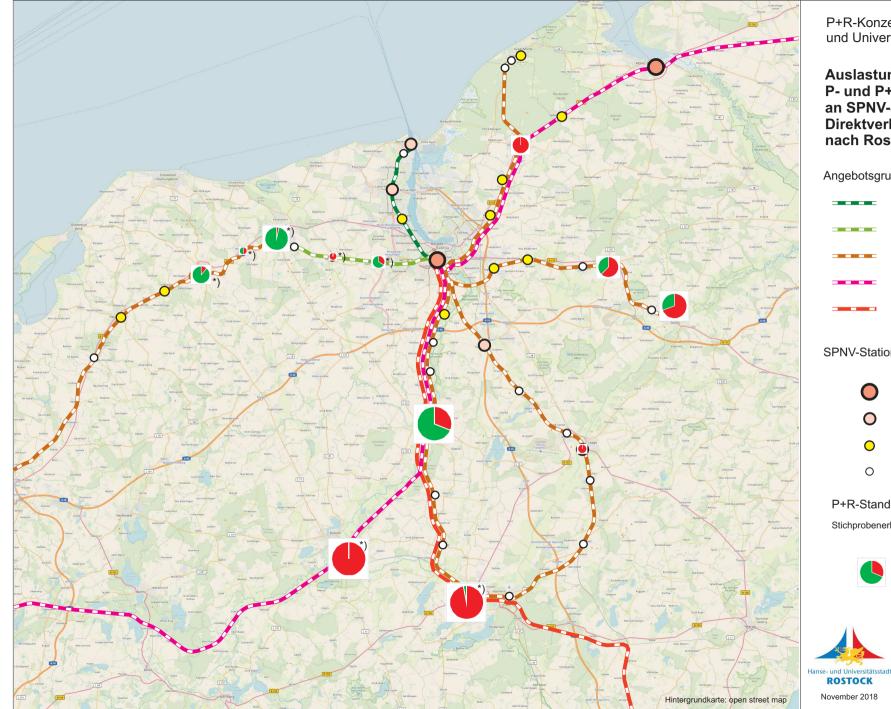
Aktenmappe - 82 von 325



Aktenmappe - 83 von 325



Aktenmappe - 84 von 325



P+R-Konzept für die Hanseund 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

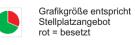
SPNV-Stationen bei Kommunen mit Einwohnern



O bis 1.000

P+R-Standorte mit Auslastung

Stichprobenerhebung: Ende August 2018 *) am 08.11.2018



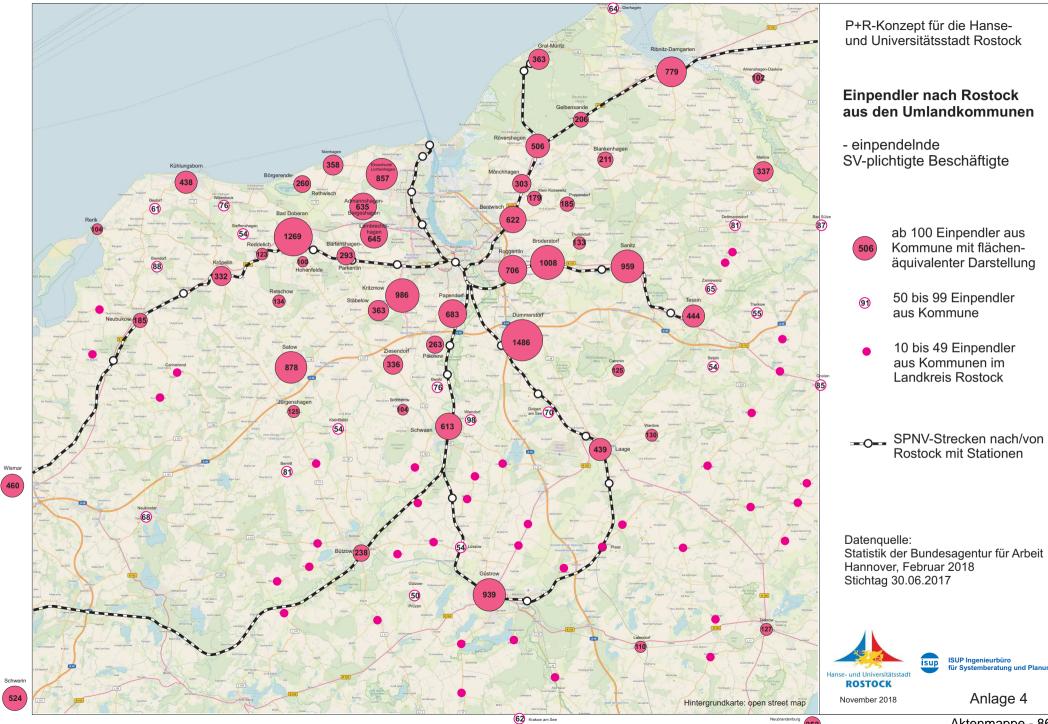


Anlage 3-2

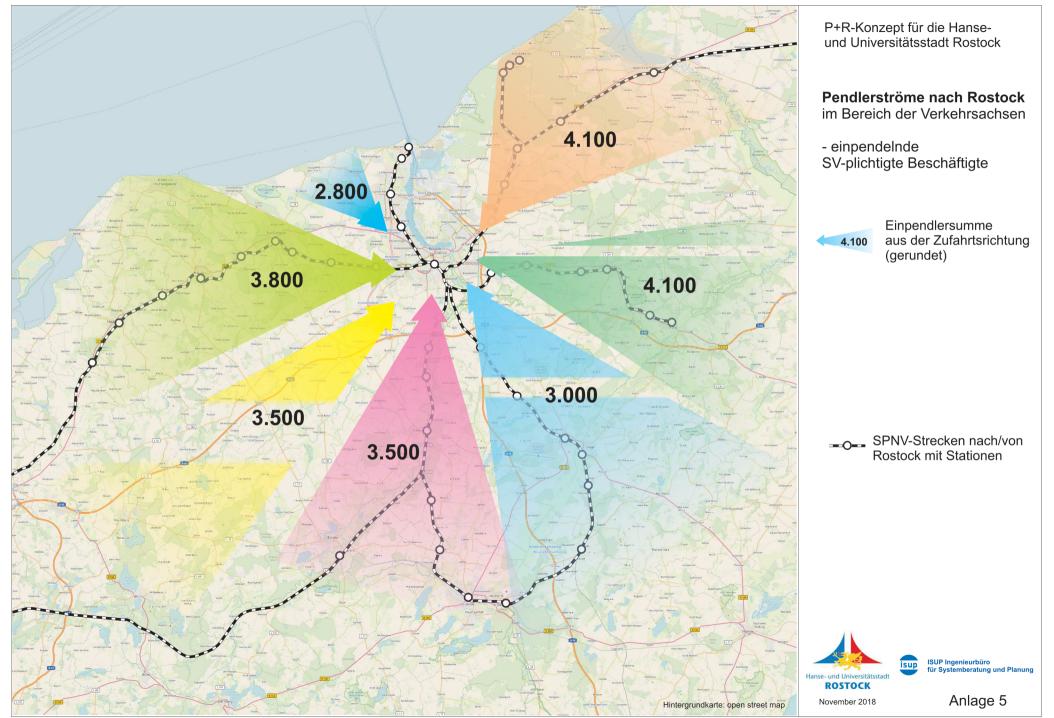
Aktenmappe - 85 von 325

Stralsund

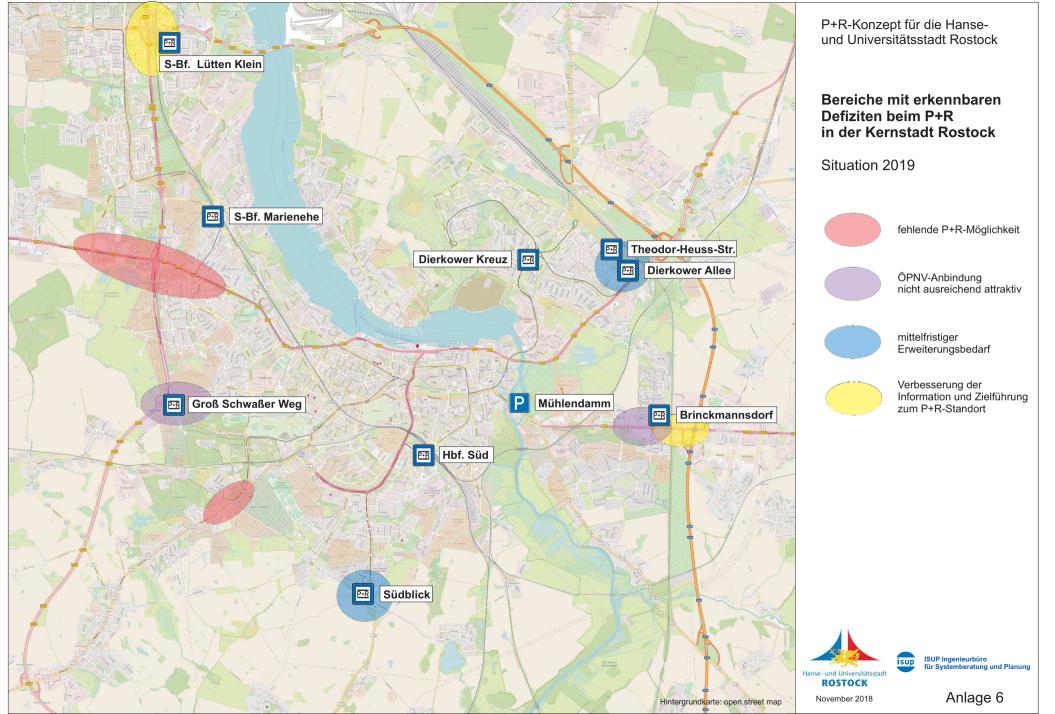
524



Aktenmappe - 86 von 325

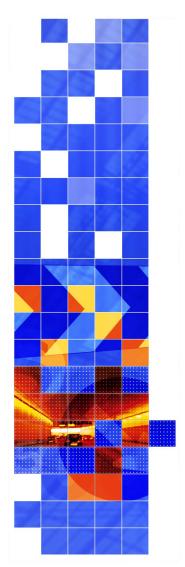


Aktenmappe - 87 von 325



Aktenmappe - 88 von 325





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 **ратим** 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





TOP 5.1

Inhalt

In	halt		2
Ve	erzeic	hnis der Tabellen	3
Ve	erzeic	hnis der Anlagen	3
1.	Einle	eitung	4
2.	Маβ	nahmenfelder	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	2 Bereich Landkreis Rostock	16
	2.6	Maßnahmenfeld 6: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Rostock	17
	2.7	Maßnahmenfeld 7: Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsystem	e 18
	2.8	Maßnahmenfeld 8: Präsenz von P+R im Internet	19
	2.9	Maβnahmenfeld 9: Eventverkehre	20





Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Beschilderungsbeispiele für P+R-Plätze 1	2
Tabelle 2: Zusammenstelleng vorhandener und geplanter P+R-Standorte	
in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock1	5

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)





TOP 5.1

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







TOP 5.1

2.1 Maβnahmenfeld 1:

Projektkoordinierung für Entwicklung und Betrieb von P+R

<u>Maßnahmen</u>:

- 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 erfahrungsgemäβ 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.







TOP 5.1

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.







<u>Maßnahmen</u>:

- 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

<u>Maβnahmen:</u>

- 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 Stadteilzentrum 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 <u>Brinck-</u> <u>mannsdorf - Steintor</u> 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 Mühlendammes.

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 Maβnahmenfeld 4: Tarifgestaltung

<u>Maßnahmen:</u>

- 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 Fremdparker (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.					
Warnemünde Werft: nur P+R mit Berechtigungsnachweis					
Warnemünde Strand Mitte: P+R mit Berechtigungsnachweis, übrige gebührenpflichtig					
Mecklenburger A Warnowallee: Helsinkier Straße	nachweis,				

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	P+R	P+R 2 Std. P+R-Nutzer mc 0PW-Tage- Calmarte frei	18 - 6 h frei P+R-Nutzer mt Greiv-Tapes-Zaikarte frei		P+R gebühren- pflichtig	
Zusatz- information auf dem Parkplatz			Kontrollabschnitt der ÖPNV-Tages-/Zeitkarte gut sichtbar hinter die Windschutzscheibe legen			

Tabelle 1: Beschilderungsbeispiele für P+R-Plätze





TOP 5.1

2.5 Maβnahmenfeld 5:

Erweiterung P+R-Kapazität Modernisierung der Ausstattung

2.5.1 Bereich Hanse- und Universitätsstadt Rostock

<u>Maßnahmen</u>:

- 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 vor- handen (x) bzw	Stellplätze Pkw Bestand 2019	Erweite- rung nach MOPZ /1/	Ergänzungs- vorschlag aus P+R- Konzept	Zielgröße P+R
Dierkower Allee	х	185	300		485
Theodor-Heuss-Straße	х	210			210
Dierkower Kreuz	х	110	200		310
Dierkower Damm	Neubau		500		500
Brinckmannsdorf	х	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	х	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: Zusammenstelleng vorhandener und geplanter P+R-Standorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock



isup

TOP 5.1

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

<u>Maßnahmen</u>:

- 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

<u>Maßnahmen:</u>

- Weiterführung des Parkraummanagements in zentralen Stadtbereichen
- Straßenraummanagement mit Reduzierung wilder Parkmöglichkeiten
- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Bevorrechtigung.

Im Rahmen des Parkraummanagements sind die bereits eingeleiteten Maβnahmen, 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-Standortes 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 weitern 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 Maβnahmenfeld 7:

Ausbau der Verkehrsinformations- und Leitsysteme

<u>Maßnahmen:</u>

- 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 Informatiosmöglichkeiten

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 Parkleitund -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)

(aus südl. Richtung auf der B1O3 Infotafel vorhanden) und aus östlicher Richtung auf der B1O5

- 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 Maβnahmenfeld 8: Präsenz von P+R im Internet

<u>Maßnahmen</u>:

- Verbesserung der P+R-Präsenz im Internet
- Abstimmung über Managerzuständigkeit für P+R-Internetauftritt im Verbundraum Warnow (Vorschlag VVW)
- Entwurf eines neuen Layouts f
 ür P+R mit Ber
 ücksichtigung von Verlinkung mit anderen Nutzern und Platzhaltern f
 ür zuk
 ünftig 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 Maβnahmenfeld 9: Eventverkehre

<u>Maßnahme:</u>

- 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 Hanseund 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 öffentliche Beförderungsleistungen,
- Vereinbarung zu Kombitickets (Eintritt plus zeitbefristete ÖV-Nutzung),
- Erarbeitung von Besucherinnformationen f
 ür An- und Abreise mit dem Verweis auf öffentliche Bef
 örderungsangebote (auch aus der Region heraus) und P+R-M
 öglichkeiten 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.

isup





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-Haltepunktes 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)

TOP 5.1

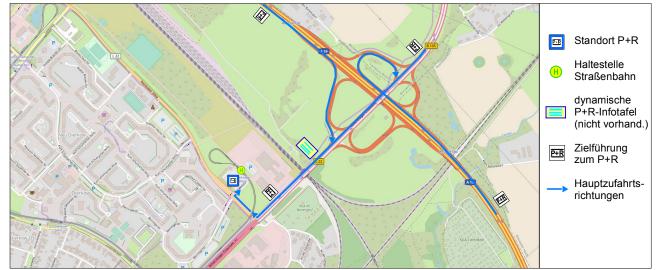
P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Standortübersicht



Aktenmappe - 112 von 325

P+R-Standort: **Dierkower Allee**

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	185			
davon reserviert für Behindert	e: 4	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
J.		Fahrscheinautomat:	ja	ja
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter	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	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
3	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Steintor	13 Min.
4	alle 20 Min.	Campus Südstadt			Neuer Markt	14 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 113 von 325



Fotos vom Standort



		Ausstattung Hst. Dierkower Allee	lst Er	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	210	-		
davon reserviert für Behinder	ie:	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
-		Fahrscheinautomat:	ja	ja
Entfernung zur Haltestelle:	ca. 400 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja
-		Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Ergänzungsstandort zum P+F	R Dierkower Allee	Fahrradabstellanlage B+R:	ja	ja
0 0		öffentliche Toilette:	nein	ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
3	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Steintor	13 Min.
4	alle 20 Min.	Campus Südstadt			Neuer Markt	14 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 114 von 325

P+R-Standort: **Dierkower Kreuz**

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	110	·		
davon reserviert für Behinder	te: 2	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
		Fahrscheinautomat:	ja	ja
Entfernung zur Haltestelle:	70 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	ja	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	zentrumsnahe 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



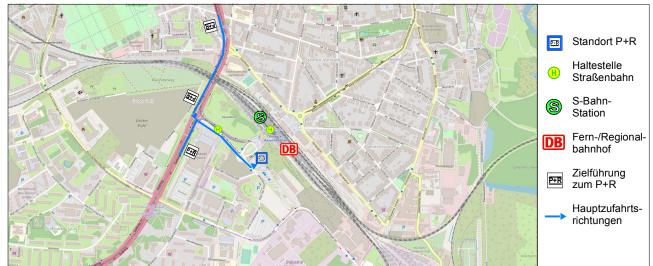
Pkw-Stellplätze gesamt:	195	Ausstattung	lst Er	npfehlung
davon reserviert für Behinderte		Beleuchtung:	nein	ja
	5. 0	Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
		Fahrscheinautomat:	nein	ja
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	nein	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	zentrumsnahe 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



		Ausstattung	Ist Empf	ehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	141	ç	•	Ũ
davon reserviert für Behinderte	e: 4	Beleuchtung:	ja	ja 🛛
		Informationstafel für Reisende:	am Hbf.	am Hbf.
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	am Hbf.	am Hbf.
gebührenpflichtig:	8 bis 18 Uhr	Fahrgastunterstand:	ja	ja 🛛
Parkgebühr:	2,50 EUR/Tag	Fahrscheinautomat:	ja	ja 🛛
		dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja 🛛
Entfernung zur Haltestelle:	ca. 200 Meter	Ladestation für E-Mobile:	nein	ja 🛛
			am Hbf.	
		öffentliche Toilette:	im Hbf.	im Hbf.

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
5	alle 10 Min.	Mecklenburger Allee			Neuer Markt	5 Min.
6	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Neuer Markt	5 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 117 von 325



Fotos vom Standort



		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	160	-		
davon reserviert für Behindert	e: 2	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
-		Fahrscheinautomat:	ja	ja
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter	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	zentrumsnahe 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



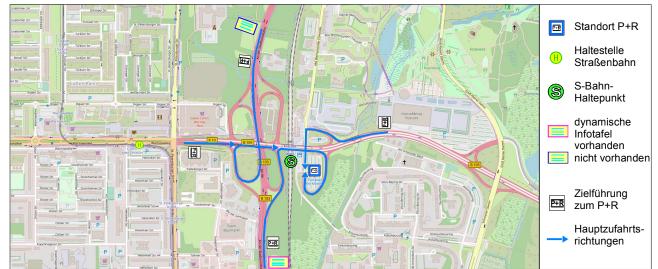
		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	720	J. J		
davon reserviert für Behinderte	e: 0	Beleuchtung:	nein	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja 🛛
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja 🛛
		Fahrscheinautomat:	nein	ja 🛛
Entfernung zur Haltestelle:	50 - 100 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja 🛛
		Ladestation für E-Mobile:	nein	ja 🛛
		Fahrradabstellanlage B+R:	nein	nein
		öffentliche Toilette:	nein	ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe 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





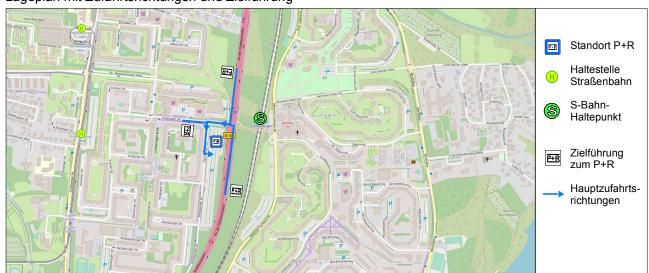
		Ausstattung	lst Er	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	430			
davon reserviert für Behinderte	e:	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	ja 1x	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand (S-Bahn):	ja	ja
C C		Fahrscheinautomat (S-Bahn):	ja	ja
Entfernung zum S-Bahn-Hp.:	100 Meter	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	zentrumsnahe 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





		Ausstattung	lst Er	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	230	-		
davon reserviert für Behinderte	e:	Beleuchtung:	ja	ja _.
		Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand (S-Bahn):	ja	ja
		Fahrscheinautomat (S-Bahn):	ja	ja
Entfernung zum S-Bahn-Hp.:	200 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	ja	ja
		Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
		Fahrradabstellanlage B+R:	nein	nein
		öffentliche Toilette:	nein	nein

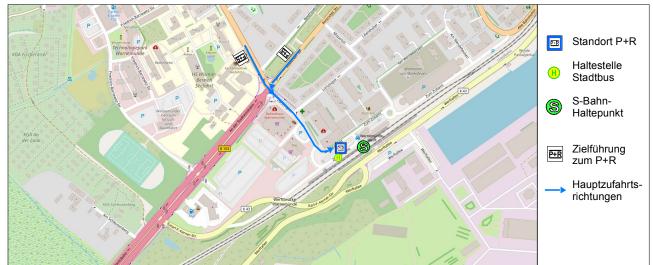
Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
S1,S2, S3	HVZ 7,5 Min. sonst 15 Min.	Rostock Hbf.	Holbeinplatz	1, 5	Lange Straße	25 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 121 von 325

P+R-Standort: Warnemünde Werft

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



		Ausstattung	lst Er	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	32	5		
davon reserviert für Behinderte	e: 2	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand (S-Bahn):	ja	ja
		Fahrscheinautomat (S-Bahn):	ja	ja
Entfernung zum S-Bahn-Hp.:	50 - 100 Meter	dyn. Fahrgastinfo.: (S-Bahn)	ja	ja
		Ladestation für E-Mobile:	nein	nein
		Fahrradabstellanlage B+R:	ja	ja
		öffentliche Toilette:	nein	nein

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

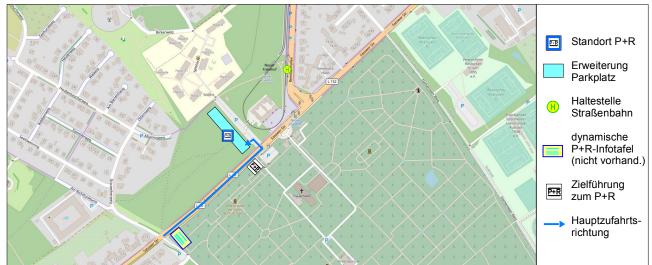
Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
S1,S2, S3	HVZ 7,5 Min. sonst 15 Min.	Rostock Hbf.	Holbeinplatz	1, 5	Lange Straße	28 Min.

TOP 5.1

P+R-Standort: Neue

Neuer Friedhof (Erweiterung des vorhandenen Parkplatzes mit zusätzlichen Stellplätzen für P+R)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort



Bestand:	40	Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt: davon reserviert für Behinderte:	48	Delevelture	ie	ie
davon reservient für Benindente.		Beleuchtung:	ja _.	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
		Fahrscheinautomat:	nein	ja
Entfernung zur Haltestelle:	250 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja
		Ladestation für E-Mobile:	nein	ja
Erweiterung P+R-Stellplätze:	ca. 50	Fahrradabstellanlage B+R:	ja	ja
		öffentliche Toilette:	nein	nein

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe 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 Aktenmappe - 123 von 325





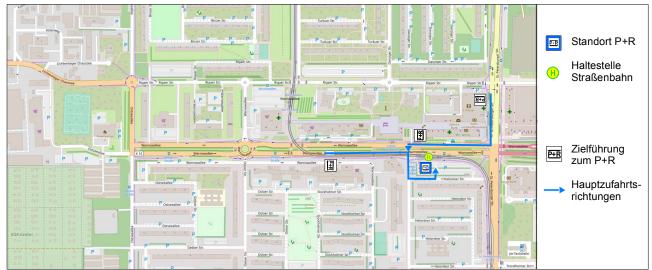
		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	80	J. J		
davon reserviert für Behindert	e: 4	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
-		Fahrscheinautomat:	nein	ja
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter	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	zentrumsnahe 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



		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	ca. 55	-		
davon reserviert für Behinder	ie:	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
		Fahrscheinautomat:	ja	ja
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	ja	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	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Hafenallee			Lange Straße	30 Min.
5	alle 10 Min.	Südblick			Lange Straße	30 Min.

TOP 5.1

Stand: März 2020 Aktenmappe - 125 von 325

Fotos vom Standort



npfehlung
ja
nein
ja
nein
r

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Hafenallee			Lange Straße	31 Min.
5	alle 10 Min.	Südblick			Lange Straße	31 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 126 von 325



Fotos vom Standort



		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	43	-		
davon reserviert für Behinder	e:	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	nein
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
		Fahrscheinautomat:	ja	ja
Entfernung zur Haltestelle:	50 Meter	dynamische Fahrgastinformation:	ja	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	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Hafenallee			Lange Straße	37 Min.
5	alle 10 Min.	Südblick			Lange Straße	37 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 127 von 325



Fotos vom Standort



		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	ca. 700	-		
davon reserviert für Behinderte	:	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
gebührenpflichtig:	8 bis 22 Uhr	Fahrgastunterstand:	ja	ja
Parkgebühr:	10,00 EUR/Tag	Fahrscheinautomat:	nein	ja
-	-	dynamische Fahrgastinformation:	nein	ja
Entfernung zur Bushaltestelle:	50 - 100 Meter	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	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
36	alle 15 Min.	Mecklenbg. Allee			RWagner-Str.	4 Min.
37	alle 30 Min.	Warnemd. Werft			Warnemd. Kirchenpl.	7 Min.

TOP 5.1

Stand: März 2020 Aktenmappe - 128 von 325

P+R-Standort: **Dierkower Damm** (Standort in Nähe der Straßenbahnhaltestelle Petridamm vorgesehen)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort

Standort noch nicht festgelegt		
Clandoit noon mont reorgeregt		

		Ausstattung	lst	Empfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	ca. 500	-		
davon reserviert für Behindert	e:	Beleuchtung:		ja
		Verkehrsinformationstafel:		ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:		ja
Parkgebühr:		Fahrgastunterstand:	ja	ja
-		Fahrscheinautomat:		ja
Entfernung zur Haltestelle:	100 - 200 Meter	dynamische Fahrgastinformation:		ja
		Ladestation für E-Mobile:		ja
		Fahrradabstellanlage B+R:		ja
		öffentliche Toilette:		ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
1	alle 10 Min.	Mecklenburger Allee			Neuer Markt	6 Min.
2	alle 20 Min.	Reutershagen			Steintor	5 Min.
3	alle 20 Min.	Neuer Friedhof			Steintor	5 Min.
4	alle 20 Min.	Campus Südstadt			Neuer Markt	6 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 129 von 325

P+R-Standort: **Kassebohm** (geplant)

Lageplan mit Zufahrtsrichtungen und Zielführung



Fotos vom Standort (Zustand 2019)





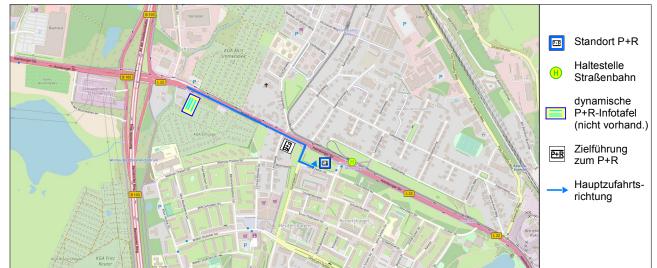
		Ausstattung	Ist Empfe	ehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	150	-	-	-
davon reserviert für Behinderte	:	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand (RB-Bahn):	ja	ja
		Fahrscheinautomat (RB-Bahn):	ja	ja
Entfernung zum RB-Bahn-Hp.:		dynamische Fahrgastinformation:	ja, Zeile	ja
zur Bushaltestelle:	ca. 100 Meter	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	zentrumsnahe 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

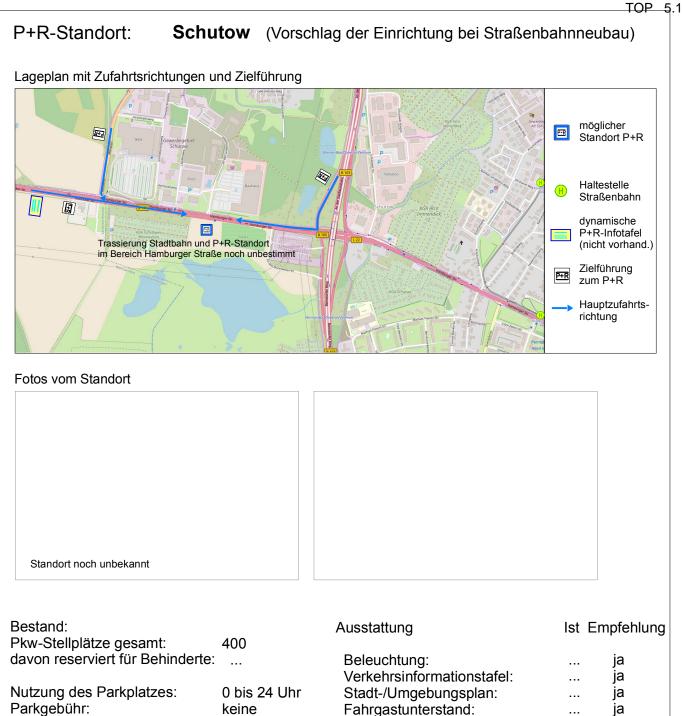


		Ausstattung	lst En	npfehlung
Pkw-Stellplätze gesamt:	Plan ca. 150	-		
davon reserviert für Behinderte):	Beleuchtung:	ja	ja
		Verkehrsinformationstafel:	nein	ja
Nutzung des Parkplatzes:	0 bis 24 Uhr	Stadt-/Umgebungsplan:	nein	ja
Parkgebühr:	keine	Fahrgastunterstand:	ja	ja
		Fahrscheinautomat:	ja	ja
Entfernung zur Haltestelle:	100 - 150 Meter	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	zentrumsnahe 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.	KSchumacher-Ring			Schröderplatz	12 Min.

Stand: März 2020 Aktenmappe - 131 von 325



Entfernung zur Haltestelle: Meter

Verkehrsinformationstafel:	 ja
Stadt-/Umgebungsplan:	 ja
Fahrgastunterstand:	 ja
Fahrscheinautomat:	 ja
dynamische Fahrgastinformation:	 ja
Ladestation für E-Mobile:	 ja
Fahrradabstellanlage B+R:	 ja
öffentliche Toilette:	 ja

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln: (nach Neubau Straßenbahntrasse)

Linien	Bedienung werktags	Fahrtziel	Umstiegs- haltestelle	Weiterfahrt mit Linie	zentrumsnahe Haltestelle	Fahrzeit bis Zentrum
2	alle 20 Min.	KSchumacher-Ring	Doberaner Pl.	1, 5	Lange Straße	20 Min.

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostensc	nätzung		
	1. Projektkoordinierung für E	ntwicklung und Betrieb von P+R							
				Schaffung struktureller Voraussetzungen					
			Vorbereitung einer	(organisatorische Zuordnung der Mobi-Zentrale),					
			Mobilitätsmanagementzentrale für HRO	Festlegung einzubeziehender Akteure,					
kurzfristig	allgemeine Grundlagen	Steuerung P+R-Entwicklung	und Region	Festlegung fiananzielle Rahmenbedingungen	HRO / LK Rostock			25	offen
			Einrichtung einer	Gründung der Mobilitätsmanagementzentrale,					
			Mobilitätsmanagementzentrale für HRO	Festlegung Aufgabenprofil, personelle und technische					
kurzfristig	allgemeine Grundlagen	Steuerung P+R-Entwicklung	und Region	Ausstattung	HRO / LK Rostock		100	100	offen
			Einbindung von P+R und B+R als ständige	Weiterentwicklung P+R und Abstimmung von					
			Aufgabe der	Realisierungsvorhaben, schrittweise	Mobilitäts-				
laufend	allgemeine Grundlagen	Steuerung P+R-Planung	Mobilitätsmanagementzentrale	Umsetzung P+R-Konzeption	managementzentrale			50	offen
				Berücksichtigung Möglichkeiten des P+R im regionalen	Regionaler				
kurzfristig	allgemeine Grundlagen	P+R-Planung	Weiterentwicklung P+R in der Region	Entwicklungskonzept	Planungsverband			10	offen
Kurzmötig								10	onen
	2. Betreiberkonzept (P+R inte	ogrierend)							
		Betreiben der P+R-Anlagen in		Abstimmung zwecks Übertragung Zuständigkeit für P+R-					
kurzfristig	Betrieb P+R	Rostock	Betreiberkonzept für P+R	Standorte in Rostock	HRO, VVW, PGR				offen
Kulzilistig	Dethebrin	NOSCOCK	Beschlussfassung zur Übertragung des	Beauftragung einer Instititution (ggf. PGR mit					onen
		Betreiben der P+R-Anlagen in	Betreibens öffentlicher P und P+R an einen						
mittalfriatia	Detrich D.D	-			UDO (Dürgerschaft)				offen
mittelfristig	Betrieb P+R	Rostock	Betreiber	Standorte in Rostock	HRO (Bürgerschaft)				offen
	3. SPNV- / ÖPNV-Angebotsen	twicklung							
	5. SPINT- / OPINT-Aligebotsen	Koordinierung	Koordinierung Fahrplanzeiten (z. B. Bus auf						
		U U							
1		Fahrplanangebot paralleler	Achse Brinckmannsdorf - Steintor Linie 23	Abstimmung zwischen RSAG und regionalen				10	
laufend	Angebotskoordinierung	Linien	und 120, 123)	Busunternehmen	VVW, VU			10	offen
laufend	Angebotsanpassung	Fahrplanoptimierung	abgestimmte Fahrpläne	Fahrplaneinführung	VVW, VU				offen
			Ribnitz-Damgarten - Rostock						
kurzfristig	Angebotsverbesserung SPNV	zusätzliche Zugleistungen	(KBS 190)	Abstimmung und Postollung von SDNV Loistungen					
4		8 8	· · ·	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen	VMV, VVW			1.200	offen
1			Bützow - Rostock						
kurzfristig	Angebotsverbesserung SPNV	zusätzliche Zugleistungen	· · ·	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen	VMV, VVW VMV, VVW			1.200 1.500	
kurzfristig	Angebotsverbesserung SPNV		Bützow - Rostock						
kurzfristig	Angebotsverbesserung SPNV 4. Tarifgestaltung		Bützow - Rostock						
kurzfristig			Bützow - Rostock						
kurzfristig			Bützow - Rostock	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen					
kurzfristig kurzfristig			Bützow - Rostock	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und					
	4. Tarifgestaltung	zusätzliche Zugleistungen	Bützow - Rostock (KBS 190)	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten	VMV, VVW				offen
	4. Tarifgestaltung	zusätzliche Zugleistungen	Bützow - Rostock (KBS 190)	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen	VMV, VVW				offen
	4. Tarifgestaltung	zusätzliche Zugleistungen	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für	VMV, VVW				offen
kurzfristig	4. Tarifgestaltung Tarife ÖV	zusätzliche Zugleistungen Jobticket	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur	VMV, VVW VVW, VU				offen realisiert
kurzfristig	4. Tarifgestaltung Tarife ÖV	zusätzliche Zugleistungen Jobticket	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und Veranstalter	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur Herbeiführung Bürgerschaftsbeschluss	VMV, VVW VVW, VU				offen realisiert
kurzfristig kurzfristig	4. Tarifgestaltung Tarife ÖV Tarife ÖV	zusätzliche Zugleistungen Jobticket	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur Herbeiführung Bürgerschaftsbeschluss Kombitarif zur P+R-Nutzung für Zeitkarteninhaber und	VMV, VVW VVW, VU HRO, VVW, VU				offen realisiert in Arbeit
kurzfristig	4. Tarifgestaltung Tarife ÖV	zusätzliche Zugleistungen Jobticket Kombiticket: Event + ÖV	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und Veranstalter Abstimmung Kombitarif P+R und	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur Herbeiführung Bürgerschaftsbeschluss Kombitarif zur P+R-Nutzung für Zeitkarteninhaber und ÖPNV-Tageskarten für Einzelperson/Personengruppen	VMV, VVW VVW, VU				offen realisiert
kurzfristig kurzfristig kurzfristig	4. Tarifgestaltung Tarife ÖV Tarife ÖV Tarife P+R	zusätzliche Zugleistungen Jobticket Kombiticket: Event + ÖV	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und Veranstalter Abstimmung Kombitarif P+R und Verfahrensweise	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur Herbeiführung Bürgerschaftsbeschluss Kombitarif zur P+R-Nutzung für Zeitkarteninhaber und ÖPNV-Tageskarten für Einzelperson/Personengruppen Umprogrammierung Fahrkartenautomat oder	VMV, VVW VVW, VU HRO, VVW, VU VVW, VU, Betreiber P+R	x* 10			offen realisiert in Arbeit offen
kurzfristig kurzfristig	4. Tarifgestaltung Tarife ÖV Tarife ÖV	zusätzliche Zugleistungen Jobticket Kombiticket: Event + ÖV	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und Veranstalter Abstimmung Kombitarif P+R und Verfahrensweise technische Realisierung Kombitarif P+R	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur Herbeiführung Bürgerschaftsbeschluss Kombitarif zur P+R-Nutzung für Zeitkarteninhaber und ÖPNV-Tageskarten für Einzelperson/Personengruppen Umprogrammierung Fahrkartenautomat oder zusätzliche Parkscheinautomaten	VMV, VVW VVW, VU HRO, VVW, VU	x* 10			offen realisiert in Arbeit
kurzfristig kurzfristig kurzfristig	4. Tarifgestaltung Tarife ÖV Tarife ÖV Tarife P+R	zusätzliche Zugleistungen Jobticket Kombiticket: Event + ÖV	Bützow - Rostock (KBS 190) Abgabelimit auf 5 Tickets reduziert Einzelabstimmung zwischen VVW / VU und Veranstalter Abstimmung Kombitarif P+R und Verfahrensweise	Abstimmung und Bestellung von SPNV-Leistungen Tarif ist genehmigt, Ticket wird popularisiert und Verträge werden mit interessierten Unternehmen/Einrichtungen abgeschlossen als Teil des Verkehrskonzeptes für Großveranstaltungen, Einbindung politische Ebene zur Herbeiführung Bürgerschaftsbeschluss Kombitarif zur P+R-Nutzung für Zeitkarteninhaber und ÖPNV-Tageskarten für Einzelperson/Personengruppen Umprogrammierung Fahrkartenautomat oder	VMV, VVW VVW, VU HRO, VVW, VU VVW, VU, Betreiber P+R	x* 10			offen realisiert in Arbeit offen

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostensc	hätzung		
	5.1 Erweiterung P+R-Kapazität	und B+R sowie Modernisierun	g der Ausstattung in Rostock						
	5.1.1 Verkehrsplanung								
					HRO, Amt für				
kurzfristig			P+R-Standorte einordnen im Rahmen der		Verkehrsanlagen,				
beginnend	Findung neue P+R-Standorte	Standortvorbereitung	Netzerweiterungsplanung Straßenbahn	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Stadtplanungsamt				offen
					HRO, Amt für				in Arbeit
			Planung Erweiterung und	Bedarfsermittlung von B+R-Standorten an SPNV- und	Verkehrsanlagen,				(66+Mobiko
kurzfristig	Ausbau B+R	Standortanalyse	Ergänzungsstandorte B+R	ÖPNV-Haltestellen	Stadtplanungsamt)?
				Abstimmung zwischen den Ämtern und	HRO, Amt für				
				Grundstückseigentümern, Freilenkung von Kapazität	Verkehrsanlagen,				
kurzfristig	Ersatzparkplatz für LKW	Flächenreservierung	neue LKW-Abstellung im Bereich Dierkow	auf dem P+R-Standort Dierkower Alle	Stadtplanungsamt				offen
		MOPZ, Konkretisierung							
		Standortvorschlag,	neuer P+R-Platz Dierkower Damm		HRO, Amt für				
		Flächenreservierung nahe an	(Kapazität nach MOPZ ca. 500 PKW-	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
kurzfristig	neuer P+R-Standort	Straba	Stellplätze)	Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
				Abstimmung zwischen den Ämtern,					
				Grundstückseigentümern und der DB AG bzgl.	HRO, Amt für				
			neuer P+R-Platz Kassebohm (Kapazität	Verschiebung Haltepunkt Kassebohm zum Bü und	Verkehrsanlagen,				
kurzfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	nach MOPZ ca. 150 PKW-Stellplätze)	südlicher Flächenreservierung für P+R	Stadtplanungsamt				offen
			P+R-Standort im Bereich Hamburger		HRO, Amt für				
			Straße / Hast. Reutershagen (ca. 150 PKW-	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
kurzfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	Stellplätze)	Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
			P+R-Platz Südblick: Erweiterung von		HRO, Amt für				
		Flächenreservierung	gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um ca.	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
kurzfristig	Erweiterung P+R-Standort	Aufstockung?	300 (MOPZ)	Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
			P Neuer Friedhof: Erweiterung auf ca. 100		HRO, Amt für				
	Erweiterung Parkplatz zu P+R-		PKW-Stellplätze (ggf. westl. Fläche) für	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
kurzfristig	Standort	Flächenreservierung	Teilnutzung durch P+R	Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
			P+R Dierkower Allee: Erweiterung von		HRO, Amt für				
			gegenwärtig 185 PKW-Stellplätzen um ca.	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	300 (MOPZ)	Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
			P+R Dierkower Kreuz: Erweiterung von		HRO, Amt für				
			gegenwärtig 110 PKW-Stellplätzen um ca.	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	200 (MOPZ)	Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
			P+R Brinckmannsdorf: Erweiterung von		HRO, Amt für				
			gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um ca.	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	150 (MOPZ)	Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
					HRO, Amt für				
			P+R-Standort im Bereich Schutow für ca.	Abstimmung zwischen den Ämtern und	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	neuer P+R-Standort	Flächenreservierung		Grundstückseigentümern	Stadtplanungsamt				offen
			Haltestelle Mecklenburger Allee,						
	Ausweisung vorh. Parkplatz für		P in Gleisschleife zu P+R (43 PKW-	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche	HRO, Amt für				
kurzfristig	die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	Stellplätze)	Anordnung	Verkehrsanlagen				offen

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostensc	hätzung		
			Haltestelle Warnowallee,						
	Ausweisung vorh. Parkplatz für		nördl. Teilfläche von P an der Rigaer Straße	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche	HRO, Amt für				
kurzfristig	die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	zu P+R (ca. 60 PKW-Stellplätze)	Anordnung	Verkehrsanlagen				offen
			Haltestelle Lütten Klein Zentrum, westl.						
	Ausweisung vorh. Parkplatz für		Teilfläche von P an der Helsinkier Straße zu	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche	HRO, Amt für				
kurzfristig	die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	P+R (ca. 55 PKW-Stellplätze)	Anordnung	Verkehrsanlagen				offen
			Haltestelle Warnemünde Strand Mitte,						
	Ausweisung vorh. Parkplatz für		östl. Teilfläche an der Bushaltestelle (ca.	Abstimmung zwischen den Ämtern, verkehrsrechtliche	HRO, Amt für				
kurzfristig	die P+R-Nutzung	Verkehrsplanung	100 PKW-Stellplätze)	Anordnung	Verkehrsanlagen				offen
	5.2.2 Baumaßnahmen								
				Neumarkierung der Parkierungsstände mit ggf.					
	bauliche Maßnahmen an P+R-	Umgestaltung vorhandener		Einbeziehung der gegenwärtigen Flächen für die LKW-	Amt für				
kurzfristig	Standorten	P+R	P+R Dierkower Allee	Abstellung	Verkehrsanlagen HRO	10	0		offen
				Erweiterung von gegenwärtig 185 PKW-Stellplätzen um	Amt für				
langfristig	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Dierkower Allee	ca. 300 (MOPZ)	Verkehrsanlagen HRO	1.50	0		offen
				Erweiterung von gegenwärtig 110 PKW-Stellplätzen um	Amt für				
langfristig	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Dierkower Kreuz	ca. 200 (MOPZ)	Verkehrsanlagen HRO	1.00	0		offen
				Standortplanung, bauliche Realisierung von ca. 500	Amt für				
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R Dierkower Damm	PKW-Stellplätzen (MOPZ)	Verkehrsanlagen HRO	2.50	0		offen
	bauliche Maßnahmen an P+R-			Modernisierung vorhandener P+R-Platz (160 PKW-	Amt für				
mittelfristig	Standorten	Planung, Baumaßnahme	P+R Brinckmannsdorf	Stellplätze), u. a. Zufahrt, Ausstattung	Verkehrsanlagen HRO	20	0		offen
				Standortplanung, bauliche Realisierung von ca. 150	Amt für				
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R Kassebohm	PKW-Stellplätzen (MOPZ)	Verkehrsanlagen HRO	75	0		offen
				Erweiterung von gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um	Amt für				
langfristig	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Südblick	ca. 300 (MOPZ)	Verkehrsanlagen HRO	1.50	0		offen
				Erweiterung P westl. dem Bestands-P auf mind. 100					
				Stellplätze (heute 48), davon 70 % für P+R,					
				zusätzliche Linksabbiegerspur vor Zufahrt auf Satower	Amt für				
mittelfristig	Ausbau zu P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R am Neuen Friedhof	Straße (Machbarkeit am Standort?)	Verkehrsanlagen HRO	30	0		offen
				Standortplanung, ca. 150 Stellplätze, bauliche					
			neuer P+R im Bereich Hamburger Straße /	Realisierung in Abstimmung mit Planungs-	Amt für				
mittelfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	Reutershagen	/Realisierungs-fortschritt P+R in Schutow	Verkehrsanlagen HRO	75	U		offen
				Standortplanung, bauliche Realisierung Koordiniert mit	Amt für				
langfristig	Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	neuer P+R im Bereich Schutow	Straßenbahnverlängerung	Verkehrsanlagen HRO	2.00	U		offen
la in africati		Deverse abtievers ÖDDUV	Busspur Mühlendamm stadteinwärts (ggf.		Amt für				-ff -
langfristig	Straßenbauvorhaben	Bevorrechtigung ÖPNV	tageszeitl. Befristung)	Verkehrsplanung, straßenbauliche Umgestaltung	Verkehrsanlagen HRO	50	U		offen
longfrictic	Erweiterung P+R-Standort	Planung, Baumaßnahme	P+R Brinckmannsdorf	Erweiterung von gegenwärtig 160 PKW-Stellplätzen um ca. 150 (MOPZ)	Amt für Verkehrsanlagen HRO	75	n		offen
langfristig						/5	J		onen
	5.1.3 E-Mobilität	(nur ein Beispiel, da Projekte u	nabhängig vom P+R-Konzent)						
		(nur en beispiel, ua riojekte u			(private) Dritte, Amt für				
kurzfristig		Ladestationen für E-Mobilität	z. B. P+R-Südblick, Dierkower Damm	Planung und Bau	Verkehrsanlagen				
					- en su nugen				

Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
					TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
					Kostenso	hätzung		
5.2 Erweiterung und Neubau	von P+R-Kapazität an SPNV-St	ationen im LK Rostock						
5.2.1 Verkehrsplanung								
				Stadt Bad Doberan, LK				
neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	am Bf. Bad Doberan	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Rostock, VVW				offen
				Gemeinde				
		an der S-Bahn-Station		Dummerstorf, LK				
neuer P+R-Standort	Flächenreservierung	Kavelstorf/Dummerstorf	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Rostock, VVW				offen
				Stadt Laage, LK Rostock,				
Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	an der S-Bahn-Station Laage	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	VVW				offen
				Amt Rostocker Heide, Lk				
Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	am Bf. Rövershagen	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Rostock, VVW				offen
				Stadt Güstrow, LK				
Erweiterung P+R-Standort	Flächenreservierung	am Bf. Güstrow	Flächenreservierung, Bebauungsplanung	Rostock, VVW				offen
5.2.2 Baumaßnahmen								
Neuanlage P+R	Baumaßnahme	am Bf. Bützow	bauliche Realisierung	Rostock, VVW				fertig?
				Stadt Bad Doberan, LK				
Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	am Bf. Bad Doberan	Standortplanung, bauliche Realisierung	Rostock, VVW				offen
				Gemeinde				
		an der S-Bahn-Station		Dummerstorf, LK				
Neuanlage P+R	Planung, Baumaßnahme	Kavelstorf/Dummerstorf	Standortplanung, bauliche Realisierung	Rostock, VVW				offen
				Stadt Laage, LK Rostock,				
Erweiterung P+R	Planung, Baumaßnahme	an der S-Bahn-Station Laage	Standortplanung, bauliche Realisierung	VVW				offen
				Amt Rostocker Heide, Lk				
Erweiterung P+R	Planung, Baumaßnahme	am Bf. Rövershagen	Standortplanung, bauliche Realisierung	Rostock, VVW				offen
				Stadt Güstrow, LK				
Erweiterung P+R	Planung, Baumaßnahme	am Bf. Güstrow	Standortplanung, bauliche Realisierung	Rostock, VVW				offen
	Maßnahmekategorie 5.2 Erweiterung und Neubau 5.2.1 Verkehrsplanung neuer P+R-Standort neuer P+R-Standort Erweiterung P+R-Standort Erweiterung P+R-Standort S.2.2 Baumaßnahmen Neuanlage P+R Neuanlage P+R Erweiterung P+R-Standort	Maßnahmekategorie Augustant 5.2 Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-St 5.2.1 Verkehrsplanung neuer P+R-Standort Flächenreservierung erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung S.2.2 Baumaßnahmen Neuanlage P+R Baumaßnahme Neuanlage P+R Planung, Baumaßnahme Reweiterung P+R Planung, Baumaßnahme Erweiterung P+R Planung, Baumaßnahme	Maßnahmekategorie Automation 5.2 Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock 5.2.1 Verkehrsplanung neuer P+R-Standort Flächenreservierung am der S-Bahn-Station neuer P+R-Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station kavelstorf/Dummerstorf Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung am Bf. Rövershagen Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung am Bf. Rövershagen Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung am Bf. Rövershagen Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung am Bf. Güstrow S.2.2 Baumaßnahmen am Bf. Güstrow Neuanlage P+R Baumaßnahme Neuanlage P+R Planung, Baumaßnahme am Bf. Bad Doberan an der S-Bahn-Station Kavelstorf/Dummerstorf Erweiterung P+R Planung, Baumaßnahme an der S-Bahn-Station Neuanlage P+R Planung, Baumaßnahme an der S-Bahn-Station Kavelstorf/Dummerstorf Erweiterung P+R Planung, Baumaßnahme an der S-Bahn-Station	Maßnahmekategorie Aussign and Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Aussign and Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock 5.2 Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Image: Station image: S	Maßnahmekategorie Ander Status and SPNV-Stationen im LK Rostock 5.2 Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Status and Status	Maßnahmekategorie invest 5.2 Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Kostensc 5.2 Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Statt Bad Doberan, LK neuer P+R Standort Flächenreservierung Statt Bad Doberan neuer P+R Standort Flächenreservierung Statt Bad Doberan euer P+R Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station euer P+R Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station Laage Erweiterung P+R Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station Laage Erweiterung P+R Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station Laage Erweiterung P+R Standort Flächenreservierung am Bf. Rövershagen Flächenreservierung am Bf. Rövershagen Flächenreservierung, Bebauungsplanung Rostock, VVW Stadt Gützow, LK Rostock, VVW Rostock, VVW Rostock, VVW Rostock, VVW Rostock, VVW Rostock, VVW Erweiterung P+R Baumaßnahme am Bf. Bod Doberan Standt Gützow, LK Rostock, VVW Rostock, VVW Rostock, VVW Rostock, VVW Rost	Maßnahmekategorie Invest Berrieb 5.2. Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Kostenschätzung 5.2. Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Stadt Bad Doberan, LK 5.2. Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazität an SPNV-Stationen im LK Rostock Stadt Bad Doberan, LK neuer P+R-Standort Flächenreservierung Stadt Bad Doberan, LK neuer P+R-Standort Flächenreservierung Stadt Bad Doberan, LK Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung Rostock, VVW Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung an der S-Bahn-Station Laage Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung am Bf. Rövershagen Flächenreservierung, Bebauungsplanung Stadt Clästrow, LK Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung am Bf. Rövershagen Flächenreservierung, Bebauungsplanung Stadt Glästrow, LK Invest Erweiterung P+R-Standort Flächenreservierung, Bebauungsplanung Stadt Glästrow, LK Erweiterung P+R Baumaßnahme am Bf. Bütrow bauliche Realisierung Stadt Bützow, LK Neuanlage P+R <	Maßnahmekategorie Invext Betrieb Personal 5.2 Erweiterung und Neubau von PHR-Kapazität an SPRV-Stationen im LK Rostock Image: Control of the Control

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostensc	hätzung		
	6. Verkehrsorganisatorische	Maßnahmen in Rostock							
				Verkehrsplanung, verkehrsrechtliche Anordnung,	HRO,				
	verkehrsorganisatirische		Wiedereinführung Busspur Tessiner Str.	Markierung, Beschilderung, techn. Ausstattung,	Verkehrsmanagementze				
kurzfristig	Aufgabe	Bevorrechtigung ÖPNV	(vorzugsweise dynamisch)	Steuerung	ntrale				
			Parkraumbewirtschaftung (z. B						
	verkehrsorganisatirische		Erweiterung von Bewohnerparkzonen, und	Installation Parkscheinautomaten, Beschilderung,	HRO, Amt für				
kurzfristig	Aufgabe	Parkraummanagement	gebührenpflichtiger Nutzung)	Ausgabe Berechtigungskarten	Verkehrsanlagen				laufend
					HRO, u.a.				
		konsequentes Straßenraum-			Stadtplanungsamt,				
		Management,	Verringerung wilder Parkierung in	z. B. Sicherung von Freiflächen gegen "Wildparken" (z.	Bauamt,				
laufend	organisatorische Aufgabe	Stadtraummanagement	zentralen Stadtbereichen	B. durch Poller, Bebauung oder Renaturierung)	Grünflächenamt				offen
		Veränderung	Verlagerung LKW-Abstellung von P						
		Nutzungsbedingung P+R	Dierkower Allee zu einem anderen	Finden einer neuen Abstellmöglichkeit,	HRO, Amt für				
kurzfristig	organisatorische Aufgabe	Standorte	Standort (wohin?)	verkehrsrechtliche Anordnung	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 Fremdparkeranteil 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
		ions- und Verkehrsleitsysteme							
				n, ÖPNV-Hinweise, Stadtwerbung) [kann auch dynamische					
		Informationstafel mit Standort	-		HRO, Amt für				
kurzfristig	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und Stadtplan	P+R Dierkower Allee	n, ÖPNV-Hinweise, Stadtwerbung) [kann auch dynamische Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen		50		offen
	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort	P+R Dierkower Allee	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für	5			
kurzfristig kurzfristig		Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz		HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen	5	i0 i0		offen offen
kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für	5	60		offen
	Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf	Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen	5			
kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für	51	60 60		offen offen
kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan Informationstafel mit Standort und Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen	5	60 60		offen
kurzfristig kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standortund StadtplanInformationstafel mit Standortund Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für	50	50 50 50		offen offen offen
kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	 Informationstafel mit Standort und Stadtplan 	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick P+R Groß Schwaßer Weg	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen	50	60 60		offen offen
kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und StadtplanInformationstafel mit Standort	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick P+R Groß Schwaßer Weg	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für	51	i0 i0 i0 i0 i0		offen offen offen offen
kurzfristig kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standortund StadtplanInformationstafel mit Standortund Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick P+R Groß Schwaßer Weg P+R Neuer Friedhof	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen	51	50 50 50		offen offen offen
kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und StadtplanInformationstafel mit Standort und Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick P+R Groß Schwaßer Weg P+R Neuer Friedhof	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für	51 51 51 51 51 51	50 50 50 50 50 50		offen offen offen offen
kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und StadtplanInformationstafel mit Standort und Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick P+R Groß Schwaßer Weg P+R Neuer Friedhof P+R Dierkower Damm	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen	51	50 50 50 50 50 50		offen offen offen offen
kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig	Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch Infosysteme statisch	Informationstafel mit Standort und StadtplanInformationstafel mit Standort und Stadtplan	P+R Dierkower Allee P+R Dierkower Kreuz P+R Brinckmannsdorf P+R Südblick P+R Groß Schwaßer Weg P+R Neuer Friedhof P+R Dierkower Damm	Entwurf und Installation Tafel Entwurf und Installation Tafel	HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für Verkehrsanlagen HRO, Amt für	51 51 51 51 51 51 51	50 50 50 50 50 50		offen offen offen offen

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostensc	hätzung		
	7.2 dynamische Information	nssysteme auf den Zufahrten zum F	P+R-Platz im Straßenraum (Zielführung, freie	P-R-Kapazität, nächste ÖPNV-Abfahrt)					
					HRO, Amt für				
				schrittweise Ausrüstung gestalteter P+R-Standorte mit	Verkehrsanlagen,				
kurzfristig	Infosysteme dynamisch	Datenerfassung P+R	Belegungserfassung auf P+R-Plätzen	Belegungssensoren	Betreiber P+R, VU				offen
					Mobilitätszentrale in				
				Auswertung der Parkplatzbelegung, Input für P-	Kooperation mit P+R-				
kurzfristig	Infosysteme dynamisch	Parkinformationssystem	Bereitstellung von Parkrauminformationen	Information und Verkehrslenkung	Betreiber		5	0 50) offen
			-						
					HRO, Amt für				
		Betrieb vorhandene	An der Stadtautobahn vor KP Lütten Klein	Festlegung von Anzeigeinhalten zum Verkehr,	Verkehrsanlagen, später				in Abstim-
kurzfristig	Infosysteme dynamisch	dynamische Matrixtafel	in nördlicher Richtung	Abstimmung der Betriebszeiten	Mobilitätszentrale			5 2	mung
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige ca. 300 m vor KP Dierkower Allee	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Dierkower Allee	auf Rövershäger Chaussee stadteinwärts	Mobilitätszentrale	15	0	5 2	offen
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige ca. 150 m vor P+R-Einfahrt auf	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Dierkower Kreuz	Gutenbergstraße in Richtung Hinrichsdorfer Straße	Mobilitätszentrale	15	0	5 2	offen
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige ca. 400 m vor Zufahrt P+R am Katt-	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Brinckmannsdorf	un-Mus-Weg auf Tessiner Str. stadteinwärts	Mobilitätszentrale	15	D	5 2	offen
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige ca. 300 m vor P+R-Zufahrt auf L132	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Südblick	(KP Sildemower Weg) stadteinwärts	Mobilitätszentrale	15	D	5 2	offen
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige ca. 400 m vor Einfahrt P+R auf der	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Neuer Friedhof	Satower Str. stadteinwärts	Mobilitätszentrale	15	0	5 2	offen
				Installation je eine Anzeige auf der B 103 aus südlicher					
		neue dynamische Matrixtafel		Richtung ca. 800 m vor der Ausfahrt und ca. 250 m auf	HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Barnstorfer Ring stadteinwärts vor KP Groß Schwaßer	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Groß Schwaßer Weg	Weg	Mobilitätszentrale	30	0	7 3	offen
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige auf der B 103 in südlicher Richtung	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Lütten Klein	ca. 500 m vor Ausfahrt Lütten Klein	Mobilitätszentrale	15	0	5 2	offen
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige ca. 400 m vor KP Petridamm auf	Verkehrsanlagen,				
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Dierkower Kreuz / Dierkower Damm	Rövershäger Chaussee stadteinwärts	Mobilitätszentrale	15	0	5 2	offen
		neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		, mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige ca. 200 m vor Abzweig zum P+R auf					
mittelfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Kassebohm	der Neubrandenburger Str. stadteinwärts	Mobilitätszentrale	15	D	5 2	offen
- 0	, , ,	neue dynamische Matrixtafel			HRO, Amt für				
		mit P+R-Kapazität u. ÖPNV-		Installation Anzeige auf B 105 Rostocker Straße	Verkehrsanlagen,				
langfristig	Infosysteme dynamisch	Abfahrt	Schutow	stadteinwärts	Mobilitätszentrale	15	D	5 2	offen
	, , ,								

Zeithorizont	Maßnahmefeld	Maßnahmegruppe	Einzelmaßnahme / Standort	Aktivität	Zuständigkeit	Kosten	Kosten	Kosten	Erfüllungs-
Definition	Maßnahmekategorie					Invest	Betrieb	Personal	stand
siehe unten						TEUR	TEUR/a	TEUR/a	
						Kostensc	nätzung		
	8. Präsenz von P+R im Interne	t							
					HRO, VVW, VU,				
			Abstimmung eines einheitlichen P+R-	Entwicklung der Seite, Vereinbarung gegenseitiger	Mobilitätszentrale, P+R-				in Vor-
kurzfristig	Öffentlichkeitsarbeit	Internetpräsenz P+R	Auftrittes für HRO und Umland im Internet	Datenbereitstellung und -nutzung	Betreiber			20	bereitung
					Mobilitätszentrale				
			einheitlicher P+R-Auftritt der HRO und des	Betrieb und Pflege des Systems, Verlinkung der	(Absimmung mit HRO,				
kurzfristig	Öffentlichkeitsarbeit	Internetpräsenz P+R	Umlandes im Internet	Anwender	VVW, P+R-Betreiber)			25	offen
	9. Eventverkehre								
				Vorlage veranstaltungsspezifisches Verkehrskonzept an					
		Koordinierung der		HRO, Abstimmung hinsichtlich Mobilitätsanforderungen					
laufend	Mobilitätskonzept für Events	Besucherverkehre	Abstimmung Verkehrskonzept	für die Besucher	Veranstalter				
			Dereitstellung ÖV Deförderungsleistung						
		Kaandinianuna dan	Bereitstellung ÖV-Beförderungsleistung,	Lineatering day to you aver Marken by a by set					
loufond	Mahilitätskonzont für Events	Koordinierung der Besucherverkehre	Kombitarif, Auffangparkplätze,	S	Veranstalter, HRO, VVW	,			
laufend	Mobilitätskonzept für Events	Desucherverkenre	Besucherinformation, Verkehrsinformation		VU u.a.				

kurzfristig	ab 2021/22
mittelfristig	2023 bis 2025
langfristig	ab 2026
	beginnend mit 2020 bis zur
	Erfüllung des
laufend	Maßnahmenkonzeptes
	langfristig

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

- Berufseinpendler 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.

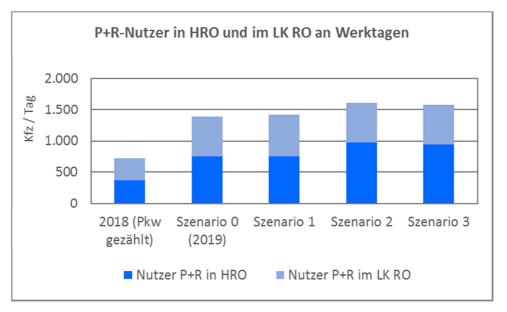
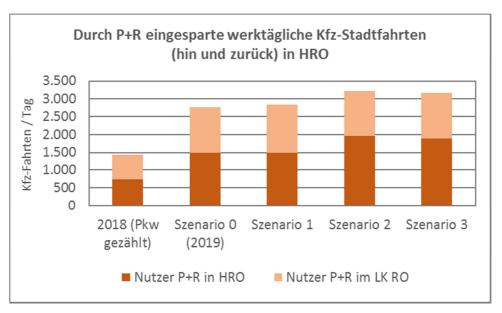
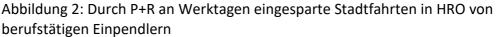


Abbildung 1: P+R-Nutzer an Werktagen in HRO und im LK RO

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.





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	Kfz	mittl. Anzahl Kfz (berechnet)) in den Szenarien					werktäglich 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 Berufseinpendler)

In der Abbildung 3 sind voranstehende Ergebnisse grafisch dargestellt.

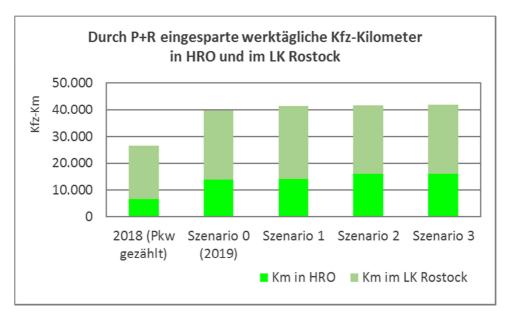


Abbildung 3: Durch P+R an Werktagen eingesparte Kfz-Kilometer der Einpendler auf dem Gebiet der Stadt Rostock und des LK Rostock

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.

08.10.2020

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 Eisfeld (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, folgemde <u>kurzfristige</u> 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 Fahrtarifen

- 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 Hanseund 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 <u>Ausbaus von P+R</u> in Rostock umzusetzen:

- Einordnung weiterer Standortvorschläge für P+R in den Netzerweiterungsplan

Seite: 1

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:

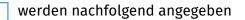
Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnis	haushalt	Finanz	haushalt
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen

ſ			

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

liegen nicht vor.



Julia Kristin Pittasch (FDP) Christoph Eisfeld (FDP) **Anlagen** Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
------------------------------------------------	--

Kristin Schröder (für den Bau- und Planungsausschuss)

Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Geplante Berat	ungsfolge:
Datum	Gremium
	- " , "

Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.09.2021	Bürgerschaft	Entscheidung
15.09.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
09.09.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird um folgende Punkte ergänzt:

1. Der Oberbürgermeister wird 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 Fahrtarifen

- 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 Hanseund 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.

2. Der Oberbürgermeister wird weiterhin 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.

Kristin Schröder

Anlagen

Keine

Entscheider Bürgerschaft	ndes Gremium:	
Vorsitzen 90/DIE GR	de der Fraktionen der SPD, DIE LINKE.PART ÜNEN	El und BÜNDNIS
	e - Konzept der Hanse- und Universitätsst	adt Rostock
Geplante Bei	atungsfolge:	
Datum	Gremium	Zuständigkeit
03.11.2021	Bürgerschaft	Entscheidung
14.10.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung

Die Beschlussvorlage wird um folgenden Punkt ergänzt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt:

In Verhandlung mit dem Landkreis Rostock zu treten, um ein gemeinsames P&R-Konzept der Hansestadt und dem Landkreis umzusetzen. Dieses umfasst sowohl die Verkehrs- und Parkplanung vor den Toren der Stadt, als auch die Planung von ÖPNV-Schnittstellen.

Sachverhalt:

Dieser vorliegende Änderungsantrag zielt auf eine Ergänzung der Bemühungen des Bauund Planungsausschusses ab. Die Änderungen in 2021/BV/2190-02 (ÄA) werden dabei ausdrücklich unterstützt.

Die Modernisierung der städtischen Angebote wird nicht ausreichen, um beispielsweise die erheblichen Pendlerströme zu steuern, die täglich nach Rostock kommen. Der Ausbau von P&R-Parkplätzen am Stadtrand ist ein Anfang, doch müssen auch diese in Teilen über stark ausgelastete Trassen erreicht werden. Sinniger sind daher Kooperationsmodelle mit dem Landkreis.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt:

Produkt:

Bezeichnung:

ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

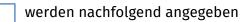
Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnis	haushalt	Finanz	haushalt
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen

Seite: 1

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit dem Antrag mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

x liegen nicht vor.



gez.	Dr.	Steffen	Wandschr	neider-Kastell
------	-----	---------	----------	----------------

Fraktionsvorsitzender der SPD

gez. Eva-Maria Kröger

Fraktionsvorsitzende DIE LINKE.PARTEI

gez. Uwe Flachsmeyer Fraktionsvorsitzender BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anlagen Keine

Entscheider Bürgerschaft	des Gremium:	
Frau Dr. M	aaß für den Ortsbeirat Reutershagen	
Park + Rid	e Konzept der Hanse- und Universitätssta	dt Rostock
Geplante Ber	atungsfolge:	
Datum		
20.00.2021	Gremium	Zuständigkeit
29.09.2021		Zuständigkeit Entscheidung

Im Maßnahmekatalog ist unter Punkt 5.1.1 "Verkehrsplanung" die kurzfristige Maßnahme "neuer P+R – Standort … Flächenreservierung … im **Bereich Hamburger Straße / Hast. Reutershagen** (ca. 150 PKW-Stellplätze)" zu streichen.

Im Zusammenhang damit ist unter Punkt 5.2.2 "Baumaßnahmen" die mittelfristige Maßnahme "Neuanlage P+R … Planung, Baumaßnahme … neuer P+R im Bereich Hamburger Straße/ Reutershagen" zu streichen.

Sachverhalt:

Der Autoverkehr in Rostock hat in den letzten Jahren stetig weiter zugenommen. Ziel des P + R – Konzeptes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist es daher, durch das Angebot von Parkplätzen bereits vor den Einfahrtsstraßen und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr mehr Menschen dazu zu bewegen, ohne Pkw in die Innenstadt Rostocks zu gelangen.

Der Ortsbeirat Reutershagen spricht sich dagegen aus, erst in der Hamburger Straße einen P + R - Parkplatz für 150 Pkw-Stellplätze neu zu errichten. Damit würde die Hamburger Straße weiterhin in ihrem westlichen Abschnitt sehr stark belastet werden, und die Zufahrt über die Goerdelerstraße würde das dortige Verkehrsaufkommen im Kreuzungsbereich übermäßig stark beanspruchen. Auch der Abfluss des Verkehrs in westlicher Richtung heraus aus der Stadt würde unverhältnismäßig anwachsen.

Zudem kann es nicht Ziel der Hanse- und Universitätsstadt sein, die dortige ortsteilprägende Grünfläche zu versiegeln und durch einen Pkw-Stellplatz zu ersetzen. Diese Grünfläche muss weiterhin für die Erholung der Anwohner erhalten bleiben.

Seite: 1

finanzielle Auswirkungen:

Einsparung in unbezifferter Höhe, die jedoch eingesetzt werden kann, um an anderen Standorten die Kapazität zu erweitern.

gez. Dr. Kathrin Maaß

Vorsitzende des Ortsbeirates

Anlagen Keine

Entscheiden Bürgerschaft	des Gremium:				
	aaß für den Ortsbeirat Reutershagen e - Konzept der Hanse- und Universitätsst	adt Rostock			
	Geplante Beratungsfolge:				
Datum	Gremium	Zuständigkeit			
29.09.2021	Bürgerschaft	Entscheidung			
23.09.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung			

Im Maßnahmekatalog wird unter Punkt 5.1.1 bei der Einzelmaßnahme "P+R im Bereich Schutow" die Anzahl der Stellplätze von 400 auf 600 PKW-Stellplätze erhöht.

Sachverhalt:

Der Autoverkehr in Rostock hat in den letzten Jahren stetig weiter zugenommen. Ziel des P + R – Konzeptes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist es daher, durch das Angebot von Parkplätzen bereits vor den Einfahrtsstraßen und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr mehr Menschen dazu zu bewegen, ohne Pkw in die Innenstadt Rostocks zu gelangen.

Der Ortsbeirat Reutershagen begrüßt die Planung eines P + R - Parkplatzes im Bereich Rostock-Schutow an der B 105 ausdrücklich. Dies könnte auch in unserem Stadtteil vor allem zur Entlastung der Hamburger Straße durch den Pendelverkehr aus Richtung Westen führen. Wir empfehlen eine zahlenmäßige Aufstockung der geplanten 400 Pkw-Stellplätze auf 600, um auch den zukünftigen Anforderungen gewachsen zu sein.

Finanzielle Auswirkungen:

Der finanzielle Mehrbedarf kann erfüllt werden aus der Streichung der Planung für die Maßnahme Hamburger Straße

gez. Dr. Kathrin Maaß Vorsitzende des Ortsbeirates

Anlagen

Keine

Entscheiden Bürgerschaft	des Gremium:				
	Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Park + Ride-Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock				
	Geplante Beratungsfolge:				
Datum	Gremium	Zuständigkeit			
29.09.2021	Bürgerschaft	Entscheidung			
23.09.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung			

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ergänzt:

Bis zum Ende des 1. Quartals 2022 ist der Bürgerschaft ein Vorschlag zur Struktur zur Umsetzung des P&R Konzeptes, insbesondere zur Einrichtung einer regionalen Mobilitätszentrale sowie zur Betreibung der P&R Anlagen (Maßnahmefeld 1+2) zur Beschlussfassung vorzulegen.

Sachverhalt:

Im P&R-Konzept sind verschiedene Beteiligte an der Umsetzung eines umfassenden P&R-Konzeptes genannt.

Um ein abgestimmtes und funktionierendes P&R-Konzept zu realisieren, ist es erforderlich, dass eine zentrale Struktur aufgebaut wird, die alle beteiligten Partner bündelt und im übergeordneten Interesse einer optimalen Verkehrslenkung agiert. Der Aufbau dieser Struktur ist im Vorfeld der Umsetzung erster Schritte erforderlich. Bei der Entwicklung einer Struktur sollte auf vorhandene Strukturen aufgesetzt, aber auch ergebnisoffen nach der langfristig besten Lösung gesucht werden.

Finanzielle Auswirkungen:

X liegen nicht vor.

gez. Uwe Flachsmeyer, Fraktionsvorsitzender

Anlagen Keine

Entscheider Bürgerschaft	ides Gremium:				
	Vorsitzende der Fraktionen der SPD, DIE LINKE.PARTEI und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN				
Park + Ride - Konzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock					
Geplante Ber	atungsfolge:				
Datum	Gremium	Zuständigkeit			
03.11.2021	Bürgerschaft	Entscheidung			
14.10.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung			
07.10.2021	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung			

Die Beschlussvorlage wird um folgenden Punkt ergänzt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt:

Den kontinuierlich fortschreitenden Ausbau einer Ladeinfrastruktur für Elektromobilität auf sämtlichen P&R-Parkplätzen zu berücksichtigen. Zugunsten der flächendeckenden Bezahlbarkeit dieser Ladestrukturen verzichtet das P&R-Konzept dabei zunächst weitgehend auf die Installation von Schnellladesäulen. Das Angebot an Ladepunkten ist entsprechend dem Zuwachs am Elektro-Fahrzeugen in Stadt und Landkreis kontinuierlich auszubauen/anzupassen.

Sachverhalt:

Dieser vorliegende Änderungsantrag zielt auf eine Ergänzung der Bemühungen des Bauund Planungsausschusses ab. Die Änderungen in 2021/BV/2190-02 (ÄA) werden dabei ausdrücklich unterstützt.

Das Vorhalten von Ladesäulen ist richtig und wichtig, um die Elektromobilität in der Hansestadt Rostock über einen längeren Zeitraum aufzubauen. Zur langfristigen Leistungsfähigkeit des P&R-Konzeptes ist es dabei wichtig, dass die Landeangebote auf sämtlichen P&R-Plätzen regelmäßig erweitert werden. Aufgrund der längeren Standzeiten der PKW sollte auf den P&R-Parkplätzen dabei auf Schnellladesäulen verzichtet werden. Einerseits werden diese gegenwärtig bereits durch unternehmerische Anbieter in der Hansestadt errichtet. Andererseits sind sie in ihrer Anschaffung sehr teuer, der Stromabnahmepreis deutlich höher und die dafür notwendigen Materialien aktuell nur knapp verfügbar.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt:	
Produkt:	Bezeichnung:
ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:	Bezeichnung:
Vorlage 2021/BV/2190-08 (ÄA)	

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnis	haushalt	Finanz	haushalt
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit dem Antrag mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

x liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben

gez. Dr. Steffen Wandschneider-Kastell

gez. Eva-Maria Kröger

Fraktionsvorsitzender der SPD LINKE.PARTEI Fraktionsvorsitzende DIE

gez. Uwe Flachsmeyer

Fraktionsvorsitzender BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anlagen

Keine

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

2021/BV/2397 öffentlich

Entscheidendes Gremium:	Beteiligt:
Bürgerschaft	Zentrale Steuerung
fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	Rechts- und Vergabeamt Amt für Sport, Vereine und Ehrenamt Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Ortsamt Nordwest 1 Ortsamt Nordwest 2 Senator für Infrastruktur, Umwelt und Bau Bauamt Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Amt für Mobilität Eigenbetrieb KOE Amt für Umwelt- und Klimaschutz

Neubau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle – Fortsetzung der Standortsuche

Geplante Beratungsfolge:				
Datum	Gremium	Zuständigkeit		
31.08.2021	Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	Empfehlung		
02.09.2021	Ortsbeirat Lütten Klein (5)	Empfehlung		
07.09.2021	Ortsbeirat Schmarl (7)	Empfehlung		
07.09.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung		
14.09.2021	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen (1)	Empfehlung		
14.09.2021	Ortsbeirat Evershagen (6)	Empfehlung		
15.09.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung		
21.09.2021	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Empfehlung		
22.09.2021	Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	Empfehlung		
23.09.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung		
29.09.2021	Bürgerschaft	Entscheidung		

Beschlussvorschlag:

Die im Rahmen der vertiefenden Standortuntersuchung für den Neubau der kombinierten Eis- und Schwimmhalle eingegangenen Stellungnahmen wurden gemäß der Anlage 1 geprüft und bewertet. Im Ergebnis der vertiefenden Standortuntersuchung wird festgestellt, dass keiner der Standorte auf dem Messegelände Schmarl die Voraussetzungen für die Errichtung einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle gemäß den erforderlichen Parametern erfüllt.

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, weitere Standorte im Nordwesten der Stadt zu prüfen, die die erforderlichen Kriterien für die Ansiedlung einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle erfüllen (u. a. bisheriger Freihaltekorridor für die Verbindungsstraße zwischen der Stadtautobahn (B 103) und dem Ortsteil Groß Klein).

 Parallel sind die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zu untersuchen, unter denen die Errichtung der kombinierten Eis- und Schwimmhalle am Standort Hamburger Tor auf dem Messegelände in Schmarl möglich ist (z. B. Stapelung der Funktionen, geänderte Parameter für die Größe der Sportstätten, Trennung der Nutzungen und Errichtung von Schwimm-/Eishalle an verschiedenen Standorten). Hierfür sind im Rahmen einer städtebaulichen Studie oder eines Wettbewerbs neben den kommunalen Gremien der Planungs- und Gestaltungsbeirat zu hören und die Öffentlichkeit zu beteiligen.

Beschlussvorschriften: § 22 (2) Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V)

bereits gefasste Beschlüsse: 2016/AN/1852 2016/BV/2337 2017/BV/3031 2018/AN/3498 2020/AN/1541

Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 02.12.2020 hat die Bürgerschaft dem Oberbürgermeister den Auftrag erteilt, die Planungen zum Neubau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle zu forcieren. Dabei wurden die Vorteile der Kombination aus Eis- und Schwimmhalle gegenüber Einzelstandorten zu einem wesentlichen Kriterium bei der Standortprüfung, da sie Synergien bei den technischen und sonstigen Betriebskosten durch die ca. 15 %ige Deckung des Wärmebedarfes der Schwimmhalle über die Abwärme der Eishalle bringt. Dafür waren die Standortuntersuchungen für den Standort 1 (nördlich der Rotunde an der Messehalle) und den Standort 2 (Hamburger Tor) zu intensivieren.

Die Standorte 3 (Parkplatz östlich der Messehalle) und 4 (Dierkower Damm) wurden zuvor geprüft und als nicht geeignet eingeschätzt. Für den Standort 3 liegen die Gründe dafür in der nicht ausreichenden Fläche (Bedarf ca. 22.000 m² Netto-Grundfläche, vorhanden ca. 14.600 m²), den dann fehlenden Erweiterungs-möglichkeiten für die Messehalle und in der angespannten Parkplatzsituation bei Parallelveranstaltungen. Im Bereich am Dierkower Damm (Standort 4) ist die städtebauliche Konzeption für das neue Warnowquartier bereits weit fortgeschritten. Die Rahmenplanung ist fertiggestellt. Das Vorhaben einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle verträgt sich im Hinblick auf den Flächenbedarf und die Wechsel-wirkungen mit den angrenzenden Nutzungen (Verkehr, Immissionen) nicht mit den Entwicklungszielen für das Warnowquartier. Dort soll eine grüne Modellstadt der Zukunft entwickelt werden. Es wird ein neuer lebenswerter, lebendiger Stadtteil mit zahlreichen attraktiven Freiräumen und städtischen Plätzen mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstehen. Außerdem wird im Hinblick auf das Entgegenwirken einer weiteren Segregation ein Standort im Rostocker Nordwesten bevorzugt.

Die Untersuchungen erfolgten auf der Grundlage einer im Jahr 2019 erstellten Konzeptstudie zum Neubau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle durch das Planungsbüro MONTRA Bauplanung. Die Studie wurde im Auftrag des KOE auf Veranlassung eines Prüfauftrages der Bürgerschaft erarbeitet. Hintergrund für die vertiefenden Untersuchungen waren die festgestellten Bedarfe für den Neubau einer Schwimmhalle (nach Möglichkeit im Nordwesten von Rostock) einerseits und ein dringender Veränderungsbedarf an der bestehenden Eissporthalle andererseits.

Die Bewertung der Standorte in Bezug auf Zuschauerkapazitäten und die sportlichen Belange erfolgte auf der Grundlage einer durch das Amt für Sport, Vereine und Ehrenamt (damals noch Amt für Schule und Sport) verfassten Aufgabenstellung. Die Aufgabenstellung wurde durch den Kommunalen Eigenbetrieb Objektbewirtschaftung und Entwicklung präzisiert. Die Bewertung erfolgte weiterhin anhand von Kriterien, wie allgemeine Lage, Baurecht, Verkehrssituation und technische Erschließung.

Hinsichtlich des Raumprogramms und des Flächenbedarfs wurden seinerzeit die folgenden Eckdaten aus den Aufgabenstellungen zugrunde gelegt.

Eishalle: Haupthalle – Eisfläche gemäß IIHF mit Spielfläche 30 x 60 m, Eingangshalle / Foyer mit Gastronomie, Zuschauerkapazität: 1.800 + 200 (Infrastruktur). Trainingshalle mit einer Eisfläche von mind. 26 x 56 m. Daraus ergab sich eine erforderliche Mindest-Netto-Grundfläche (NGF) von 8.200 m².

Die Bau- und Ausstattungsanforderungen gemäß IIHF Ice Rink Guide bestehen in der Eignung für den Wettkampfbetrieb Oberliga (2.) Liga des DEB (Berücksichtigung einer Aufstiegsfunktion), Eiskunstlaufen, Short Track (anerkannter Bundesstützpunkt) und öffentliches Eislaufen (ICE Marketing GmbH).

- der nachfolgende Text des Sachverhaltes wurde am 03.09.2021 redaktionell ergänzt -03.1/ Ke

Schwimmhalle: Sportschwimmbecken 25 m, 8 Bahnen, Lehrschwimmbecken, Kleinkinderbecken, Saunalandschaft. Anlagen mit 200 Zuschauerplätzen, Wettkampfbereich, Gastronomiebereich sowie ggf. Freiluftfläche). Die Wasserfläche insgesamt muss mindestens 660 m² betragen. Daraus ergab sich eine erforderliche Mindest-Netto-Grundfläche (NGF) von 4.400 m².

Die Bau- und Ausstattungsanforderungen für wettkampfgerechte Schwimmsportstätten des DSV e.V. bestehen in der Eignung für nationale amtliche Wettkämpfe des DSV / LSV, für die Schwimmausbildung, den Gesundheits- und Rehasport sowie den Vereinssport.

Das Gesamtanforderungsprofil führte zum Bedarf einer Gesamt-Nettogeschossfläche von ca. 12.600 m².

Die Studie aus dem Jahr 2019 kam zu dem Schluss, dass der Standort 1 nördlich der Rotunde an der Messehalle aufgrund seiner sehr guten Erschließung, seiner guten Lage und der Eignung für eine künftige Erweiterung sehr gut für die Errichtung einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle geeignet ist. Auch für den Standort 2 - Hamburger Tor - wurde im Rahmen der Studie festgestellt, dass er aufgrund seiner guten Erschließung und der städtebaulich prägenden Lage für das Vorhaben geeignet ist.

Für die vertiefende Betrachtung der Standorte 1 und 2 erfolgte eine Beteiligung der Fachämter der Stadtverwaltung, der Versorgungsträger, aber auch der Messegesellschaft inRostock GmbH und der IGA GmbH. Diese wurden um Stellungnahme zum Vorhaben gebeten. Dabei war insbesondere auf die folgenden Kriterien einzugehen:

- Aktueller Stand des Planungs-/Baurechts,
- Eigentumsverhältnisse,
- Erreichbarkeit des jeweiligen Standortes mit dem ÖPNV,
- Erreichbarkeit des jeweiligen Standortes für den Individualverkehr,
- Unterbringung des ruhenden Verkehrs (bestehen evtl. Synergieeffekte mit vorhandenen Stellplatzanlagen, sind vorhandene Stellplätze gewidmet oder zweckgebunden),

- Bewertung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens sowie zu erwartende Eingriffe in Natur und Landschaft (Grünstrukturen, Biotope, vorhandene Ausgleichsmaßnahmenflächen, geschützte Böden, Überflutungsgefährdung, Immissionen u. a.) – Wo bestehen Restriktionen für das Vorhaben?
- Sind besondere Herausforderungen bei der Bebauung des jeweiligen Standortes bekannt (z. B. Baugrundverhältnisse, Hochwassergefahr)?
- Technische Ver- und Entsorgung des jeweiligen Standortes, insbesondere die Möglichkeiten der Energieversorgung,
- Anforderungen zur Einhaltung der Klimaschutzziele der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

In Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurde eine Abwägung der einzelnen Belange erstellt, siehe Anlage 1.

Am 11.03.2021 fand ein Gespräch zwischen dem potenziellen Investor und dem Oberbürgermeister sowie dem Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung statt. Im Rahmen dieses Gesprächs wurde deutlich, dass die Parameter für beide geplanten Nutzungen anzupassen waren. Nach den nun vorliegenden präzisierten Angaben werden folgende Grundflächen benötigt:

Eishalle neu: Die determinierende Komponente ist die 400 m Eisschnelllaufbahn mit den Abmessungen Länge = 170 m und Breite = 70 m. Die anderen Flächen können im Infield (100 m x 50 m + jeweils Halbkreise mit r = 25 m) untergebracht werden. Weiterhin sind Zuschauerränge (mit ansteigender Anordnung) mit ca. 7,50 m Tiefe zu berücksichtigen. Daraus ergibt sich ein Flächenbedarf von 12.000 m² Sportfläche bzw. 12.500 m² Netto-Grundfläche.

Schwimmhalle neu: Sportschwimmbecken (8 x 50 m), Lehrschwimmbecken, Kleinkinderbecken, Außenbecken, Saunalandschaft, Anlagen mit 1.500 Zuschauern (ggf. Kombination mit Eishalle, konstruktive Ideen erforderlich), Wettkampfbereich, Gastronomiebereich. Daraus ergibt sich ein Flächenbedarf von ca. 2.000 m² Wasserfläche bzw. 2.500 m² Netto-Grundfläche.

Zuschauer, Foyer, Funktionsräume neu (in Summe für beide Sportbereiche): Hier ergibt sich ein Flächenbedarf von ca. 7.000m² Netto-Grundfläche.

Insgesamt ergibt sich daraus eine Netto-Grundfläche von ca. 22.000 m² für beide Vorhaben.

Im Bereich des Messegeländes in Schmarl stehen für den Neubau der kombinierten Eisund Schwimmhalle jeweils die folgenden Flächen zur Verfügung:

Standort 1 – nördlich der Rotunde an der Messehalle	= 7.800 m²,
Standort 2 – am Hamburger Tor	= 14.700 m ²
Standort 3 – östlich der Messehalle	= 14.700 m².

Der Standort östlich der Messehalle ist im Ergebnis der Diskussion im Planungs- und Gestaltungsbeirat am 19.03.2021 erneut in die Betrachtung einbezogen worden, da nach Einschätzung der Mitglieder des Beirates die Standorte Hamburger Tor und nördlich der Rotunde aus städtebaulichen bzw. umwelt- und naturschutzfachlichen Gründen für eine kombinierte Eis- und Schwimmhalle nur wenig bzw. nicht geeignet erscheinen. Ein wesentliches Argument bei der Diskussion war dabei auch die Grundfläche der kombinierten Eis- und Schwimmhalle. Es ist davon auszugehen, dass vor allem vor dem Hintergrund, dass beide Vorhaben getrennt und damit zeitlich nacheinander durch unterschiedliche Bauherren realisiert werden, eine Reduzierung der Grundfläche durch "Stapeln" der Nutzungen auszuschließen ist.

Die nun vorliegenden Angaben zur Grundfläche der beiden Teilbaukörper sowie die Maßgabe, dass weiterhin vom Bau einer kombinierten Eis- und Schwimmhalle durch zwei Bauherren auszugehen ist, führen unter Berücksichtigung der o.g. maximal zur Verfügung stehenden bebaubaren Flächen zum Ausschluss der zu prüfenden Standorte auf dem Messegelände in Schmarl.

Alternativ sollen nun andere mögliche Standorte für die kombinierte Eis- und Schwimmhalle gesucht werden. Dabei soll die Ansiedlung weiterhin vorzugsweise im Nordwesten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erfolgen, um der Segregation in diesen Stadtteilen entgegenzuwirken. Ein möglicher Standort ist dabei der bisherige Freihaltekorridor für die Verbindungsstraße zwischen der Stadtautobahn (B 103) und dem Ortsteil Groß Klein, der nun aufgegeben wird. Damit stehen die dortigen Flächen neuen Nutzungen zur Verfügung. Die vertiefenden Untersuchungen erfolgen auf der Grundlage der zuletzt ermittelten Parameter und Flächenbedarfe.

Parallel dazu sind im Rahmen einer städtebaulichen Studie oder eines städtebaulichen Wettbewerbs die Voraussetzungen zu ermitteln, unter denen der Bau der Eis- und Schwimmhalle am Standort Hamburger Tor auf dem Messegelände in Schmarl möglich ist. Eine zu untersuchende Variante könnte die Stapelung der Funktionen sein, so dass weniger Grundstücksfläche benötigt würde. Eine weitere Option könnte die Trennung der Funktionen sein, so dass nur eine der beiden Nutzungen am Standort Hamburger Tor errichtet würde. Dies käme bei der derzeit absehbaren Errichtung durch zwei verschiedene Kostenträger und beim zeitlich getrennten Bau der beiden Nutzungen in Frage. Eine weitere Variante ist die Veränderung der Parameter für die Größe der Sportstätten.

- Ende der redaktionellen Ergänzung vom 03.09.2021 -

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

x liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1 Be	wertung der Standorte 1 und 2	öffentlich
------	-------------------------------	------------



Anlage 1 zur Beschlussvorlage über die Standortentscheidung zur kombinierten Eis- und Schwimmhalle

Hier: Vertiefende Prüfung der Standorte 1 und 2

Kriterium zur Bewertung des jeweiligen Standortes	Standort 1 – Nördlich der Rotunde	Standort 2 – Hamburger Tor	Bewertung
Lage innerhalb des Stadtgebietes	Der Standort liegt im Nordwesten der HRO, im Stadtteil Schmarl, im Bereich des früheren IGA- Geländes. Er wird begrenzt durch den Altarm des Schmarler Bachs im Westen, vorhandene Grünflä- chen innerhalb des IGA-Parks, den Groß Kleiner Damm im Osten sowie die Messehalle und die da- zugehörigen Parkplätze im Süden. Die Entfernung zur S-Bahnhalte- stelle Lütten Klein beträgt ca. 600 m.	Der Standort liegt im Nordwesten der HRO, im Stadtteil Schmarl, im Bereich des früheren IGA- Geländes. Er wird begrenzt durch die Alte Warnemünder Chaussee im Westen, vorhandene Wohnbe- bauung im Norden, eine Grünflä- che und den Schmarler Bach im Osten und die Warnowallee (Bun- desstraße 105) im Süden. In direk- ter Nähe liegt die S- Bahnhaltestelle Lütten Klein).	Die Lage innerhalb des Stadtge- biets ist bei beiden Standorten nahezu identisch. Es ergibt sich weder für den einen noch für den anderen Standort ein Vorzug oder Nachteil.
	0	0	
	Die Lage des Standortes im Nordwesten der Stadt wird zur Erhöhung der Attraktivität dieses Raumes als Wohnstandort beitra- gen (Anti-Segregation).	Die Lage des Standortes im Nord- westen der Stadt wird zur Erhö- hung der Attraktivität dieses Rau- mes als Wohnstandort beitragen (Anti-Segregation).	Die Steigerung der Attraktivität der Stadtteile im Nordwesten zur Minderung der Segregation ist an beiden Standorten gegeben.
	0	0	
	Die Kombination mit der Freizeit- nutzung des IGA-Parks wird sich positiv auswirken.		Hier ist ein Vorteil für den Stand- ort 1 gegeben, da die Einbindung in die Parkanlage nördlich der
	+	-	Messehalle und der Rotunde bes- ser gegeben ist als am Hamburger Tor.

Der Standort ist zzt. nicht attrak- tiv für eine Erschließung über den Busbahnhof am S-Bahn- Haltepunkt Lütten Klein (NVP- Radius von 400 m wird um ca. 200 m überschritten), denkbar ist eine Nutzung der Haltestellen am Groß Kleiner Damm, die zzt. aber nicht von der RSAG bedient werden. Hier wäre ein bzgl. Takt, Linienführung und Umsteigean- gebote attraktives Bedienungs- angebot zu schaffen, das mit der RSAG frühzeitig abzuklären ist. Eine Bündelung von Buslinien wie am S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein ist bei den Haltestellen am Groß Kleiner Damm nicht zu erwarten.	Der Standort ist gut für die Er- schließung über den Busbahnhof am S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein geeignet.	In Bezug auf die Erschließung durch den ÖPNV besteht ein klarer Vor- teil für den Standort 2.
-	+	

Städtebauliche Situation	Bei Errichtung der Eis- und Schwimmhalle am Standort 2 würde der Messeboulevard ge- stärkt und baulich gefasst. Die Gestaltung der Vorder-/Rückseite ist städtebaulich gut lösbar (Hauptfassade mit Eingängen nach Süden zum Messeboulevard, "Rückseite" nach Norden).	Es handelt sich um den Eingangs- bereich in den Park und den An- trittsort für die Messe. Der Stand- ort ist städtebaulich anspruchsvoll, sowohl räumlich als auch in der Höhenentwicklung. Die Blickbezie- hung vom S-Bahn-Haltepunkt Lüt- ten Klein zur Messehalle könnte beeinträchtigt werden.	Der Standort 2 ist für eine städte- baulich anspruchsvollere Bebau- ung prädestiniert. Bei der geplan- ten Eis- und Schwimmhalle han- delt es sich eher um einen Zweck- bau, der sich am Standort 1 besser einfügen lässt. Bei Nutzung dieses Standortes für die Eis- und Schwimmhalle wären attraktivere Alternativen einer baulichen Nutzung nicht mehr möglich (ggf. für städtebauliche Dominaten). Der Standort ist von allen Seiten einsehbar und er- zeugt hohen gestalterischen Auf- wand beim Umgang mit den Rück- seiten.
	+	-	
	Der hohe gestalterische Anspruch für das zukünftige Bauvorhaben in der Nähe von Rotunde und der Messehalle erfordert die frühzei- tige Einbindung des Planungs- und Gestaltungsbeirats und evtl. einen Realisierungswettbewerb.	Der hohe gestalterische Anspruch für das zukünftige Bauvorhaben am Hamburger Tor erfordert die frühzeitige Einbindung des Pla- nungs- und Gestaltungsbeirats und evtl. einen Realisierungswettbe- werb.	Es gelten für beide Standorte ho- he gestalterische Ansprüche. Für beide Standorte ist frühzeitig der Planungs- und Gestaltungsbeirat zu beteiligen und evtl. einen Rea- lisierungswettbewerb durchzufüh- ren.
	0	0	

Aktueller Stand des Planungs- bzw. Baurechts	Standort liegt im Geltungsbereich des seit dem 23.06.1999 rechts- wirksamen Bebauungsplans Nr. 06.SO.48.1 "Sondergebiet Messe", geändert durch die mit Ablauf des 21.08.2002 rechtswirksame 1. Än- derung. Die Flächen sind teilweise als Sondergebiet "Messe", aber ohne Baugrenzen festgesetzt. Teilweise sind die betroffenen Flächen als öffentliche Grünflä- chen mit der Zweckbestimmung "Parkanlage" und "Spielanlage" sowie als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Diese dienen der Kompensation von Eingriffen in Natur und Land- schaft.	Standort liegt im Geltungsbereich des seit dem 23.06.1999 rechts- wirksamen Bebauungsplans Nr. 06.SO.48.1 "Sondergebiet Messe", geändert durch die mit Ablauf des 21.08.2002 rechtswirksame 1. Ände- rung. Die Flächen sind teilweise als Sondergebiete "Messe" und teil- weise als Verkehrsflächen beson- derer Zweckbestimmung "Ver- kehrsberuhigte Mischverkehrsflä- che" und "Parkfläche" festgesetzt. Eine Realisierung der Hochbauten erfolgte bisher nicht. Die Parkplät- ze und die verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche wurden her- gestellt.	Für beide Standorte ist derzeit kein Baurecht gegeben. Es wird an beiden Standorten eine Änderung des rechtswirksamen Bebauungs- plans erforderlich.
	0	0	

Baurecht für die kombinierte Eis- und Schwimmhalle besteht derzeit nicht. Hierfür muss der rechts- wirksame <u>Bebauungsplan</u> im Hin- blick auf die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbau- baren Grundstücksflächen und ggf. die örtlichen Verkehrsflächen <u>geändert werden</u> . Da die Grund- züge der Planung berührt werden, ist die Anwendung des verein- fachten Verfahrens für die Be- bauungsplan-Änderung gemäß § 13 BauGB nicht möglich.	Baurecht für die kombinierte Eis- und Schwimmhalle besteht derzeit nicht. Hierfür muss der rechtswirk- same Bebauungsplan im Hinblick auf die Art und das Maß der bauli- chen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und ggf. die örtlichen Verkehrsflächen geän- dert werden. Da die Grundzüge der Planung berührt werden, ist die Anwendung des vereinfachten Ver- fahrens für die Bebauungsplan- Änderung gemäß § 13 BauGB nicht möglich.	Für beide Standorte ist derzeit kein Baurecht gegeben. Es wird an beiden Standorten eine Änderung des rechtswirksamen Bebauungs- plans erforderlich.
Eine Befreiung von den Festset- zungen des B-Planes ist nicht möglich, da die Abweichungen für das geplante Vorhaben die Grundzüge der Planung berühren.	Eine Befreiung von den Festset- zungen des B-Planes ist nicht mög- lich, da die Abweichungen für das geplante Vorhaben die Grundzüge der Planung berühren.	
0	0	
Eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter kann zum gegenwärtigen Stand der Planung nicht abschließend beurteilt und daher auch nicht ausgeschlossen werden. Auch aus diesem Aspekt heraus ist das Re- gelverfahren zu wählen, da es ge- setzmäßig eine Umweltprüfung enthält.	Eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter kann zum gegenwärtigen Stand der Planung nicht abschließend beur- teilt und daher auch nicht ausge- schlossen werden. Auch aus die- sem Aspekt heraus ist das Regel- verfahren zu wählen, da es ge- setzmäßig eine Umweltprüfung enthält.	

	Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB kann für die Ände- rung des Bebauungsplans nicht angewandt werden, da es nicht für städtebauliche Planungen zu- gelassen ist, die eine bauliche Entwicklung auf Außenbereichs- flächen vorsieht. Die Grünflächen nördlich des Sondergebiets S 3 sind in diesem Sinne Außenbe- reichsflächen.		
	0	0	
Darstellung im Flächennutzungs- plan	Darstellung als sonstiges Sonder- gebiet SO 6.1 "Messegelände". Teile des künftigen Plangebietes sind als Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Parkanlage" dargestellt (Warnowniederungs- park Schmarl / Groß Klein). Teilweise Darstellung als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Hier: Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB. Eine <u>Entwicklung aus dem FNP</u> ist <u>nicht gegeben</u> , die Änderung des FNP wird erforderlich.	Darstellung als sonstiges Sonder- gebiet SO 6.2 "Messe – Hamburger Tor". Eine <u>Entwicklung aus dem FNP</u> ist somit <u>nicht gegeben</u> , eine Ände- rung des FNP wird erforderlich.	Eine Entwicklung aus dem FNP ist an beiden Standorten nicht gege- ben, eine Änderung des FNP wird erforderlich.
	0	0	

Darstellung im Landschaftsplan	Eine bauliche Überprägung von Teilbereichen der Niederung des Schmarler Bachs <u>widerspricht den</u> <u>Darstellungen des Landschafts-</u> <u>plans</u> . Dieser stellt den Niede- rungsbereich als Maßnahmen- bzw. Ausgleichsfläche i.S.d. § 1a (3) BauGB dar.	Die bauliche Überprägung von Teilbereichen der festgesetzten Sondergebiets- bzw. Verkehrsflä- chen <u>entspricht den Darstellungen</u> <u>des Landschaftsplans</u> . Dieser stellt ein Sondergebiet dar. Lediglich rund um den Graben 2/1 ist eine Grünverbindung dargestellt.	Der Standort 2 entspricht den Dar- stellungen und Entwicklungszielen des Landschaftsplans. Am Stand- ort 1 besteht ein Widerspruch zu Darstellungen und Entwicklungs- zielen des Landschaftsplans.
	-	+	
	Eine bauliche Entwicklung inner- halb des Niederungsbereichs <u>steht dem im Landschaftsplan</u> <u>formulierten Entwicklungsziel</u> , Niederungsgebiete der Warnow- Nebenbächen grundsätzlich frei von Bebauung zu halten <u>entge-</u> <u>gen</u> .		Am Standort 1 besteht ein Wider- spruch zu Entwicklungszielen des Landschaftsplans.
	-	+	
Vorgaben des Umweltqualitäts- zielkonzeptes	Auch bei einer Auffüllung des Niederungsbereichs, um der bin- nenseitigen Überflutungsgefahr zu begegnen, ist mit einem <u>Ver- lust</u> weiterer <u>wertvoller Biotop-</u> <u>strukturen mit Lebensraumquali-</u> <u>tät für geschützte Tier- und Pflan-</u> <u>zenarten sowie hochwertige Bö-</u> <u>den</u> zu rechnen. Ein orts- und funktionsnaher Ausgleich (Ersatz- pflanzung) ist aufgrund der erfor- derlich besonderen Bodenver- hältnisse, hier Niedermoorböden, besonders schwierig herzustellen.		Hier besteht ein klarer Vorteil am Standort 2, da die voraussichtli- chen Konflikte im Hinblick auf den Biotop- und Artenschutz deutlich geringer sein werden.

Anlage 1 zur Beschlussvorlage über die Standortentscheidung zur kombinierten Eis- und Schwimmhalle

-	+	
Im rechtskräftigen Bebauungs- plan 06.SO.48 sind im nördlichen Teilbereich der Maßnahmenfläche zwei gesetzlich geschützte Bioto- pe nachrichtlich gekennzeichnet. Um eine unzulässige Zerstörung, Beschädigung, Veränderung des charakteristischen Zustandes o- der sonstigen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung dieser Biotope zu vermeiden, sind die gemäß Umweltqualitätsziel- konzept (UQZK) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock defi- nierten <u>Pufferabstände zu gesetz- lich geschützten Biotopen von</u> <u>30 m bzw. 60 m zu intensiver Nut- zung bzw. Bebauung einzuhalten</u> .		Hier besteht ein klarer Vorteil am Standort 2, da die voraussichtli- chen Konflikte im Hinblick auf den Biotop- und Artenschutz deutlich geringer sein werden.
-	+	

1	Vorgaben des in Aufstellung be- findlichen Umwelt- und Freiraum- konzeptes	Eine (teilweise) Bebauung des Niederungsbereichs <u>widerspricht</u> <u>den Darstellungen des im Entwurf</u> <u>vorliegenden Umwelt- und Frei-</u> <u>raumkonzepts</u> (UFK, Stand 12/2020). Dieses weist den Niede- rungsbereich als Freiraumachse aus und stellt den Niederungsbe- reich als geschützten Boden dar. Ferner wird der Niederungsbe- reich in der Abbildung 36 "Um- weltqualität" als ökologische Vor- rangfläche eingestuft. Laut Erläu- terungsbericht zum UFK S. 117 sind diese Bereiche von einer baulichen Inanspruchnahme zwingend auszuschließen.	Die <u>Darstellungen des Umwelt- und</u> <u>Freiraumkonzepts</u> (UFK, Stand 12/2020) stehen der avisierten baulichen Entwicklung <u>nicht ent-</u> <u>gegen</u> . Das UFK stellt in diesem Bereich keine Freiraumachse dar. Dieser Bereich wurde ausgespart.	Der Standort 2 entspricht den Dar- stellungen und Zielstellungen des UFK. Standort 1 steht im Wider- spruch zu Darstellungen und Ziel- stellungen des UFK.
		-	+	

Zu erwartende Eingriffe in Natur und Landschaft	Der Niederungsbereich des Schmarler Baches ist als Kompen- sationsmaßnahmenfläche im rechtskräftigen B-Plan 06.SO.48 festgesetzt und Eingriffen in Bo- den, Natur und Landschaft zuge- ordnet. Die Maßnahmenfläche hat die festgesetzte Entwicklung voll- zogen, so dass diese heute <u>wert- volle naturnahe Biotopstrukturen</u> <u>beinhaltet</u> , die auch der Tierwelt vielfältige Lebensräume bieten.	Die Flächen rund um das Hambur- ger Tor sind als Sondergebiets- bzw. Verkehrsflächen im rechts- kräftigen B-Plan 06.SO.48 festge- setzt. Entlang der nördlichen Gel- tungsbereichsgrenze ist eine öf- fentliche Grünfläche (G7) darge- stellt. Infolge der zum Teil bereits erfolgten Umsetzung der Planin- halte handelt es sich bei den bau- lich zu überprägenden Bereichen hauptsächlich um <u>naturschutz- fachlich wenig wertvolle Sied- lungsbiotope</u> (u.a. Parkplatz/ versiegelte Freifläche, Zierrasen etc.). Lediglich der tw. ältere Baumbestand weist einen höhe- ren naturschutzfachlichen Wert auf.	Die in Aussicht genommenen Bau- flächen am Standort 1 greifen teilweise in den Niederungsbe- reich des Schmarler Baches ein. Dieser weist wertvolle naturnahe Biotopstrukturen auf, die auch der Tierwelt vielfältige Lebensräume bieten. Bei den in Aussicht genommenen Bauflächen am Standort 2 handelt es sich hauptsächlich um natur- schutzfachlich wenig wertvolle Siedlungsbiotope. Lediglich der teilweise ältere Baumbestand weist einen höheren naturschutz- fachlichen Wert auf.
	-	+	
	Eine Überprägung von Teilberei- chen der Maßnahmenfläche <u>führt</u> <u>zur nachhaltigen Störung der be-</u> <u>stehenden wertvollen Grünstruktur</u> <u>und zu einer Minderung der fest-</u> <u>gesetzten Kompensationswirkung</u> . Die damit verbundenen Eingriffe sind adäquat auszugleichen.	Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt <u>Baumpflanzungen im Bereich der Verkehrsflächen</u> (je 400 m² ein Baum) <u>fest</u> . Dieses Pflanzerforder- nis ist bei Überplanung auszuglei- chen.	Der Eingriff in bestehende Biotop- und Grünstrukturen ist am Stand- ort 1 wesentlich größer als am Standort 2.
	-	+	

	Mit der Überprägung von Teilflä- chen der festgesetzten Maßnah- menfläche sowie der angrenzen- den Grünflächen geht eine <u>Aus-</u> <u>weitung von baulichen Nutzungs-</u> <u>strukturen in den Außenbereich</u> einher. Diese Entwicklung steht im <u>Widerspruch zu</u> dem im § 1a (2) BauGB verankerten <u>Grundsatz zum</u> " <u>sparsamen Umgang mit Grund</u> <u>und Boden".</u>	Die avisierte bauliche Überprä- gung von Teilflächen der festge- setzten Sondergebiets- und Ver- kehrsflächen entspricht dem im § 1a (2) BauGB verankerten Grund- satz des "sparsamen Umgangs mit Grund und Boden". Es findet <u>keine</u> <u>Ausweitung in den Außenbereich</u> statt, wenn die öffentliche Grün- fläche (G7) südlich des Grabens 2/1 (Dragunsgraben) von der Be- bauung freigehalten wird.	Am Standort 2 werden nur bereits baulich überprägte Flächen über- plant, am Standort 1 erfolgt eine Entwicklung in den Außenbereich hinein.
	-	+	
Vorgaben / Restriktionen zur Vermeidung von Konflikten und Eingriffen in Natur und Landschaft	Der geplante G <u>ebäudekörper samt</u> <u>seiner Außen- und Nebenflächen</u> <u>ist außerhalb des Niederungsbe-</u> <u>reichs bzw. der festgesetzten Maß-</u> <u>nahmenfläche zu positionieren,</u> um die wertvollen Biotopstruktu- ren mit der hohen Lebensraum- qualität für geschützte Tierarten, im UFK als ökologische Vorrang- fläche dargestellt, dauerhaft zu erhalten. Eine Überschüttung des Niederungsbereichs zu Zwecken der Abwehr der Überflutungsge- fahr für die geplante Eis- und Schwimmhalle ist zu unterlassen.	Die im rechtskräftigen B-Plan 06.SO.48 <u>festgesetzte öffentliche</u> <u>Grünfläche G7</u> entlang des Gra- bens 2/1 <u>ist zu erhalten</u> . Die Be- bauung sollte sich an den festge- setzten Sondergebiets- und Ver- kehrsflächen orientieren.	Die Hinweise können für beide Standorte im Rahmen der ver- bindlichen Planung berücksichtigt werden.

Um auch nachhaltige betriebsbe- dingte Störungen auf die Fauna zu vermeiden, sind ggf. abschirmen- de Maßnahmen (z.B. Abpflanzun- gen etc.) einzuplanen und ent- sprechende Pufferabstände zu be- rücksichtigen. Eine Veränderung der Grundwasserstände infolge der Bauarbeiten bzw. Bebauung ist zu vermeiden.	Besonders wertvolle ältere Einzel- bäume mit artenschutzfachlicher Relevanz (Quartier- oder Höhlen- bäume) sollten erhalten und in die Freiraumgestaltung eingebun- den werden.	Die Hinweise können für beide Standorte im Rahmen der ver- bindlichen Planung berücksichtigt werden.
Die im UQZK definierten Pufferab- stände zu den im rechtskräftigen B-Plan nachrichtlich dargestellten, nördlich angrenzenden gesetzlich geschützten Biotopen (30 m/60 m) ist einzuhalten. Eine mögliche Be- bauung ist dementsprechend ab- zurücken.		Die Hinweise können für beide Standorte im Rahmen der ver- bindlichen Planung berücksichtigt werden.
0	0	

Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes	Aktuelle Daten zum Vorkommen geschützter Arten liegen derzeit nicht vor. Laut Einschätzung des Sachgebiets Naturschutz und Stadtökologie des Amts für Stadt- grün, Naturschutz und Friedhofs- wesen ist jedoch das <u>Vorkommen</u> <u>verschiedener gesetzlich geschütz-</u> <u>ter Tierarten wie Fischotter, Fle-</u> <u>dermäuse, Amphibien, Reptilien</u> <u>und Brutvögel im Niederungsbe-</u> <u>reich möglich</u> . Bei einer Überprä- gung dieser Bereiche ist u.a. mit der Zerstörung/Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu rechnen.	Aktuelle Daten zum Vorkommen geschützter Arten liegen derzeit nicht vor. Die betreffende Fläche wird hauptsächlich von typischen Siedlungsbiotopen mit zum Teil großflächigen Versiegelungsantei- len geprägt. Diese <u>Biotopstruktu- ren eignen sich nicht als Lebens-</u> raum für gesetzlich geschützte Ar- ten. Einzige Ausnahme bildet der zum Teil ältere Baumbestand, der ggf. Lebensraumstrukturen für Brutvögel und/oder Fledermäuse aufweisen kann.	Am Standort 1 besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit des Vorkom- mens geschützter Tierarten (u.a. Tierarten Fischotter, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Brutvögel); Konflikte Artenschutz sind zu er- warten. Am Standort 2 besteht eine gerin- ge Wahrscheinlichkeit des Vor- kommens geschützter Tierarten (ausschließlich ältere Einzelbäu- me weisen Potential auf) und eine geringe Wahrscheinlichkeit von Artenschutzkonflikten.
	-	+	
Umweltverträglichkeit des Vorha- bens	Überprägung von Außenbereichs- flächen; <u>Widerspruch zu sparsa-</u> <u>men Umgang mit Grund und Bo-</u> <u>den gem. § 1a BauGB</u>	Fokussierung auf bebaute/ vorgeprägte Bereiche, <u>entspricht</u> <u>dem sparsamen Umgang mit</u> <u>Grund und Boden gem. § 1a (3)</u> <u>BauGB</u>	Die in Aussicht genommene Ent- wicklung am Standort 1 steht in Widerspruch zur Bodenschutz- klausel und zum Bodenschutzkon- zept. Die geplante Entwicklung am Standort 2 entspricht der Boden-
	-	+	schutzklausel.

	Soweit die Grundfläche des Vorhabens 2 ha erreicht oder überschreitet, wird aufgrund der nun laufenden Änderung des Bebauungsplans gem. Anlage 1 UVPG Nr. 18.8 i. V. m. Nr. 18.7.2 eine allgemeine Vorprüfung er- forderlich. Gemäß Geschäftsanweisung 7/1 würde diese durch die UVP- Fachstelle erarbeitet. Falls eine Genehmigung nach BImSchG erforder- lich ist, wäre gem. § 7 Abs. 2 UVPG eine standortbezogene Vorprüfung durch das zuständige StALU MM erforderlich. Die entsprechende Unter- lage würde gleichfalls durch die UVP-Fachstelle erarbeitet, zur Vorlage beim StALU MM.	
Belange des Immissionsschutzes	Zur Kälteanlage Eishalle: Unabhängig vom Standort bedarf die geplante Ammoniak-Kälteanlage ggf. eines Genehmigungsverfahrens nach dem BlmSchG, sofern die mögliche Kältemittelkapazität drei Tonnen Ammoniak entspricht oder übersteigt. Der Verfasser der Konzeptstudie vom 31.05.2019 bezieht sich möglicherweise nur auf die tatsächlich verwendete Ammoniakmenge. Zum Vergleich: die Ammoniak-Kapazität der bestehenden Eishalle beträgt 6,5 Tonnen. Das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt, Abteilung Immissions- und Klimaschutz, Abfall und Kreislaufwirtschaft sowie das Landesamt für Gesundheit und Soziales sind in den Planungsprozess einzubeziehen.	

+	-
	den.
Nachtzeitraum zu untersuchen.	keitsprüfung durchgeführt wer-
dem Halleninneren im Tag- und	schalltechnische Machbar-
kehre sind auch Emissionen aus	sind, sollte eine früh-zeitige
Parkflächen und Besucherver-	zungen für die Eishalle geplant
nen durch technische Anlagen,	untersuchen. Sofern Sondernut-
bedürftigen Nutzungen einge- halten werden. Neben Emissio-	im Tag- und Nachtzeit-raum zu
an den nächstgelegenen schutz-	cherverkehre sind auch Emissi- onen aus dem Hallen-inneren
nate die Richtwerte der TA Lärm	Anlagen, Parkflächen und Besu-
halle während der Sommermo-	Emissionen durch technische
nen Sondernutzungen der Eis-	gen eingehalten werden. Neben
riante und bei ggf. vorgesehe-	nen schutzbedürftigen Nutzun-
in der geplanten Ausführungsva-	TA Lärm an den nächstgelege-
Nachweis erbracht werden, dass	mermonate die Richtwerte der
schen Unter-suchung soll der	der Eishalle während der Som-
schätzt. Mit der schalltechni-	vorgesehenen Sondernutzungen
grundsätzlich möglich einge-	führungsvariante und bei ggf.
am geplanten Standort als	den, dass in der geplanten Aus-
von Schwimm- und Eishalle wird	soll der Nachweis erbracht wer-
bestimmungsgemäße Betrieb	schalltechnischen Untersuchung
gungsverfahren erforderlich. Der	verfahren erforderlich. Mit der
ist spätestens zum Baugenehmi-	achtens im Plangenehmigungs-
schalltechnischen Gutachtens	ternen, schalltechnischen Gut-
Die Erarbeitung eines externen,	Es ist eine Erarbeitung eines ex-

Baugrundverhältnisse und Belange	Im westlichen Bereich des Plan-	Das Vorkommen schützenswerter	
des Bodenschutzes	gebietes nördlich der Rotunde	Böden im Bereich Hamburger Tor	
	liegt die geplante Bebauung im	wurde im Rahmen des Boden-	
	Bereich hochwertiger Böden	managementkonzeptes für den	
	(mächtiges Niedermoor am	IGA-Park gut dokumentiert. Im	
	Schmarler Bach sowie daran an-	östlichen Bereich der derzeit	
	schließend Humusgley aus	versiegelten Flächen wurden	
	Sand). Diese Böden besitzen die	damals Moormächtigkeiten bis 60	
	höchste Schutzwürdigkeit und	cm erbohrt. Die Mächtigkeit steigt	
	sind laut Bürgerschaftsbe-	in Richtung Osten zum Schmarler	
	schluss nicht baulich in An-	Bach hin deutlich an und erreicht	
	spruch zu nehmen (vgl. Boden-	dort bis zu 1,80 m.	
	schutzkonzept 2019). Umringt	Die Böden im Bereich der	
	werden die Niedermoorböden	bestehenden Versiegelung sind	
	von einer 60 m breiten Moor-	bereits anthropogen überprägt.	
	schutzzone, die ebenfalls von	Inwieweit sich unter den versie-	
	Bebauung frei zu halten ist. Die	gelten Bereichen noch Reste von	
	Bebauung ragt mit ca. 9.000 m²	Niedermoorböden im Untergrund	
	in die Moorschutzzone hinein	befinden, ist nicht bekannt, es	
	(3.600 m² Gebäude, 5.400 m²	muss jedoch damit gerechnet	
	versiegelte Außenbereich) und	werden. Der grüne unversiegelte	
	beansprucht 2.100 m² geschütz-	Bereich zw. Versiegelungsfläche	
	te Böden nach Bodenschutzkon-	und Schmarler Bach ist durch	
	zept HRO (1.000 m² Gebäude,	mächtige Niedermoorböden	
	1.100 m² versiegelte Außenbe-	geprägt, für die keine Anzeichen	
	reich).	für eine anthropogene Vorbe-	
		lastung vorliegen (hohe	
		Schutzwürdigkeit).	

Sehr schlechte Erfahrungen wur- den bereits beim Bau der Rotunde gemacht, die ebenfalls im Bereich dieser Böden errichtet wurde. Die planmäßige Verwirklichung der Rotunde war aufgrund der extrem schwierigen Baugrundverhältnisse (tiefgründiges Niedermoor) nicht möglich, da für die ursprüngliche Höhe der Rotunde kein aus- reichend tragfähiger Baugrund bereichen auf diesen Böden muss daher sowohl aus Sicht des Bo- denschutzes als auch vor dem Hintergrund des Rotunde-Baus als äußert kritisch bewertet werden.Die Moorschutzzone erstreckt sich von Osten her bis etwa zur Hälfte der Flächen in die bestehende ver- siegelte Bräche hinein. Da der Flächen anteil für die Eis- /Schwimmhalte jedoch bereits baugetiet in in Anspruch genommen ist, ist hier kein Belang geltend zu machen.Im mitteren und westlichen Bereich des Plangebietes herr- schen Böden mutsd daher sowohl aus Sicht des Bo- denschutzes als auch vor dem Hintergrund des Rotunde-Baus als äußert kritisch bewertet werden.Im Mitteren Schutz- würdigkeit vor, einer Bebauung steht in diesen Böden muss daher sownach aus Sicht des Bo- denschutzes als auch vor dem Hintergrund des Rotunde-Baus als äußert kritisch bewertet werden.Ingesamt ist einzuschätzen, dass der Standort durch die bereits teilweise vorhandene anthropogene Überprägung der Böden geeignet ist. Der in der Planstudie dargestellte Gebäudeumriss wäre aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes daher so umsetzbar, soweit sich der Grundriss auf die jetzt versiegelte Bäche beschränkt und nicht in Richtung Osten ausgedehnt wird. Der grüne uurversiegelte Bäche he beschränkt und nicht in Richtung Osten ausgedehnt wird. Der grüne uurversiegelte Bäche und	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	Aus dem Bodenmanagement- konzept für die IGA 2003 liegen bereits detaillierte boden- kundliche Informationen im nähe- ren Umfeld vor. Diese Untersu- chungen sollten durch weitere Bodenuntersuchungen speziell im Bereich der westlichen geplanten Hallenrandbereiche ergänzt wer- den, um die hochwertigen Böden exakt abgrenzen zu können.	Von besonderen Heraus- forderungen in Bezug auf den Baugrund ist vermutlich nicht auszugehen. Dies muss jedoch über ein Baugrundgutachten abgeklärt werden.	
Belange des Gewässerschutzes, Überflutungsgefahr	 Das Areal nördlich der Rotunde ist überflutungsgefährdet, so- wohl durch Sturmfluten der Ost- see als auch durch Starknieder- schläge, weil es zum Niede- rungsgebiet des Schmarler Ba- ches gehört. Das Sturmflutrisiko ist stark herabgesetzt, da sich die Fläche hinter der Sturmflut- schutzlinie Groß Klein – Schmarl befindet. Um der binnenseitigen Überflu- tungsgefahr zu begegnen, müsste das benötigte Gelände am Rand der Niederung großflächig aufge- füllt werden. Dem stehen jedoch die Belange des Bodenschutzes entgegen. 	+ In den Randlagen besteht auch in diesem Areal eine Überflutungs- gefährdung. Die potenzielle Betroffenheit im Falle eines extremen Sturmflutereignisses ist hier jedoch noch geringer als am Standort Rotunde. Die binnenseitige Überflutungs- gefahr ist hier wesentlich geringer und begrenzt auf den nördlichen Randbereich. Hier würden wahr- scheinlich einfache bauliche Vorkehrungen ausreichen, um Überflutungsschäden zu ver- meiden.	
	-	+	

Erschließung ÖPNV	 Der Standort ist zzt. nicht attraktiv für eine Erschließung über den Busbahnhof am S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein (NVP-Radius von 400 m wird um ca. 200 m überschritten), denkbar ist eine Nutzung der Haltestellen am Groß Kleiner Damm, die zzt. aber nicht von der RSAG bedient werden. Hier wäre ein bzgl. Takt, Linienführung und Umsteigeangebote attraktives Bedienungsangebot zu schaffen, das mit der RSAG frühzeitig abzuklären ist. Eine Bündelung von Buslinien wie am S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein ist bei den Haltestellen am Groß Kleiner Damm nicht zu erwarten. 	Der Standort ist gut für die Er- schließung über den Busbahnhof am S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein geeignet.	In Bezug auf die Erschließung durch den ÖPNV besteht ein klarer Vor- teil für den Standort 2.
	-	+	
Erschließung SPNV	Der Standort ist wenig attraktiv für die Erschließung über den S- Bahn-Haltepunkt Lütten Klein (am Rand vom 600 m-Radius lt. NVP), denkbar wäre eine zu schaffende Busverbindung zwischen dem S- Bahn-Haltepunkt Lütten Klein und den Bushaltestellen am Groß Klei- ner Damm. Dies erfordert Umstei- gen und ist frühzeitig mit der RSAG abzustimmen.	Der Standort ist gut für die Er- schließung über den S-Bahn- Hal- tepunkt Lütten Klein geeignet.	In Bezug auf die Erschließung durch den SPNV besteht ein klarer Vorteil für den Standort 2.

	-	+	
Belange mobilitätseingeschränkter Menschen	Je nach Lage der Zu- und Aus- gänge zur Eis- und Schwimm- halle beträgt die Entfernung ca. 200 m +/- Es werden Abstimmungen mit der B werden empfohlen, um für mobilitä besten Lösungen zu finden.		Es ergibt sich für keine der beiden Standorte ein klarer Vor- oder Nachteil.
	0	0	
Erschließung Radverkehr	Der Standort ist über den Groß Kleiner Damm an das Radwege- netz angebunden.	Der Standort ist über die Alte Warnemünder Chaussee an das Radwegenetz angebunden.	Eine Anbindung an das Radwege- netz ist an beiden Standorten ge- geben.
	0	0	
Fahrradstellplätze	Es sind ausreichende Kapazitäten im Rahmen der weiteren Planung des Vorhabens zu berücksichtigen und für den Radverkehr sinnvolle Stand- orte zu finden. Es gilt die Stellplatzsatzung der HRO.		
Erschließung Kraftfahrzeuge im Regelbetrieb	Die Erschließung für Kfz ist sehr gut über den Groß Kleiner Damm, die B 105, die B 103, die A 19 und die A 20.	Die Erschließung für Kfz ist sehr gut über die Alte Warnemünder Chaussee, die B 105, die B 103, die A 19 und die A 20.	Die Anbindung für Kraftfahrzeuge ist an beiden Standorten sehr gut.
	0	0	

Erschließung Kraftfahrzeuge bei Veranstaltungen	Die Qualität der verkehrlichen Ersch wird abhängig von den Veranstaltur der Veranstalter bzw. Betreiber sein gen u. a. auch mit den Ämtern 68 (Ve 66 sowie der Polizei zu führen, ggf. s tungen und den Verkehrskonzepten wendig oder Verkehrsflusssteuerung 66/Straßenbaulastträger, Amt 68/St als Ordnungsbehörden einbeziehen		
Pkw-Stellplätze	Die in der Konzeptstudie getroffen A sind noch zu konkretisieren, für die Stellplatzbedarfe unter Berücksicht HRO zu ermitteln. Mit den jetzigen Eigentümern/Betre ze, auf deren Nutzung in dieser Kon mit den jeweiligen Fachämtern (Wid ger) und 60 (Baulasten) ist zu prüfer und ob die Stellplatzkapazitäten die sie ggf. zu erweitern sind ("Synergie 28.01.21)		
Stellplätze für Reisebusse	Lösungen für Reisebusse sind bei der Planung zu berücksichtigen, es ist zu prüfen, ob der südlich des Hamburger Tores gelegene Reisebus-Parkplatz (ca. 16 Stell- plätze) z. B. bei Veranstaltungen in der Eis- und Schwimmhalle genutzt werden kann (ca. 400 m entfernt).Lösungen für Reisebusse sind zu berücksichtigen, es ist zu prüfen, ob der südlich angrenzende Rei- sebus-Parkplatz (ca. 16 Stell- z. B. bei Veranstaltungen in der Eis- und Schwimmhalle genutzt werden kann (ca. 400 m entfernt).		Es gibt sich im Hinblick auf die Un- terbringung von Stellplätzen für Reisebusse kein Vorteil für einen der beiden Standorte.
	0	0	

Anlage 1 zur Beschlussvorlage über die Standortentscheidung zur kombinierten Eis- und Schwimmhalle

Schulbusverkehr	mit der RSAG zu prüfen sein, ob die	Abhängig vom Nutzungskonzept der Eis- und Schwimmhalle wird ggf. mit der RSAG zu prüfen sein, ob die Einordnung einer Schulbushalte- stelle notwendig wird und möglich ist.	
	0 0		

Bedingungen zur technischen Ver-	Bei der Wahl der Einleitpunkte für	Bei der Wahl der Einleitpunkte für	Die Hinweise können für beide
und Entsorgung des Standortes	das Regenwasser in den Draguns-	das Regenwasser in den Draguns-	Standorte im Rahmen der ver-
0 0	graben - Gewässer II. Ordnung Nr.:	graben - Gewässer II. Ordnung Nr.:	bindlichen Planung berücksichtigt
	2/1 (Standort 2) - beziehungsweise	2/1 (Standort 2) - beziehungsweise	werden.
	in den Schmarler Bach - Gewässer	in den Schmarler Bach - Gewässer	
	II. Ordnung Nr.: 2 hat der Wasser-	II. Ordnung Nr.: 2 hat der Wasser-	
	und Bodenverband folgende Hin-	und Bodenverband folgende Hin-	
	weise und Forderungen:	weise und Forderungen:	
	1. Grundsätzlich sollten die Ein-	1. Grundsätzlich sollten die Ein-	
	leitmengen so berechnet sein,	leitmengen so berechnet sein,	
	dass eine hydraulische Überlas-	dass eine hydraulische Überlas-	
	tung der Gewässer ausgeschlos-	tung der Gewässer ausgeschlos-	
	sen ist.	sen ist.	
	2. Die Einleitpunkte sind so zu	2. Die Einleitpunkte sind so zu	
	wählen, dass eine ordnungsgemä-	wählen, dass eine ordnungsgemä-	
	ße Gewässerunterhaltung nicht	ße Gewässerunterhaltung nicht	
	be- bzw. verhindert wird.	be- bzw. verhindert wird.	
	3. Zu beachten ist, dass alle Einlei-	3. Zu beachten ist, dass alle Einlei-	
	tungen in diese Gewässer über	tungen in diese Gewässer über	
	das Schöpfwerk "Schmarler Bach"	das Schöpfwerk "Schmarler Bach"	
	in die "Kleine Warnow" in Richtung	in die "Kleine Warnow" in Richtung	
	"Unterwarnow" gepumpt werden.	"Unterwarnow" gepumpt werden.	
	D.h., dass die benötigte Pumpen-	D.h., dass die benötigte Pumpen-	
	leistung berechnet und mit der	leistung berechnet und mit der	
	vorhanden abgeglichen wird.	vorhanden abgeglichen wird.	
	4. Weiterhin werden sich die Pum-	4. Weiterhin werden sich die Pum-	
	penkosten durch diese zusätzliche	penkosten durch diese zusätzliche	
	Einleitung erhöhen. Diese Kosten	Einleitung erhöhen. Diese Kosten	
	trägt zum größten Teil die	trägt zum größten Teil die	
	Hansestadt Rostock.	Hansestadt Rostock.	
	0	0	

Anforderungen zur Einhaltung der Klimaschutzziele der HRO	Schwimmbäder und Eishallen zählen zu den größten kommunalen Energieverbrauchern und belasten damit sowohl das CO2- Emissionskonto, als auch den Stadthaushalt durch hohe Betriebskos- ten. Die Kombination von Eishalle (hoher Abwärmeanfall durch Eisma- schinen) mit Schwimmbad (hoher Wärmebedarf) ist eine energetisch optimale Lösung, wenn eine direkte Abwärmenutzung realisiert wird. Darüber hinaus wäre der Energieverbrauch des Gebäudes durch die Konzeption im Passivhaus-Standard um ca. 50 % beim Strom- und beim Wärmebedarf reduzierbar. Es ließe sich damit eine Betriebskostenein- sparung von mehreren Hunderttausend Euro pro Jahr erzielen. Die Bauphysik bei den beiden Extremklimata (feuchte Wärme und Eis) ist im Passivhauskonzept unkritischer und führt zur längeren Lebensdauer des Gebäudes und geringeren Sanierungsintervallen (Graue Energie und Lebenszyklus). Diese Optimierung ist aus energetischen und Be- triebskostengründen anzustreben. Beispiele für Passivhaus-Bäder sind	
	z. B. das Lippe-Bad in Lünen und das Bambados-Bad in Bamberg. Mit Planungsbeginn ist ein Energiekonzept unter Einbeziehung der Fernwärme und erneuerbarer Quellen, z. B. Dach- und Fassadenanla- gen (Photovoltaik/ Solarthermie) vorzugsweise mit Begrünung oder Abwärmenutzung zu erstellen. Außerhalb des Baukörpers entsteht voraussichtlich kein weiterer Flächenbedarf für die Energieversor- gung, der im Rahmen der Planung zu berücksichtigen wäre.	

|--|

Die Anbindung an den ÖPNV ist am Standort Rotunde nicht op- timal und aufgrund der Lage nur schwer verbesserungsfähig. Probleme der Erreichbarkeit zeig(t)en sich bereits bei der Nutzung der Messehalle als Test- und Impfzentrum. Wegen der überörtlichen Bedeutung ei- ner Eis- und Schwimmhalle ist ein hoher Besucherandrang zu erwarten und auch gewünscht, der eine für alle Bevölkerungs- gruppen komfortable und um- welt-freundliche Verkehrsan- bindung aus kurzen Fußwegver- bindungen, direkt erreichbare Radwege und eine unmittelbare Anbindung an leistungsfähigen ÖPNV erforderlich macht.	Durch die Stapelung der Funk- tionsbereiche Schwimmbad und Eishalle ließe sich der Flächen- bedarf erheblich reduzieren, sodass Spielraum für eine städtebaulich attraktive Ein- ordnung in den Stadtkontext am Hamburger Tor entstehen würde.	
-	+	
Der Flächenverbrauch für die Eis- ur eine Stapelung der Funktionen erhe zu einem kompakteren Baukörper fü energetischen Gesichtspunkten (we Energieverluste) anzustreben. Ein Be Eishalle "Weyerli" in Bern / Schweiz.	blich reduzieren. Dies würde auch ühren. Dies ist auch aus niger Außenhüllfläche = weniger eispiel dafür ist das Hallenbad mit	
0	0	

Fördermittelbindung durch IGA	Für den Standort wurden Förder- mittel mit einer Zweckbindungs- dauer bis 2030 ausgereicht.	Für den Standort wurden Förder- mittel mit einer Zweckbindungs- dauer bis 2030 ausgereicht.	Für beide Standorte wurden För- dermittel mit einer Zweckbin- dungsdauer bis 2030 ausgereicht.	
	0	0		
Wechselwirkungen mit vorhande-	Die inRostock GmbH betreibt neber	n der StadtHalle Rostock seit 2002		
nen Nutzungen	erfolgreich die HanseMesse Rosto	ck, das Landesmessezentrum M-V.		
	Beide Veranstaltungscentren sind a	•••		
	und Kongresse, Shows und Konzert	• •		
	. .	wie gesellschaftliche Höhepunkte. Mit jährlich 25 Messen und 6 Märk-		
	ten ist die HanseMesse ein region			
	land. Ergänzt wird das Portfolio du			
	gen wie Kongresse und Konzerte. 2			
	Angebote in Schmarl.			
	Viele Messen benötigen aufgrund d			
	gende Freigelände und füllen mitt			
	Die Veranstaltungen in der Halle			
	Ausnahmen im Zeitraum September			
	naten das gesamte Freigelände als			
	IGA-Park benötigt wird. Es erfolgt d			
	flächen.			

Die avisierte Grundfläche der neu- en Eis- und Schwimmhalle würde neben Bereichen des IGA-Parks die gesamte Freifläche NORD des Messegeländes beanspruchen. Dies würde den ersatzlosen Weg- fall für die bisherigen Nutzungen bedeuten.	Dieser Standort wird im Hinblick auf mögliche Wechselwirkungen mit bestehenden Nutzungen als deutlich attraktiver eingeschätzt und bietet viele Vorteile: Das Gelände verwaist seit Jahren, schon die Grünpflege stellt oft ein Problem dar. Das Entree zur Messe würde durch die geplante Bebau- ung deutlich aufgewertet.	
	Das Gelände ist aufgrund der Rahmenbedingungen für Sicher- heit und Erschließung derzeit völ- lig ungeeignet für eine mögliche temporäre Nutzungen bei Veran- staltungen, auch nicht als Zusatz- parkfläche. Der Standort hat eine angemessene Entfernung zu Be- standsgebäuden der Messe, ist dennoch sehr nah am Komplex und zum Eingang in den IGA-Park.	
	Durch die Festsetzungen im rechtswirksamen B-Plan, die in diesem Bereich u. a. die Errichtung eines Hotels vorsehen, wird das Gelände bereits teilerschlossen und eine Umsetzung u. U. deutlich schneller möglich sein.	

Der Bereich der Freifläche Nord	Die vorhandene Anbindung an den	
wird bei mehreren Großmessen	ÖPNV direkt gegenüber dem S-	
zur Erweiterung der Ausstellungs-	Bahnhof Lütten Klein wäre opti-	
flächen dringend benötigt, ohne	mal für den direkten Besuch der	
diese sind die Entwicklungsmög-	Eis- und Schwimmhalle (vorteil-	
lichkeiten stark eingeschränkt und	hafter als am Standort 2).	
wirtschaftliche Verluste durch ver-		
ringerte Flächenangebote sind		
ebenso die Folge		
Aktuell und ggf. für länger wird		
diese Fläche vielfach wegen der		
Abstands- regelungen als einzige		
Möglichkeit der Erweiterung ge-		
nutzt. Zudem dient die Fläche bei		
Großkongressen in der Regel als		
Fläche für temporäre Bauten.		
Eine Einschränkung dieser Mög-		
lichkeiten würde hohe wirtschaft-		
liche Verluste zur Folge haben, da		
sie ohne Alternativen zu Aus-		
schlusskriterien bei Kunden füh-		
ren kann - Rostock damit als Aus-		
tragungsort entfallen könnte.		
Die unmittelbare Nähe zur Ta-		
gungsrotunde sowie zur Messehal-		
le birgt u.U. die Gefahr, dass es		
durch die eingebaute Technik in		
einer Eis- und Schwimmhalle (oft		
wird Kühl- und Lüftungstechnik im		
Außenbereich installiert) in den		
Bestandsgebäuden der Messe zu		
Nutzungseinschränkungen kommt.		
3		

Eine hohe Konzentration der Mes- sen von September bis April (nicht selten ein wöchentlicher Wechsel mit vielen Umbauten in der Nacht) und die Konzertsaison im Sommer m IGA-Park könnten ganzjährig zu Problemen bei der Zufahrt und mit der Parkplatzbenutzung füh- ren, wenn zusätzlich noch die Nut- zer der Eis- und Schwimmhalle, ggf. auch zu Veranstaltungen dort, auf die gleichen Flächen zurück- greifen müssen. Erschwerend ist zu berücksichtigen, dass für den Snielbetrieb von Ligasportclubs
zu berucksichtigen, dass für den Spielbetrieb von Ligasportclubs, z.B. Eishockey die gleiche Haupt- nutzungszeit wie für Messen gilt.

Nach geltender Baugenehmigung besteht für die Messehalle ein Nutzungsvorrecht für die PKW- Stellplätze schon gegenüber dem IGA- Park. Das heißt, Großveran- staltungen im Park greifen auf die Parkplätze der Messe in Abstim- mung mit den Großevents zurück. Wenn nun ein dritter Nutzer mit Besucherkapazitäten von weite- ren 2.000 Plätzen sowie einem regelmäßigen Trainings - und Schwimmhallenbetrieb auf die gleichen Kapazitäten zurückgrei- fen würde, könnte dies zu Kom- plikationen führen. Der dichteste Parkplatz P 1 an der Messehalle wird immer der zuerst genutzte sein.	Der Hauptparkplatz für Nutzer wäre der P2 gegenüber der S- Bahn (Alte Warnemünder Chaus- see) mit 414 Stellplätzen und 13 Behindertenparkplätzen. Das Parkplatzkonzept wäre nahe- zu unabhängig vom Messegelän- de und dem Parkplatz P1, es wür- de nur bei wenigen, sehr großen Veranstaltungen zu Überschnei- dungen kommen, denn der P2 würde automatisch als Haupt- parkplatz genutzt werden bei "Großveranstaltungen" in der Eishalle könnte aber im Gegenzug der Bereich der Messehalle als zweiter Zugang bzw. auch als wei- tere Zufahrt genutzt werden und so lassen sich Besucherströme besser koordinieren (bei Standort 2 würde immer zuerst der P1 ange- fahren werden - Erfahrung aus Messenutzung).	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Anlage 1 zur Beschlussvorlage über die Standortentscheidung zur kombinierten Eis- und Schwimmhalle

Bei unterschiedlichen Durchfüh- rungskonzepten, insbesondere bei nicht öffentlichen Veranstal- tungen, ist eine Einzäunung des gesamten Messegeländes zwin- gend notwendig. Veranstaltungen mit höheren Sicherheitsstufen (Bundesparteitage, Internationale Konferenzen aber auch vereinzel- te Konzerte) werden immer dazu führen, dass Geländebereiche ge- sperrt werden müssen. Dies ist zu berücksichtigen.	Sicherheitsrelevante Probleme bestehen hier nicht.	Unter der Berücksichtigung mögli- cher Wechselwirkungen mit den bestehenden Nutzungen der Mes- se und des IGA-Parks weist der Standort 2 weitaus weniger Kon- fliktpotenzial auf.
-	+	

Altlasten	Am Standort ist kein Altlastenverdacht bekannt.	Im Nordosten des Standortes Hamburger Tor wurde bei Unter- suchungen einer Altablagerung (Handsondierungen - Teufe von 0,0 bis 1,0 m unter Geländeoberkante) im Jahr 1999 lokal eine Schadstoffbelastung des Bodens durch polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK - 14,2 mg/kg TS) festgestellt.	
		0,0 bis 1,0 m unter Geländeoberkante) im Jahr 1999	
		des Bodens durch polycyclische	
		(PAK - 14,2 mg/kg TS) festgestellt. Bei fünf der sieben	
		Handsondierungen wurden anthropogene Auffüllungen	
		angetroffen. Aufgrund der Ergebnisse der	
		oberflächennahen Untersu- chung sind weitere punktuelle	
		Boden-belastungen im Rahmen von Tiefbauarbeiten nicht sicher auszuschließen, die bei einer	
		möglichen Entsorgung des Bo- denmaterials höhere Kosten verursachen würden.	
	+	-	

Entscheider Bürgerschaft	ndes Gremium:				
Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)					
Standorts	ner kombinierten Eis- und Schwimmhalle uche	- Fortsetzung der			
	uche	- Fortsetzung der			
Standorts	uche	- Fortsetzung der			
Standorts Geplante Bei	uche atungsfolge:				

Beschlussvorschlag:

In Punkt 2 ist Folgendes zu streichen:

"Trennung der Nutzungen und Errichtung von Schwimm-/Eishalle an verschiedenen Standorten"

Sachverhalt:

Der Punkt 2 lautet dann wie folgt:

Parallel sind die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zu untersuchen, unter denen die Errichtung der kombinierten Eis- und Schwimmhalle am Standort Hamburger Tor auf dem Messegelände in Schmarl möglich ist (z. B. Stapelung der Funktionen, geänderte Parameter für die Größe der Sportstätten). Hierfür sind im Rahmen einer städtebaulichen Studie oder eines Wettbewerbs neben den kommunalen Gremien der Planungs- und Gestaltungsbeirat zu hören und die Öffentlichkeit zu beteiligen.

Begründung:

Die Bürgerschaft hat sich aus ökologischen und ökonomischen Gründen per Beschluss sehr eindeutig für den Bau einer kombinierten Schwimm- und Eishalle ausgesprochen. Eine Aufsplitterung des Projektes an zwei verschiedenen Standorten widerspricht dieser Grundsatzentscheidung, eine Prüfung dieser Variante ist daher nicht vorzunehmen. Der kombinierte Bau unterstreicht zudem die Zielstellung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bereits 2035 klimaneutral sein zu wollen und leistet durch die Synergieeffekte einen nachhaltigen Beitrag zum Haushalt der Stadt.

Finanzielle Auswirkungen:

Senkung der Betreibungskosten

Eva-Maria Kröger Fraktionsvorsitzende

Anlagen Keine Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

2021/BV/2545 öffentlich

Entscheidendes Gremium:	Beteiligt:
Bürgerschaft	Rechts- und Vergabeamt
fed. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt
Federführendes Amt: Kämmereiamt	

Neunte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"

Geplante Beratungsfolge:				
Datum	Gremium	Zuständigkeit		
13.10.2021	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung		
14.10.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung		
03.11.2021	Bürgerschaft	Entscheidung		

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Neunte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock" (Anlagen 1-4).

Beschlussvorschriften: § 162 (2) BauGB, § 22 Abs. 3 Nr. 6 Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

- Nr. 356/26/91 vom 27.11.1991
 Satzung über eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach § 142 Abs. 1 und 3
 BauGB für das Stadtzentrum Rostock
- Nr. 568/38/1992 vom 07.10.1992
 Nachtragssatzung zur "Satzung über eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach § 142 Abs. 1 und 3 BauGB"
- Nr. 1042/39/1997 vom 29./30.01.1997
 Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock"
- 2010/BV/0850 vom 08.09.2010
 Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock"

Sachverhalt:

Nach § 162 Abs. 1 BauGB ist die Sanierungssatzung u. a. aufzuheben, wenn die Sanierung durchgeführt ist. Dies gilt auch für Teile des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes.

Folgende Bürgerschaftsbeschlüsse wurden bereits über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung gefasst:

0314/05-BV vom 22./23. Juni 2005	Erste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiete I, II, III
767/06/BV vom 08.11.2006	Zweite Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiet IV
2010/BV/1311 vom 06.10.2010	Dritte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiet V
2012/BV/3212 vom 05.09.2012	Vierte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiete VI, VII
2013/BV/4284 vom 06.03.2013	Fünfte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiete VIII
2014/BV/0269 vom 28.01.2015	Sechste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiete IX
2019/BV/4417 vom 03.04.2019	Siebente Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiete Xa, b, c
2019/BV/0089 vom 04.03.2020	Neubekanntmachung der Fünften, Sechsten und Siebenten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiete VIII, IX und Xa,b,c
2020/BV/1394 vom 11.11.2020	Achte Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"	Teilgebiet XI

In dem von der Neunten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung erfassten Teilgebiet XII (unterteilt in a und b) sind die Sanierungsziele im Wesentlichen erreicht bzw. städtebauliche Missstände beseitigt. Der entsprechende Abschlussbericht ist als Anlage 2 beigefügt.

Nach dem BauGB, insbesondere nach dem Gebot der zügigen Durchführung der städtebaulichen Sanierung gem. § 136 Abs. 1 BauGB ist die Hanse- und Universitätsstadt Rostock bezogen auf das Teilgebiet XII berechtigt und verpflichtet, die mit der Sanierungssatzung vorgenommenen bodenrechtlichen Beschränkungen gem. §§ 144 ff. BauGB aufzuheben.

Nach Rechtswirksamkeit der Satzung entfallen für die betroffenen Grundstückseigentümer die Beschränkungen des Besonderen Städtebaurechts; die Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird das Grundbuchamt um Löschung der Sanierungsvermerke ersuchen.

Weiterhin wird das Sanierungsverfahren nach den Vorschriften des BauGB abgeschlossen. Dazu gehört u.a. die Erhebung von Ausgleichsbeträgen nach § 154 BauGB, sofern diese nicht bereits im Vorwege durch freiwillige Vereinbarungen zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem jeweiligen Grundstückseigentümer nach § 154 Abs. 3 BauGB abgelöst wurden.

Als Grundlage für die Vereinbarungen zur Ablösung des Ausgleichsbetrages waren bereits vor Abschluss der Sanierung Bodenwertermittlungen erforderlich.

Diese durch den Gutachterausschuss in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorgenommenen Bodenbewertungen ergaben, dass die städtebaulichen Maßnahmen zu einer Aufwertung des Teilgebietes und damit zu Bodenwertsteigerungen an den Grundstücken geführt haben.

Zum Stichtag der Rechtskraft dieser Teilaufhebungssatzung ist durch den Gutachterausschuss die sanierungsbedingte Wertsteigerung abschließend zu ermitteln. Auf Grundlage dieser grundstücksbezogenen Ermittlungen werden dann die noch nicht abgelösten Ausgleichsbeträge festgesetzt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Maßnahme hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen auf den Kernhaushalt. Die Ausgleichsbeträge stehen als Einnahmen auf den Konten EH 46710000 und FH 66710000 im städtebaulichen Sondervermögen "Stadtzentrum Rostock" der weiteren Sanierung zur Verfügung.

in Vertretung

Steffen Bockhahn Zweiter Stellvertreter des Oberbürgermeisters und Senator für Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule

Anlagen

der Sanierungssatzung Stadtzentrum Rostock				
Anlage 1 zur Satzung - Grundstücksübersicht	öffentlich			
Anlage 2 zur Satzung - Lageplan Teilgebiet XII a	öffentlich			
Anlage 3 zur Satzung - Lageplan Teilgebiet XII b	öffentlich			
Anlage 2 zur BV - Abschlussbericht zur Satzung	öffentlich			
Bilddokumentation zum Abschlussbericht	öffentlich			
	Anlage 3 zur Satzung - Lageplan Teilgebiet XII b Anlage 2 zur BV - Abschlussbericht zur Satzung			

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/2545

Neunte Satzung

über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"

Aufgrund des § 5 Abs.1 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBI. M-V S. 777), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBI. M-V S. 467), und des § 162 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBI. I S. 3634), zuletzt geändert das Gesetz vom 16. Juli 2021 (BGBI. I S. 2939), hat die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in ihrer Sitzung am 03.11.2021 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

- (1) Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Stadtzentrum Rostock" vom 27.11.1991, geändert durch die 1. Nachtragssatzung vom 07.10.1992 sowie die Satzungen über die förmliche Festlegung der Erweiterungsgebiete zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" vom 29./30.01.1997 und vom 08.09.2010, wird hiermit für die nachfolgend näher beschriebenen Teilgebiete XII a und XII b aufgehoben.
- (2) Die Teilgebiete XII a und b umfassen alle in der Anlage 1 aufgeführten Grundstücke und Grundstücksteile, innerhalb der im Lageplan im Maßstab 1 : 2000 (Teilgebiet XII a, Anlage 2) und im Lageplan im Maßstab 1 : 700 (Teilgebiet XII b, Anlage 3) durch eine schwarz gestrichelte Linie gekennzeichneten, vom übrigen Stadtgebiet abgegrenzten Flächen.

Die Lagepläne vom 20.08.2021 sind Bestandteil der Satzung und als Anlagen 2 und 3 beigefügt.

§ 2

Diese Satzung wird gemäß § 162 Abs.2 BauGB mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich.

Rostock, den

Siegel

Claus Ruhe Madsen Oberbürgermeister Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/2545

Anlage 1

zur Neunten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"

Grundstücke und Grundstücksteile – Teilgebiet XII a

Gemarkung	Flur	Flurstück	Zusatz	Lage
Flurbezirk I	3	1118		Oberhalb d. Gerberbruches
Flurbezirk I	3	1119/1		Oberhalb d. Gerberbruches
Flurbezirk I	3	1137		Am Bagehl 4
Flurbezirk I	3	1154/4		Am Bagehl
Flurbezirk II	4	1437/18	Teilfläche	Slüterstr.
Flurbezirk II	4	1437/19	Teilfläche	Am Strande; Slüterstr.
Flurbezirk II	4	1438/11		Warnowstr. 1; Bei der Petribleiche 2, 2a, 3,4
Flurbezirk II	4	1438/13		Am Haargraben 2, 3
Flurbezirk II	4	1438/14		Beim Holzlager 6, 7, 8
Flurbezirk II	4	1438/15		Am Lohmühlengraben 2a, 2b, 2c; Beim Eislager 1; Beim Holzlager 1
Flurbezirk II	4	1438/16		Beim Holzlager 2, 3, 4, 5
Flurbezirk II	4	1438/17		Beim Eislager 2, 3, 4, 5, 6
Flurbezirk II	4	1438/18		Am Lohmühlengraben 1a, 1b; Beim Eislager 11; Gerberbruch 18
Flurbezirk II	4	1438/19		Beim Eislager 7, 8, 9, 10
Flurbezirk II	4	1438/20		Gerberbruch 14, 15, 16, 17
Flurbezirk II	4	1438/22		Gerberbruch 8
Flurbezirk II	4	1438/23		Gerberbruch 10; Gerbergrabenweg 5
Flurbezirk II	4	1438/24		Gerberbruch 10; Gerbergrabenweg 5
Flurbezirk II	4	1438/25		Gerberbruch 11; Gerbergrabenweg 6
Flurbezirk II	4	1438/26		Gerberbruch 13; Gerbergrabenweg 7
Flurbezirk II	4	1438/27		Fischerbruch 5; Gerbergrabenweg 15, 16, 17, 18
Flurbezirk II	4	1438/28		Fischerbruch 5; Gerbergrabenweg 15, 16, 17, 18
Flurbezirk II	4	1438/29		Fischerbruch 8; Gerbergrabenweg 14
Flurbezirk II	4	1438/30		Fischerbruch 9; Gerbergrabenweg
Flurbezirk II	4	1438/31		Fischerbruch 10; Gerbergrabenweg 12
Flurbezirk II	4	1438/32		Fischerbruch 12; Gerbergrabenweg 11
Flurbezirk II	4	1438/33		Fischerbruch 12; Gerbergrabenweg 11
Flurbezirk II	4	1438/34		Fischerbruch 13; Gerbergrabenweg 11a
Flurbezirk II	4	1438/35		Fischerbruch 15; Gerbergrabenweg 8, 9, 10
Flurbezirk II	4	1438/36		Küterbruch 6
Flurbezirk II	4	1438/37		Küterbruch 5
Flurbezirk II	4	1438/38		Oberhalb d. Gerberbruches 5
Flurbezirk II	4	1438/40		Gerberbruch 12
Flurbezirk II	4	1438/42		An der Warnow; Gerberbruch

Flurbezirk II	4	1438/43		An der Warnow
Flurbezirk II	4	1438/44		Slüterstr. 10
Flurbezirk II	4	1438/46		Gerbergrabenweg 4
Flurbezirk II	4	1438/47		Gerbergrabenweg
Flurbezirk II	4	1438/48		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/49		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/50		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/51		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/52		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/53		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/54		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/55		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/56		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/57		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/58		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/59		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/60		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/61		Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1438/62		Fischerbruch 40
Flurbezirk II	4	1438/63	Teilfläche	Bei der Petribleiche 1
Flurbezirk II	4	1438/64		Petrigang
Flurbezirk II	4	1438/65		Am Haargraben 1, 1a; Am Lohmühlengraben 3
Flurbezirk II	4	1439/1		Küterbruch 3
Flurbezirk II	4	1439/2		Küterbruch 4
Flurbezirk II	4	1440/1		Küterbruch 3
Flurbezirk II	4	1440/2		Küterbruch 2
Flurbezirk II	4	1440/3		Küterbruch 4
Flurbezirk II	4	1441		Küterbruch 2
Flurbezirk II	4	1442		Küterbruch 3
Flurbezirk II	4	1444/1		Karl-Planeth-Weg
Flurbezirk II	4	1444/2		Küterbruch 9
Flurbezirk II	4	1446		Küterbruch 8b
Flurbezirk II	4	1447		Küterbruch 8a
Flurbezirk II	4	1449/1		Karl-Planeth-Weg
Flurbezirk II	4	1449/2		Küterbruch 9
Flurbezirk II	4	1449/3		Oberhalb d. Gerberbruches 8, 8a
Flurbezirk II	4	1450/1		Oberhalb d. Gerberbruches
Flurbezirk II	4	1450/3		Oberhalb d. Gerberbruches 8
Flurbezirk II	4	1450/4		Oberhalb d. Gerberbruches
Flurbezirk II	4	1451		Oberhalb d. Gerberbruches 7
Flurbezirk II	4	1452		Oberhalb d. Gerberbruches 6
Flurbezirk II	4	1453/1		Küterbruch

		1	1	
Flurbezirk II	4	1453/2		Oberhalb d. Gerberbruches 5
Flurbezirk II	4	1455/1		Oberhalb d. Gerberbruches 3
Flurbezirk II	4	1455/3		Küterbruch
Flurbezirk II	4	1455/4		Oberhalb d. Gerberbruches 4, 5
Flurbezirk II	4	1456/1		Oberhalb d. Gerberbruches 3
Flurbezirk II	4	1456/3		Oberhalb d. Gerberbruches 5
Flurbezirk II	4	1456/4		Gerberbruch; Küterbruch
Flurbezirk II	4	1484/1		An der Warnow 8
Flurbezirk II	4	1485		An der Warnow 7
Flurbezirk II	4	1488/2		An der Warnow; Gerberbruch
Flurbezirk II	4	1488/3		An der Warnow; Gerberbruch
Flurbezirk II	4	1489/6		An der Warnow 1, 2
Flurbezirk II	4	1490/10		Mühlendamm 7
Flurbezirk II	4	1490/20		Mühlendamm 8b
Flurbezirk II	4	1490/22		An der Warnow
Flurbezirk II	4	1490/27		Mühlendamm
Flurbezirk II	4	1490/32		Warnowstr.
Flurbezirk II	4	1490/33		Unterwarnow
Flurbezirk II	4	1490/34		Unterwarnow
Flurbezirk II	4	1490/35	Teilfläche	Unterwarnow
Flurbezirk II	4	1490/36		An der Warnow 1, 2
Flurbezirk II	4	1490/37		An der Warnow
Flurbezirk II	4	1495/1		Gerberbruch 12
Flurbezirk II	4	1495/2		Gerberbruch 12
Flurbezirk II	4	1498		Gerberbruch 6
Flurbezirk II	4	1499		Gerberbruch 6
Flurbezirk II	4	1500/2		An der Warnow 1, 2
Flurbezirk II	4	1500/3		Gerberbruch
Flurbezirk II	4	1501/3		Gerbergrabenweg 2
	4	4504/0		Gerberbruch 1c, 1d;
Flurbezirk II	4	1501/9		Gerbergrabenweg 2, 2a, 2b, 2c,
Flurbezirk II	4	1501/10		Gerberbruch 5
Flurbezirk II	4	1501/11		Gerbergrabenweg
Flurbezirk II	4	1501/12		Gerberbruch 4
Flurbezirk II	4	1501/13		Gerberbruch 3
Flurbezirk II	4	1501/14		Gerberbruch 1, 1a, 1b, 2
Flurbezirk II	4	1512/1	T - 90	Oberhalb d. Gerberbruches 2
Flurbezirk II	4	1512/4	Teilfläche	Gerbergang
Flurbezirk II	4	1530/1		Oberhalb d. Gerberbruches 2
Flurbezirk II	4	1530/4		Karl-Planeth-Weg
Flurbezirk II	4	1531/2		Karl-Planeth-Weg
Flurbezirk II	4	1532/1		Oberhalb d. Gerberbruches 2
Flurbezirk II	4	1533/1		Oberhalb d. Gerberbruches 2

Flurbezirk II	4	1534	Oberhalb d. Gerberbruches 2
Flurbezirk II	4	1535/2	Oberhalb d. Gerberbruches 2
Flurbezirk II	4	1551/1	Fischerbruch 5; Gerbergrabenweg 15, 16, 17, 18
Flurbezirk II	4	1552/3	Fischerbruch 8; Gerbergrabenweg 14
Flurbezirk II	4	1552/4	Fischerbruch 5; Gerbergrabenweg 15, 16, 17, 18
Flurbezirk II	4	1560/1	Fischerbruch 24
Flurbezirk II	4	1560/2	Fischerbruch 23
Flurbezirk II	4	1561	Fischerbruch 25
Flurbezirk II	4	1562	Fischerbruch 25a
Flurbezirk II	4	1563/1	Fischerbruch 27
Flurbezirk II	4	1563/2	Fischerbruch 27
Flurbezirk II	4	1563/3	Fischerbruch 25a
Flurbezirk II	4	1564/1	Fischerbruch 25a
Flurbezirk II	4	1564/2	Fischerbruch 27
Flurbezirk II	4	1565/1	Fischerbruch 27
Flurbezirk II	4	1565/2	Fischerbruch 28
Flurbezirk II	4	1566	Fischerbruch 29
Flurbezirk II	4	1567	Fischerbruch 30
Flurbezirk II	4	1568/1	Oberhalb d. Gerberbruches 2
Flurbezirk II	4	1569/1	Fischerbruch 31
Flurbezirk II	4	1570/1	Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1571/1	Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1572	Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1573	Fischerbruch
Flurbezirk II	4	1574/1	Fischerbruch 37
Flurbezirk II	4	1575	Fischerbruch 38
Flurbezirk II	4	1576	Fischerbruch 39
Flurbezirk II	4	1577	Fischerbruch 40
Flurbezirk II	4	1580/2	Mühlendamm
Flurbezirk II	4	1581/1	Mühlendamm 4
Flurbezirk II	4	1581/2	Mühlendamm
Flurbezirk II	4	1582/1	Mühlendamm 4, 5
Flurbezirk II	4	1583/5	Mühlendamm 6
Flurbezirk II	4	1583/6	Mühlendamm 6
Flurbezirk II	4	1583/7	Mühlendamm 7
Flurbezirk II	4	1584/3	Mühlendamm 7
Flurbezirk II	4	1584/5	Mühlendamm
Flurbezirk II	4	1585/1	Mühlendamm
Flurbezirk II	4	1585/2	Mühlendamm 8b
Flurbezirk II	4	1585/4	Mühlendamm 8b
Flurbezirk II	4	1585/5	Mühlendamm 8a
Flurbezirk II	4	1586/1	Mühlendamm

Gemarkung	Flur	Flurstück	Zusatz	Lage
Flurbezirk I	3	991/1		Wendenstr. 7
Flurbezirk I	3	992		Wendenstr.
Flurbezirk I	3	1007		Wendenstr. 8
Flurbezirk I	3	1008/1		Wendenstr. 8
Flurbezirk I	3	1009/1		Slüterstr.
Flurbezirk I	3	1009/2		Slüterstr. 1
Flurbezirk I	3	1010/1		Slüterstr. 3
Flurbezirk I	3	1010/3		Slüterstr.
Flurbezirk I	3	1011/1		Slüterstr. 3
Flurbezirk I	3	1012/1		Slüterstr. 4
Flurbezirk I	3	1015/2		Slüterstr. 6
Flurbezirk I	3	1016		Slüterstr.
Flurbezirk I	3	1017		Slüterstr. 8
Flurbezirk I	3	1425/17		Slüterstr. 6

Grundstücke und Grundstücksteile – Teilgebiet XII b

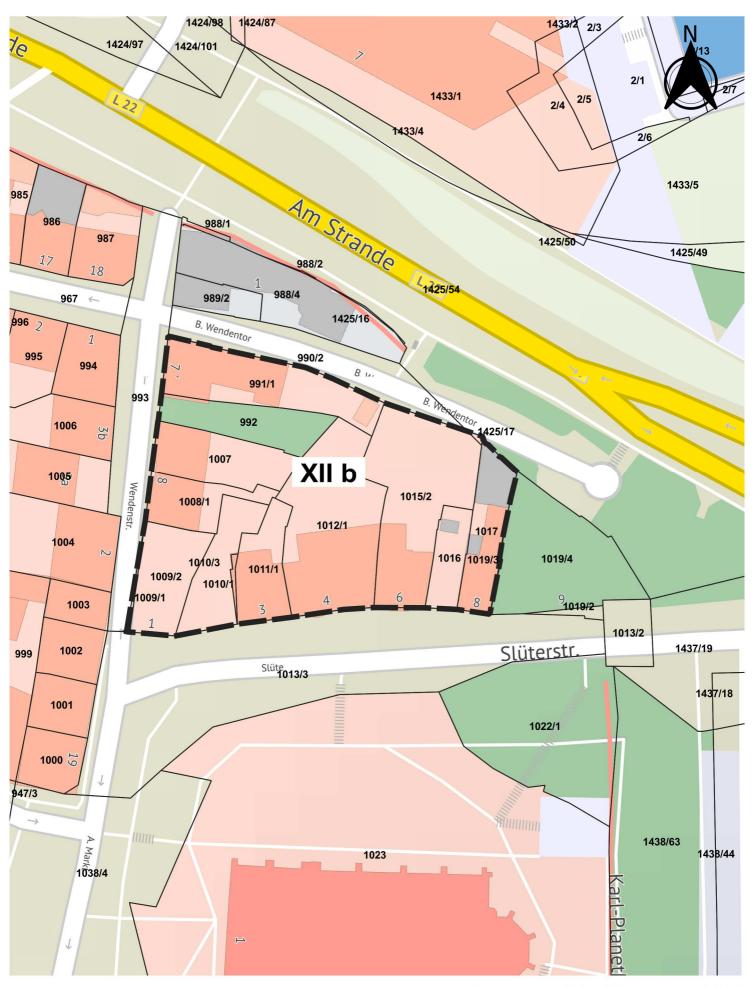
Gemarkung: Flurbezirk II Flur: 4 Maßstab 1: 2000 20.08.2021



Aktenmappe - 208 von 325

Gemarkung: Flurbezirk I Flur: 3 Maßstab 1: 700 20.08.2021

TOP 5.3 Anlage 3 zur Neunten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock" Teilgebiet XII b



Kartengrundlage © Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)





Abschlussbericht

zur

Neunten Satzung über die teilweise Aufhebung der

Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"

für das Teilgebiet XII





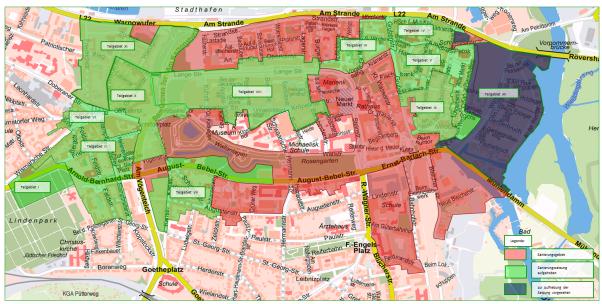


Abschlussbericht zur Neunten Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Stadtzentrum Rostock"

1. Rechts- und Arbeitsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Städtebauförderrichtlinien (StBauFR) des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der jeweils geltenden Fassung
- Senatsbeschluss Nr. 148/25/90 vom 06.09.1990 über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur förmlichen Festlegung von Sanierungsgebieten, bestätigt mit Bürgerschaftsbeschluss Nr. 155/10/90 vom 05.12.1990
- Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Stadtzentrum Rostock" (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 356/26/91 vom 27.11.1991)
- Erhaltungssatzung für das Gebiet "Historischer Stadtkern" (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 609/40/92 vom 04.11.1992)
- Rahmenplanung für das festgelegte Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1095/58/94 vom 19.01.1994)
- Satzung über die förmliche Festlegung des "Erweiterungsgebietes zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1042/39/1997 vom 29./30.01.1997)
- 1. Fortschreibung der Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1681/62/1998 vom 07.10.1998)
- 2. Fortschreibung der Rahmenplanung für das festgelegte Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0399/08-BV vom 09.07.2008)
- Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2010/BV/0850 vom 08.09.2010)

2. Gebiete mit aufgehobener bzw. zur Aufhebung vorgesehener Sanierungssatzung







3. Auszugsweise Darstellung der zu Beginn der Sanierung festgestellten Mängel und Missstände, der im städtebaulichen Rahmenplan und seiner Fortschreibung definierten städtebaulichen Zielsetzungen für das Teilgebiet sowie der erzielten Ergebnisse

Grundsätzliches Ziel der Sanierung:

Auf Grundlage vorbereitender Untersuchungen erstreckt sich das Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" über geschichtlich und städtebaulich unterschiedlich geprägte Stadtteile.

Das zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehene Teilgebiet betrifft einen Bereich der Östlichen Altstadt und das neue Petriviertel am östlichen Warnowufer.

Das grundsätzliche Ziel der Sanierung bestand in der nachhaltigen Beseitigung städtebaulicher Missstände und der Entwicklung eines für die Rostocker und Besucher der Hansestadt Rostock attraktiven Stadtzentrums. Das umfasst zum Beispiel die Wiederherstellung und Erneuerung der einzelnen Teilbereiche des Sanierungsgebietes, die Erhaltung und Modernisierung der Altbausubstanz, die Schließung von Baulücken, die Durchführung von Erschließungsmaßnahmen zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation (fließender und ruhender Verkehr) und die Gestaltung von Grünräumen sowie die Stärkung der Wohnnutzung im Gebiet.



Die vorhandene Bausubstanz in dem Gebiet war unsaniert, zu großen Teilen ruinös und nicht mehr nutzbar. Dementsprechend gab es eine hohe Gebäudeleerstandsquote. Unterhalb der Stadtmauer und der Warnow im östlichen Bereich entstanden durch den Abbruch der größtenteils ruinösen Industriebrachen und durch Neuordnung der Grundstücke auf Basis der städtebaulichen Rahmenplanung Grundstücke mit hohem Entwicklungspotenzial.









Die öffentlichen Flächen (Straßen, Wege, Plätze) befanden sich insgesamt in einem schlechten und unattraktiven Zustand. Der weitere Verfall des Stadtgebietes musste gestoppt und die Gebiete wieder zu einem für die Bewohner und Besucher anziehenden Teil der Stadt entwickelt werden.

Planungsziele für das Petriviertel:

- Nachnutzung einer seit Jahrhunderten genutzten zentrumsnahen Brachfläche,
- weitere Stabilisierung der Innenstadt durch Entwicklung eines anspruchsvollen Wohnstandortes im ehemaligen Fischer- und Gerberviertel mit etwa 450 WE,
- sinnvolle Konzentration der Bebauung und Versiegelung zugunsten eines großzügigen Landschaftsraumes am Fluss und entlang der Stadtmauer,
- ökologische und energieeffiziente zeitgemäße Neubauten mit barrierefreien Wohnungen für verschiedenste Nutzergruppen,
- variable Baustrukturen, die sich sowohl für Einfamilien-Reihenhäuser als auch für Mehrfamilien-Geschoss-Wohnungsbau eignen,
- Ergänzung der öffentlichen Infrastruktur der Östlichen Altstadt durch eine Sporthalle, einen Kindergarten und öffentliche Pkw-Stellplätze,
- Gestaltung eines öffentlichen Uferparks mit hoher Aufenthaltsqualität und Reaktivierung des Wassergrabensystems
- Erhalt und Stabilisierung vorhandener wassergebundener Vereine,
- Bau der für die Gebietserschließung notwendigen Sammelstraße mit einem Durchgangsverkehrsanteil zur Entlastung der benachbarten Östlichen Altstadt.

Darstellung der zu Beginn der Sanierung festgestellten Mängel und Missstände



Stadtgestalt:

Das Teilgebiet ist Bestandteil der Östlichen Altstadt. Die vorhandene Bausubstanz in dem Gebiet war unsaniert, zum Teil ruinös und nicht mehr nutzbar. Dementsprechend war eine hohe Gebäudeleerstandsquote zu verzeichnen. Es gab eine Vielzahl von Baulücken. Die öffentlichen Flächen (Straßen, Wege, Plätze) befanden sich insgesamt in einem schlechten und unattraktiven Zustand.





Die Versorgung der Anwohner aus nahe gelegenen Verkaufseinrichtungen mit Waren des täglichen Bedarfs war unzureichend.

Die Ausgangssituation für das Petriviertel war ein ungeordneter Gewerbe- und Wohnstandort in einem hochwassergefährdeten Bereich. In einigen Teilbereichen (Küterbruch, Gerberbruch und Fischerbruch) war eine rudimentäre Altstadtbebauung einer 800jährigen Siedlungsgeschichte mit Resten alter Wassergräben vorhanden.

• Nutzung:

Der hier benannte Teilbereich der Östlichen Altstadt war gekennzeichnet durch eine intensive Wohnnutzung. Für eine Büronutzung, die Gastronomie bzw. für den Einzelhandel waren die Standorte wenig attraktiv – und diese Nutzungen fanden insofern gar nicht oder nur vereinzelt statt.

Einzelhandel:

Der Einzelhandel spielte von Anfang an in dem zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Teil der Östlichen Altstadt aufgrund der Struktur des Gebietes keine große Rolle. Dafür waren andere, fußläufig erreichbare Teile des Stadtzentrums wesentlich besser geeignet. Die Anstrengungen zur Entwicklung des Einzelhandels wurden entsprechend auf diese anderen Bereiche konzentriert.

Unabhängig davon waren zu Beginn der Sanierung Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherstellung der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs in angemessener Entfernung zum Gebiet nur unzureichend vorhanden.

Wohnen:

Das Wohnen sollte auch weiterhin in den betroffenen Straßenzügen der Östlichen Altstadt bewahrt und gefestigt werden. Auf Grund des schlechten Bauzustandes der Gebäude zogen jedoch viele Bewohner weg. Allein von 1993 bis 1996 hatte die Östliche Altstadt einen Bevölkerungsverlust von über 17 % zu verzeichnen.

• Verkehr:

Seit 1991 hat sich die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet wesentlich erhöht. Auch in der Östlichen Altstadt kam es mehr und mehr zu gebietsfremdem Durchgangsverkehr. Damit verbunden waren u. a. eine höhere Belastung mit Lärm und Schadstoffen, eine Überlastung von Knotenpunkten sowie auch eine Belastung von Nebenstraßen durch Schleichverkehre zur Umfahrung der Staus.

Die erhöhte Zahl der Kraftfahrzeuge wirkte sich ebenfalls auf die Unterbringung des ruhenden Verkehrs aus. Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze reichte nicht aus, um den vorhandenen sowie den noch zu erwartenden Bedarf abzudecken. Das Parken fand zum größten Teil ungeordnet statt. Viele Freiflächen wurden als "wilde" Parkplätze genutzt.





Das Gebiet war durch den öffentlichen Personennahverkehr über die Haltestellen am Mühlendamm und am Gerberbruch erschlossen.

• Grün-, Erholungs- und Spielflächen:

Geschichtlich bedingt gab es in diesem über Jahrhunderte gewachsenen Stadtteil einen enormen Überbauungsgrad. Größere Grünflächen existierten nur in den Hangbereichen vor der Stadtmauer. Die vorhandenen freien Flächen wurden als "wilde" Parkplätze oder für sonstige Nutzungen verwendet.

Nachfolgende wesentliche städtebauliche Ziele sollten im Zuge der Sanierungsmaßnahme umgesetzt werden:

- Stadtgestalt:

Das übergeordnete Sanierungsziel war und ist die Wiedergewinnung eines geschlossenen städtebaulichen Ensembles innerhalb des Altstadtbereiches im gestalterischen Zusammenhang mit dem neuen Petriviertel. Das Prinzip der Quartiersstrukturen war ebenfalls zu respektieren.

Außerdem waren gebietsprägende Gestaltungsprinzipien zu berücksichtigen, Gestaltungsqualitäten beim Gebäudebestand zu bewahren sowie Neubauten qualitätsvoll und kreativ mit zeitgemäßer Architektursprache einzuordnen.

• Nutzung:

Das wesentliche Sanierungsziel der Nutzung für das gesamte Sanierungsgebiet war die Stabilisierung und Entwicklung der Innenstadt mit ihrem City-Kernbereich als vitaler Standort von Handel, Dienstleistungen und Handwerk, öffentlicher Verwaltung und Büronutzungen, Bildungseinrichtungen, von Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Tourismus, Gastronomie sowie des Wohnens in belebender Mischung.

Für das zur Aufhebung vorgesehene Teilgebiet war das Sanierungsziel differenzierter zu betrachten. Hier erfolgte schwerpunktmäßig eine Orientierung auf die Wohnnutzung mit untergeordneter gewerblicher Nutzung.





Wohnen:

Bei dem zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Areal in der Östlichen Altstadt und dem Petriviertel handelt es sich um einen bewusst stark aufgelockerten Wohnbereich mit viel Grün. Das Sanierungsziel zum Wohnen bestand im Erhalt und der qualitativen Verbesserung des Wohnens durch zeitgemäße Neubebauung als ein wesentlicher Standortfaktor.



Gewerbe/Einzelhandel:

Gewerbliche Einrichtungen/Einzelhandel spielten in der Entwicklung des Teilgebietes eine unbedeutende Rolle. Als ausbau- und entwicklungsfähig wurde der gebietsbezogene Einzelhandel in Verbindung mit anderen kleinteiligen Nutzungsarten wie Dienstleistungen, Kultur, Büros, Gastronomie und Handwerk gesehen.

• Verkehr:

Die Verkehrsplanung beruht auf dem integrierten Verkehrskonzept der Hansestadt Rostock. Um die Innenstadt für Besucher und Anwohner attraktiv und lebenswert zu gestalten, war es unabdingbar, die Verkehrsbewegungen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und auf den notwendigen Verkehr zu beschränken.

Sowohl beim fließenden als auch beim ruhenden Verkehr waren dabei Bewohner und Besucher, die in die City wollen sowie der Wirtschaftsverkehr bevorzugt zu bedienen.

Die im Bereich der Östlichen Altstadt befindlichen Straßen sollten als Anliegerstraßen saniert und die im Petriviertel neu gestaltet werden.

Wichtigste Maßnahme zur Erreichung dieses Zieles war der Neubau der Warnowstraße als Erschließungsstraße für das neue Wohnguartier Petriviertel und als Schaffung einer Verbindung zwischen dem Mühlendamm der und Straße Am Strande (L 22).







Zur Organisation des ruhenden Verkehrs war eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung zu organisieren und ein Parkleitsystem zu installieren. Öffentliche Pkw-Stellplatzanlagen sollten vor allem in den Randbereichen entstehen.



Die Umsetzung dieser Sanierungsziele erfolgte durch die Errichtung der öffentlichen Parkplatzanlage an der Petrischanze und den Neubau des Parkhauses im Bereich Küterbruch.



Darüber hinaus konnte die schwierige Parkplatzsituation durch die Einordnung straßenbegleitender Stellflächen verbessert werden.



Die Radfahrverbindungen waren auszubauen und zeitgemäße sowie ausreichende Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zu errichten.

Mit dem Ausbau des Radweges zwischen Küterbruch und der Straße Am Strande (L 22) konnte dieses umgesetzt werden.

Für den ÖPNV sollten die Umsteigebeziehungen optimiert werden.





• Grün-, Erholungs- und Spielflächen:

Die öffentlichen Grün-, Erholungs- und Spielflächen waren, wo stadträumlich möglich, zu entwickeln und untereinander zu vernetzen; Verbindungen zu den überörtlichen Grünräumen mussten geschaffen werden. In dem zur Aufhebung der Sanierungssatzung vorgesehenen Teilgebiet befinden sich überwiegend private Grünflächen in den Quartierinnenhöfen.



Wichtige Zielsetzung war die Neugestaltung der Freiflächen an der Petrischanze, des Alten Warnowarms sowie der Warnowuferkante. Der Uferpark ist eine der wesentlichsten Maßnahmen zur Erweiterung der öffentlichen Infrastruktur im Randbereich der historischen Rostocker Altstadt und kommt insbesondere auch den Bewohnern der angrenzenden dicht bebauten Östlichen Altstadt zugute.





Planungsgrundlage für die Freiflächengestaltung waren Festlegungen die in der 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock", welche wiederum in die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 11.W.150 "Östlich der Stadtmauer" eingeflossen sind.





TOP 5.3

Der geschaffene Uferpark um den alten Warnowarm wird von einem Parkweg durchzogen, der im Süden mit einer Brücke über den Haargraben an den von Süden kommenden Weg anschließt, das Wasserbecken umrundet und nach Norden unter der Vorpommernbrücke hindurch weiter zur Holzhalbinsel verläuft. Nutzbar ist er barrierefrei durch Fußgänger und Radfahrer und im Bereich des Wasserbeckens auch durch Fahrzeuge zum Trailern von Freizeitbooten.





Aussichtsorte bieten kombiniert mit Parkbänken optimale Aufenthaltsqualitäten in diesem Parkabschnitt. Bäume und Sträucher gliedern den Parkbereich und schirmen ihn nach Norden und Westen zu stark befahrenen Verkehrsstraßen ab.

Beurteilung der Ergebnisse zum Abschluss der Sanierung

Die fachlich umfassenden und komplizierten Sanierungsziele konnten bis heute weitestgehend erreicht werden.

Folgende Erschließungs- und Baumaßnahmen wurden im Aufhebungsgebiet realisiert:

- Freiflächengestaltung der Wege nordöstlich der Stadtmauer,
- Freiflächengestaltung Petrischanze,
- Neugestaltung der Freiflächen Alter Warnowarm,
- Neugestaltung der Freiflächen Warnowuferkante,
- Sanierung Küterbruch und Radweg vom Gerberbruch bis zur L 22,
- Sanierung der Straße Oberhalb des Gerberbruchs,
- Sanierung Gerberbruch,
- Sanierung Fischerbruch,
- Neubau der Warnowstraße,
- Neubau der Erschließungsstraßen im Petriviertel:

Gerbergang, Gerbergrabenweg, Am Lohmühlengraben, Brökergang, Beim Eislager, Kütergang, Beim Holzlager, Petrigang, Am Haargraben und Bei der Petribleiche,





TOP 5.3

Gefördert wurden ebenfalls eine Reihe von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Baumaßnahmen zur Baulückenschließung:

- Am Bagehl 4,
- Slüterstraße 8,
- Neubau Slüterstraße 1,
- Wendenstraße 7
- Oberhalb des Gerberbruchs 3, 4, 7, 8 und 8a,
- Küterbruch 2 und 8 b,
- Neubau Küterbruch 9,
- Neubau Fischerbruch 13,
- Gerberbruch 2 bis 4 ("Alte Gerberei") und Nr. 6,
- Neubau Gerberbruch 5,
- Fischerbruch 39,
- Mühlendamm 8 und 8 a,
- Neubau der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen "Sporthalle Petrischanze" und der öffentlichen "Toilettenanlage Petrischanze",

Für das Teilaufhebungsgebiet wurden ca. 13,42 Mio. EUR Städtebauförderungsmittel eingesetzt.

4. Abschließende Beurteilung der städtebaulichen Sanierung und Rechtfertigung der Teilaufhebung der Sanierungssatzung

Die Sanierungsziele konnten weitestgehend erreicht werden, so dass aus städtebaulicher Sicht eine Aufhebung der Sanierungssatzung für das Teilgebiet XII möglich ist.

Aus rechtlicher Sicht ist entsprechend Baugesetzbuch § 162 (1) die Sanierungssatzung (auch für Teilgebiete) aufzuheben, wenn die Sanierung durchgeführt ist. Die sich aus den Vorschriften des Sanierungsrechts ergebenden Beschränkungen des Eigentums und anderer Rechtspositionen sind nicht mehr erforderlich.

Nach Abschluss der Sanierung ist durch die Eigentümer ein Ausgleichsbetrag nach BauGB §§ 154 ff. zu entrichten. Dieser Ausgleichsbetrag steht wiederum der Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen des verbleibenden Sanierungsgebietes zur Verfügung. Ein Teil der Ausgleichsbeträge wurde bereits im Zuge von Grundstücksverkäufen zum Neuordnungswert bzw. über im Vorfeld mit Eigentümern abgeschlossenen Ablösevereinbarungen der Sanierungsmaßnahme zugeführt.







vorher

nachher



Wendenstraße 7 - zu Beginn der Sanierung



Slüterstraße 3 bis 8 - nach Sanierung/Neubebauung



vorher



Quartier 088

nachher





Oberhalb des Gerberbruchs 8





Oberhalb des Gerberbruchs 9



vorher



Quartier 088

nachher



Oberhalb des Gerberbruchs 1 - 3





Küterbruch 8 b









Gerberbruch 1 bis 6 mit "Alte Gerberei" (früher Häuser 29 – 33)







vorher

nachher

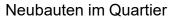


Mühlendamm 8















Kindergarten im Küterbruch



Sporthalle Petrischanze









Ausgangssitutation vor Neuentwicklung



Blick von der Petrikirche mit Altbebauung







Ausgangssitutation vor Neuentwicklung











Situation nach der Neubebauung





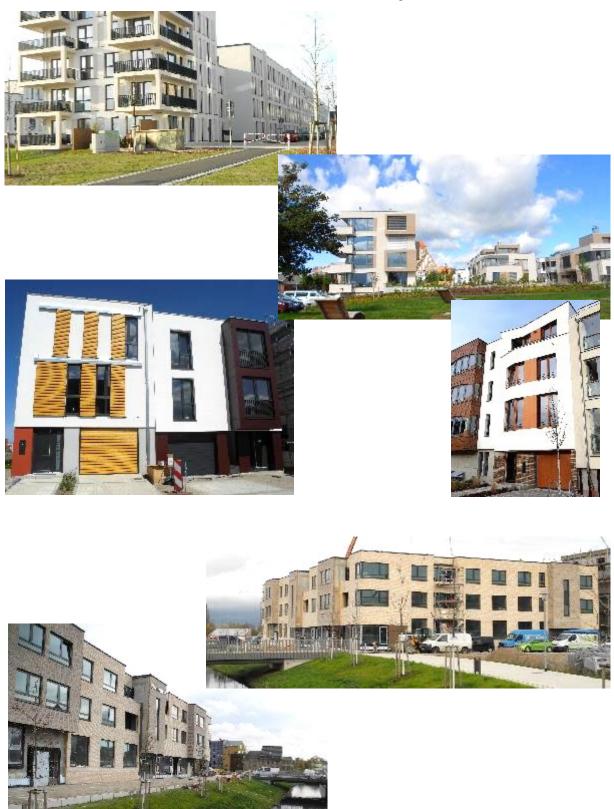


Aktenmappe - 230 von 325





Situation nach der Neubebauung







Neugestaltung von Freiflächen

Warnowuferkante (Uferpark)







Neugestaltung von Freiflächen

Alter Warnowarm (Uferpark)

















Neugestaltung von Freiflächen

Petrischanze











Neue Warnowstraße

vorher

nachher















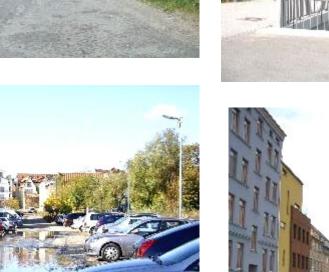


vorher

Gerberbruch



nachher







W.K.





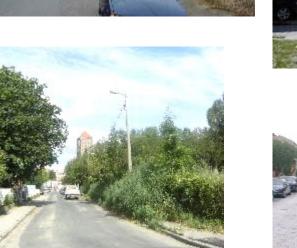


vorher

Fischerbruch

nachher











TOP 5.3





vorher

Wege nordöstlich der Stadtmauer

















vorher

Küterbruch



nachher











Radweg zur L 22





Oberhalb des Gerberbruchs

nachher

vorher

















Neue Straße im Petriviertel



Bei der Petribleiche



Am Haargraben



Beim Holzlager





Am Haargraben





Neue Straße im Petriviertel





Beim Eislager





Am Lohmühlengraben

Der Oberbürgermeister

2021/BV/2561 öffentlich

Entscheidendes Gremium:Beteiligt:BürgerschaftHauptamtfed. Senator/-in:Rechts- und Vergabeamt5 4, Holger MatthäusFinanzverwaltungsamtFederführendes Amt:Amt für Umwelt- und Klimaschutz					
Zweite Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock					
Geplante Berat	ungsfolge:				
Datum	Gremium		Zuständigkeit		
12.10.2021	Ortsbeirat Seebad War Diedrichshagen (1)	nemünde, Seebad	Empfehlung		
14.10.2021 Ausschuss für Stadt- und Re Umwelt und Ordnung		nd Regionalentwicklung,	Empfehlung		
21.10.2021	Finanzausschuss		Empfehlung		
03.11.2021	Bürgerschaft		Entscheidung		

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Zweite Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Anlage).

Beschlussvorschriften:	§ 22 Abs. 3 Nr. 6 Kommunalverfassung M-V
bereits gefasste Beschlüsse:	Nr. 2019/BV/0259, Nr. 2020/BV/1289

Sachverhalt:

In der Straße Am Dorfteich gibt es eine Reihe von Stichstraßen, die sehr eng sind und zum Teil keine geeignete Wendeanlage aufweisen. Eine wirtschaftliche maschinelle Reinigung durch die Stadt ist in diesen Stichwegen nicht möglich. Der dementsprechende Hinweis in der Satzung, welcher das Straßenverzeichnis aufgenommen wird, dient der Konkretisierung.

Die Straßen Zum Zollamt und Am Wendebecken befinden sich in einem neu entstandenen Wohngebiet, sind gewidmet und werden in das Straßenverzeichnis aufgenommen.

Mit Abschluss der Sanierungs- und Umgestaltungsarbeiten in den Straßen Am Leuchtturm, Georginenstraße und Georginenplatz, ist die Trennung zwischen Gehbahn und Fahrbahn entfallen. Die vorgenannten Straßen sind nunmehr als Fußgängerzonen gewidmet und werden, aufgrund der für Fußgängerzonen erhöhten Reinigungsanforderungen, in die Reinigungsklasse 3 eingestuft.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt: 73

Produkt: 54501

Bezeichnung: Straßenreinigung und Winterdienst

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Ergebnishaushalt Finanzhaushalt		haushalt
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen	
2022	54501	4.625.400	6.840.400	4.625.400	6.839.400	

Die Differenz zwischen Auszahlungen im Finanzhaushalt und Aufwendungen im Ergebnishaushalt resultiert aus den nicht zahlungswirksamen Abschreibungen in Höhe von 1000 EUR.

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

X liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben

in Vertretung

Steffen Bockhahn Zweiter Stellvertreter des Oberbürgermeisters und Senator für Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule

Anlagen

1 Zweite Änderungssatzung	öffentlich
---------------------------	------------

Zweite Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Auf der Grundlage der §§ 5 und 15 Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) vom 13. Juli 2011 (GVOBI. M-V S. 777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBI. M-V S. 467), der §§ 1, 2, 6 des Kommunalabgabengesetzes - KAG M-V in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. April 2005 (GVOBI. M-V S. 146 zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. Juli 2021 (GVOBI. M-V S. 1162), des § 50 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG - MV) vom 13. Januar 1993 (GVOBI. M-V S. 42), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBI. M-V S. 221, 229), wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am 2021 folgende Satzung erlassen:

§ 1 Änderungen

Die Straßenreinigungssatzung der der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 12. Dezember 2019 (veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock "Städtischer Anzeiger" Nr. 25 vom 18. Dezember 2019), zuletzt geändert durch die Erste Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 8. Dezember 2020 (veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock "Städtischer Anzeiger" Nr. 22 vom 19. Dezember 2020), wird wie folgt geändert:

 Im Verzeichnis der von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu reinigenden öffentlichen Straßen der Reinigungsklassen 1 - 7 wird für folgende Straße der Hausnummernbereich geändert:

Straßenname Hausnummernbereich		Reinigungs- klasse	Winterdienststufe	
Am Dorfteich	Nur Hauptzug ohne Stichwege	7	В	

2. In das Verzeichnis der von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu reinigenden öffentlichen Straßen der Reinigungsklassen 1 - 7 werden folgende Straßen aufgenommen:

Straßenname	Hausnummernbereich	Reinigungs- klasse	Winterdienststufe
Zum Zollamt		6	Α
Am Wendebecken		7	C

ORS -35- S. 1/2

Anlage zur Beschlussvorlage 2021/BV/2561

3. Im Verzeichnis der von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu reinigenden öffentlichen Straßen der Reinigungsklassen 1 - 7 wird für die folgenden Straßen die Reinigungsklasse geändert:

Straßenname	Hausnummernbereich	Reinigungs- klasse	Winterdienststufe
Am Leuchtturm		3	
Georginenstraße		3	
Georginenplatz		3	

§ 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Rostock,

Claus Ruhe Madsen Oberbürgermeister

ORS -35- S. 2/2

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage 2021/BV/2553

öffentlich

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Amt für Umwelt- und Klimaschutz	Beteiligt: Hauptamt Zentrale Steuerung Rechts- und Vergabeamt Kämmereiamt Finanzverwaltungsamt Hauptamt, Abt. Organisation
Zweite Satzung zur Änderung Straßenreinigung in der Hans Geplante Beratungsfolge:	der Gebührensatzung für die e- und Universitätsstadt Rostock

Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.10.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
21.10.2021	Finanzausschuss	Empfehlung
03.11.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beschließt die Zweite Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für die Straßenreinigung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Anlage 1) und billigt die dazugehörige Kalkulation (Anlagen 2- 5).

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 3 Nr. 6 Kommunalverfassung MV

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2019/BV/0258, Nr. 2020/BV/1347

Sachverhalt:

Mit der eingereichten Beschlussvorlage soll § 4 der Gebührensatzung für die Straßenreinigung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock geändert werden.

Im § 4 sind die Gebührensätze für die einzelnen Reinigungsklassen festgelegt. Auf Grundlage der Gebührenkalkulation, die als Anlage 2 Bestandteil der Beschlussvorlage ist, ergeben sich für das Jahr 2022 Gebührensätze, die in allen Reinigungsklassen zwischen 3,8 und 10,6 Prozent steigen werden.

Die Gesamtkosten für Straßenreinigung und Winterdienst werden im kommenden Jahr um 242.181,- € steigen (Anlage 2 Seite 2).

Diese Kostensteigerung ergibt sich aus 234.900,- € (+3,9 %) bei der Stadtentsorgung Rostock GmbH (SR GmbH) und 7.281,- € (+1,2 %) bei der Stadtverwaltung. Dazu ausführlich in den Abschnitten "Kosten der SR GmbH" und "Kosten der Stadtverwaltung".

Die oben genannten Gebührensteigerungen resultieren im Wesentlichen aus notwendigen Leistungserweiterungen in den Bereichen Straßenreinigung und Gehwegreinigung. So wurde zum Beispiel eines der beiden Teams Fugengrün, welche bislang nur von April bis Oktober eingesetzt werden, ganzjährig beauftragt.

Seite: 1

Dies wurde notwendig, da die stetig zunehmenden Meldungen über die Plattform "Klar Schiff" zu Lasten der planmäßigen Reinigungen gingen und die Stadtentsorgung hier an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt war. Die Nutzung der Plattform "Klar Schiff" ist eine innovative Form der Bürgerbeteiligung, deren Akzeptanz sehr stark von möglichst kurzen Reaktionszeiten der zuständigen Ämter abhängt. Die Klarschiff Meldungen werden insbesondere durch die manuellen Kräfte der SR GmbH, den 6 Handreinigern, den beiden Teams Fugengrün und dem Radwegewart sowie durch den Einsatz der Abfallsauger sehr zeitnah und flexibel abgearbeitet.

Bei der Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr werden die Kosten des Teams Fugengrün, der Abfallsauger, der Entsorgung des Straßenkehrichts, der Stadtverwaltung und die Zu- und Abschläge aus der Nachkalkulation 2019/2020 auf die einzelnen Leistungsarten umgelegt (Anlage 2 Seite 3). Für die Ermittlung der Gebührensätze sind die Leistungsarten Fahrbahnreinigung, Winterdienst Fahrbahn, Gehwegreinigung und Winterdienst Gehwege relevant.

Die Kennzahlen aus der Haushaltsplanung 2022 wurden eingehalten. Der Zuschussbedarf hat sich wie folgt entwickelt:

2020	2021	2022
2.523.200	2.225.800	2.215.000

Auf der Grundlage des Vertrages über die Straßenreinigung vom 17.02.1994 und dem vorgegebenen Leistungsumfang hat die SR GmbH ihre Kosten kalkuliert und die entsprechenden Einzelpreise für 2022 ermittelt.

Durch den beratenden Ingenieur Dipl.-Ing. Dirk Henssen wurden die kalkulierten Entgelte auf die Vereinbarkeit mit den preisrechtlichen Vorschriften geprüft.

Ein entsprechender Prüfbericht (Anlage 8 der Beschlussvorlage) wurde ausgefertigt und ist Grundlage für die Übernahme der geprüften Preise in die Gebührenkalkulation.

<u>Kosten der SR GmbH</u>

Die Gesamtkosten der SR GmbH für Straßenreinigung und Winterdienst werden im Vergleich zu 2020 um 234.900,- € steigen, das entspricht einer Kostensteigerung um 3,9 Prozent. Dabei ist die Kostenentwicklung in den einzelnen Leistungsarten unterschiedlich. Bei der Fahrbahn- und der Gehwegreinigung steigen die Kosten insgesamt um 339.500,- €, dagegen verringern sich die Kosten beim Winterdienst um 114.800,- €.

Für die Kostensteigerung sind in erster Linie gestiegene Personalkosten, infolge erweiterter Leistungsbeauftragungen und tariflicher Anpassungen, sowie steigende Dieselkraftstoffkosten verantwortlich. Kostensenkend wirkt sich die kalkulierte Zahl an Einsatztagen beim Winterdienst aus.

Für die Beschäftigten der SR wurde am 03.02.2021 eine Neufassung des Haustarifvertrags mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, mit Wirkung zum 01.01.2021 vereinbart. Diese Anpassung des HTV erfolgte innerhalb der Vertragslaufzeit des HTV in der Fassung des 5. Änderungstarifvertrags (§ 1 Nr. 1), um die zwischenzeitlich angepassten tarifrechtlichen Regelungen des TVÖD, u. a. zur Gewinnung und Bindung von Fachkräften sowie zur Flexibilisierung der Arbeitszeiten, für die SR zu nutzen. Eine Änderung der Entgelthöhe erfolgte mit der Neufassung des HTV nicht, eine Entgelterhöhung zum 01.01.2022 war bereits mit dem 5. Änderungstarifvertrag für alle Lohngruppen als Erhöhung der Tabellenentgelte um 3,06 % vereinbart worden. In den Kosten für das Jahr 2022 ist die Ersatzbeschaffung eines Radladers und einer Kleinkehrmaschine vorgesehen. Weiterhin ist die dringend notwendige Sanierung der Umkleide- und Duschräume im Betriebsgebäude Petridamm vorgesehen.

Im Ergebnis der Preisprüfung wird für das Jahr 2022 ein Dieselkraftstoffpreis von 100,5 Cent pro Liter kalkuliert Hierbei wurde ein Aufschlag von 1,3 Cent auf den Einkaufspreis von 99,2 Cent pro Liter zum Kalkulationszeitpunkt, für die ab 01.01.2022 erhöhte CO2-Abgabe nach dem BEHG kalkuliert. Dabei wird die tatsächliche Kostenentwicklung im entsprechenden Wagniskonto abgebildet, das mit der Nachkalkulation für das Jahr 2022 im Jahr 2023 aufgelöst wird (s. Nr. 205). Für das Jahr 2021 wurde noch ein Preis von 79,70 Cent pro Liter kalkuliert.

Gemäß dem 10-jährigen Durchschnitt hat die SR GmbH den Winterdienst für das Jahr 2022 mit 29,2 Winterdiensttagen (Vorjahr 31,2) kalkuliert.

Kosten der Stadtverwaltung

Die Kosten der Stadtverwaltung sind gebührenfähige Kosten der Ämter, die im Rahmen des Satzungsvollzuges sowie des Gebühreneinzuges Leistungen für die Straßenreinigung und den Winterdienst erbringen. Diese Kosten werden gegenüber 2021 um 7.281,- € steigen.

Nicht in der Kalkulation angesetzte Leistungen

Nach den Festlegungen des § 50 Abs. 1 StrWG-MV sind die Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage zu reinigen. Als geschlossene Ortslage gilt hierbei der Teil des Gemeindebezirkes, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute oder ähnliche Grundstücke sind nicht maßgebend. Nach einem Urteil des OVG Münster (v. 23.10.79 2 A 1123/79) wird die geschlossene Ortslage dann unterbrochen, wenn der unbebaute Zwischenraum ca. 150 m oder länger ist.

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind dies z. B. solche Straßen wie die "Bäderstraße" und die Warnemünder Straße. Für solche Straßen gelten die Festlegungen des § 50 Abs. 3 StrWG-MV, wonach die Träger der Straßenbaulast nach besten Kräften die öffentlichen Straßen von Schnee räumen bzw. bei Schnee- und Eisglätte streuen sollen. Dies ist keine gebührenfähige Straßenreinigung im Sinne des StrWG-MV und KAG MV.

Aus den o.g. Gründen werden in der Gebührenkalkulation die nicht gebührenfähigen Kosten für die Reinigung und den Winterdienst von Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage ausgesondert.

Da ein Teil der Angebotspreise Kosten beinhalten, die insbesondere beim Winterdienst von Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage verursacht werden, und anteilig Verwaltungskosten, Kosten für Entsorgung von Straßenkehricht und Zu- und Abschläge anfallen, ist es notwendig entsprechende Kostenabgrenzungen vorzunehmen.

Das betrifft auch die Kosten für die Reinigung und den Winterdienst an Haltestellen des ÖPNV. In der vorliegenden Kalkulation sind dies insgesamt 235.200,- €, die unmittelbar als nicht gebührenfähige Kosten durch den Zuschuss der HRO gedeckt werden.

Erstattung an die DB Station & Service AG

Im Bereich des Hauptbahnhofes sowie des S-Bahnhofes in Lütten-Klein werden im Auftrag der HRO von der DB Station & Service AG Reinigungsleistungen auf öffentlichen Verkehrsflächen durchgeführt.

Die entstehenden Kosten sind Bestandteil der Gesamtkosten für Straßenreinigung und Winterdienst, fließen aber nicht in die Gebührenkalkulation ein.

Kosten für zusätzliche Reinigungen

Die hier eingestellten Kosten ergeben sich aus Reinigungsleistungen, die im Rahmen von Großveranstaltungen (Demos, Hansa Heimspiele, Hanse Sail, Weihnachtsmarkt, Ostermarkt u.s.w.) oder nach Witterungsunbilden (z. B. Stürme oder Treibsand) zusätzlich zu den geplanten Reinigungen beauftragt werden müssen. Auch diese Kosten fließen nicht in die Gebührenkalkulation ein.

Zu- und Abschläge zu den Gesamtkosten

Aus der Nachkalkulation für das Jahr 2020 ergibt sich eine Kostenunterdeckung von insgesamt 39.365,- € für die Gesamtkosten (siehe Anlage 4). In der vorliegenden Gebührenkalkulation wurde der Gesamtbetrag eingestellt. Aus der Nachkalkulation für 2019 war noch ein Betrag in Höhe von 69.700,- € gebührenmindernd in diese Kalkulation einzustellen. Damit werden in der vorliegenden Kalkulation insgesamt 30.335,- € gebührenmindernd eingestellt.

Im KAG M-V heißt es hierzu: "Weichen am Ende eines Kalkulationszeitraums die tatsächlichen von den kalkulierten Kosten ab, so sind Kostenüberdeckungen spätestens innerhalb von drei Jahren nach Ende des abgeschlossenen Kalkulationszeitraums auszugleichen; Kostenunterdeckungen sollen innerhalb dieses Zeitraums ausgeglichen werden."

Der Bürgerschaft wird vorgeschlagen, die in der Gebührenkalkulation für 2022 errechneten Gebührensätze für die einzelnen Reinigungsklassen zu beschließen.

Hierzu Tabellen: Berechnung der Jahresgebühr für das Jahr 2022 pro Flächenmeter in den Reinigungsklassen 1-7 (Anlage 2 Seite 5)

Reinigungs- klasse	Gebührensatz 2021	Gebührensatz 2022	Änderung %
1	94,20 €	102,96	9,3
2	60,96 €	67,08	10,0
3	37,56 €	41,04	9,3
4	30,48 €	33,72	10,6
5	19,80 €	21,60	9,1
6	10,68 €	11,28	5,6
7	6,24 €	6,48	3,8

<u>Folgende zur Beschlussvorlage gehörende Anlagen wurden an alle Mitglieder der Bürgerschaft verteilt:</u>

- Anlage 1 Zweite Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für die Straßenreinigung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (1 Seite), liegt auch im KSD vor
- Anlage 2 Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022 (Seiten 1 6)
- Anlage 3 Kosten für die Reinigung und Winterdienst auf Straßen die nicht gebührenfähig sind (1 Seite)
- Anlage 4 Nachkalkulation 2021 (1 Seite)
- Anlage 5 Kosten der beteiligten Ämter für die Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022 (Seiten 1 3)

Nachstehende zur Beschlussvorlage gehörende Unterlagen liegen beim Fachbereich Sitzungsdienst der Bürgerschaft zur Einsichtnahme aus, da sie auf Grund ihres Umfanges nicht verteilt werden konnten:

- Anlage 6 Vertrag über die Straßenreinigung
- Anlage 7 geplanter Leistungsumfang 2022
- Anlage 8 Bericht über die Angebotspreise 2022 (Preisprüfung)
- Anlage 9 Preisangebot der SR GmbH für 2022 einschließlich der betrieblichen Kalkulation und der Anlagekartei der SR GmbH

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt: 73

Produkt: 54501 Bezeichnung: Straßenreinigung und Winterdienst

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanz	haushalt
		Erträge	Auf-	Ein-	Aus-
			wendungen	zahlungen	zahlungen
2022	54501	4.625.400 €	6.840.400 €	4.625.400	6.839.400

Die Differenz zwischen Auszahlungen im Finanzhaushalt und Aufwendungen im Ergebnishaushalt resultiert aus den nicht zahlungswirksamen Abschreibungen in Höhe von 1000 EUR.

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

X liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Anlage 1 Gebührensatzung 2022	öffentlich
2	Anlage 2 Gebührenkalkulation Straßenreinigung-	öffentlich
	Winterdienst2022	
3	Anlage 3 Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften	öffentlich
4	Anlage 4 Nachkalkulation 2020	öffentlich
5	Anlage 5.1 Kosten Umweltamt	öffentlich
6	Anlage 5.2 ILV Finanzverwaltungsamt	öffentlich
7	Anlage 5.3 ILV Stadtamt	öffentlich

Anlage 1 zur Beschlussvorlage 2021/BV/2553

Zweite Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für die Straßenreinigung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Auf der Grundlage der §§ 5 und 15 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), der §§ 1, 2, 6 des Kommunalabgabengesetzes - KAG M-V in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. April 2005 (GVOBl. M-V S. 146), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. Juli 2021 (GVOBl. M-V S. 1162), des § 50 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG - MV) vom 13. Januar 1993 (GVOBl. M-V S. 42), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221), wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am

2021 folgende Satzung erlassen:

§ 1 Änderung

Die Gebührensatzung für die Straßenreinigung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 12. Dezember 2019 (veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock "Städtischer Anzeiger" Nr. 25 vom 18. Dezember 2019), zuletzt geändert durch die Erste Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für die Straßenreinigung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 8. Dezember 2021 (veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 9. Dezember 2021 (veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock "Städtischer Anzeiger" Nr. 22 vom 19. Dezember 2020), wird wie folgt geändert:

1. Der § 4 erhält folgende Fassung

"§ 4 Gebührensätze

Die jährliche Straßenreinigungsgebühr beträgt je Flächenmeter in der

Reinigungsklasse 1	102,96 EUR
Reinigungsklasse 2	67,08 EUR
Reinigungsklasse 3	41,04 EUR
Reinigungsklasse 4	33,72 EUR
Reinigungsklasse 5	21,60 EUR
Reinigungsklasse 6	11,28 EUR
Reinigungsklasse 7	6,48 EUR".

§ 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Rostock,

Claus Ruhe Madsen Oberbürgermeister

ORS -29- S. 1/1

Kostenaufstellung der Straßenreinigung und für Gebührenkalkulation

		Gesamtkoste	Gesamtkosten Straßenreinigung	Bui	Kos	ten für Gebül	Kosten für Gebührenkalkulation 2022	022
1. Leistungen	Menge	Maßeinheit	Einzelpreis (netto)	Plan 2022 (brutto)	Menge	Maßeinheit	Einzelpreis (netto)	Plan 2022 (brutto)
Kosten Fahrbahnreinigung	47.143	Kehrkilometer	39,58€	2.220.400,00 €		Kehrkilometer		2.212.100.00€
Gesamtkosten Winterdienst Fahrbahn, davon								1.648.700.00€
Vorhaltekosten	pauschal		1.201.615,75 €	1.429.900,00 €	pauschal	92%	1.108.861.36 €	1.319.500.00 €
Pauschale Einsatz	pauschal		299.793,78 €	356.800,00 €		92%	276.652,28 €	· 329.200,00€
	11.961.508	m²	21,55 €/1000 m ²	306.700,00€	11.961.508	m²	21,55 €/1000 m²	306.700,00 €
Kosten Winterdienst Gehwege RK 1-3	8.482	m²	124,8 €/100 m ²	12.600,00 €	8.482	m²	124,8 €/100 m ²	12.600,00€
Kosten Reinigung HRO	8.416.665	m²	21,55 €/1000 m ²	215.800,00€	8.416.665	m²	21,55 €/1000 m ²	215.800.00 €
Kosten Winterdienst HRO	310.402	m²	124,8 €/100 m²	460.800,00 €	310.402	m²	124,8 €/100 m ²	460.800.00 €
Kosten Haltestellenreinigung	953.086	m²	21,55 €/1000 m ²					9
Kosten Winterdienst Haltestellen	19.405	m²	124,8 €/100 m ²					· •
Kosten Team Fugengrün	pauschal		285.983,20 €	340.300,00€	pauschal		Ergebnis Kostenumlage	331.111.90 €
Kosten sechs Handreiniger	pauschal		365.224,90 €	434.600,00€	pauschal		365.224.90 €	434.600.00 €
Kosten Radwegewart	pauschal		89.609,74 €	106.600,00 €			89.609,74 €	106.600,00 €
Kosten Abfallsauger	pauschal		117.382,23 €	139.700,00€			Ergebnis- Kostenumlage	138.442.70 €
Reinigung und Winterdienst gesamt				6.077.400,00 €				5.867.454.60 €
Kosten Entsorgung Straßenkehricht	4.000	t	29,50 €	140.400,00 €	Ergebnis aus Kostenumlage	stenumlage		135.400.00 €
Leistungen gesamt				6.217.800,00 €	L		×	6.002.854.60 €
1								
1.1 Leistungen der DBAG laut Vereinbarung				× *	2 2			
S - Bahnhof Lütten-Klein				2.100,00€				
Hauptbahnhof				6.100,00 €				
1.2 Kosten für zusätzliche Reinigungen				15.000,00 €				
							2	
2. Kosten der Stadtverwaltung		*						
Kosten Umweltamt				244.381,00 €				
Kosten Finanzverwaltungsamt			e e	330.800,00 €		•		
Kosten Kommunaler Ordnungsdienst				24.200,00 €				Y
Gesamtkosten Stadtverwaltung				599.381,00 €	599.381,00 € Ergebnis aus Kostenumlage	umlage		578.000.00 €
Gesamtkosten				6.840.381,00 €				6.580.854.60 €
3. Zu- und Abschläge zu den Gesamtkosten						л. П		
Nachkalkulation 2019/2020				- 30.335,00 €	Ergebnis aus Kostenumlage	umlage		29.300.00 €
Gesamt				6.810.046,00 €				6.551.554.60 €

tungsart Winterdienst Gehwege zugeordnet. Die verbliebenen Vorhaltekosten wurden der Leistungsart Winterdienst Fahrbahn zugeordnet.

Die in den Zeilen Kosten Reinigung und Winterdienst HRO dargestellten Kosten, beziehen sich auf die Reinigung und den Winterdienst von Fußwegen ohne Anlieger, Fußgängerbrücken, Fußgängertunnel, Treppen, Fußgängerüberwegen sowie Radwegen und Parkplätzen. Diese Kosten werden als Bestandteil des kommunalen Anteiles von der HRO getragen.

Die Kosten der Handreiniger und des Radwegewartes sind ebenfalls Bestandteile des kommunalen Anteils.

Aus der Nachkalkulation für das Johr 2020 ergibt sich eine Kostenunterdeckung von insgesamt 39.365,
e für die Gesamtkosten (siehe Anlage 4). In der vorliegenden Gebührenkalkulation wurde der Gesamtbetrag eingestellt. Aus der Nachkalkulation für 2019 war noch ein Betrag in Höhe von 69.700,- € gebührenmindernd in diese Kalkulation einzustellen.

Im KAG M-V heißt es hierzu: "Weichen am Ende eines Kalkulationszeitraums die tatsächlichen von den kalkulierten Kosten ab, so sind Kostenüberdeckungen spätestens innerhalb von drei Jahren nach Ende des abgeschlossenen Kalkulationszeitraums auszugleichen; Kostenunterdeckungen sollen innerhalb dieses Zeitraums ausgeglichen werden."

Seite 1/6

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

Vergleich der Kosten von 2021 zu 2022

	2021	2022	Differenz	Änderung in %
Reinigung Fahrbahn	2.059.300,00 €	2.220.400,00€	161.100,00€	7,8
Reinigung Gehwege gesamt	1.389.700,00 €	1.568.100,00€	178.400,00 €	12,8
davon Reinigung nach Satzung (in Gebührenkalkulation)	467.900,00 €	546.900,00 €	79.000,00 €	
davon sechs Handreiniger zusätzlich	433.800,00 €	434.600,00 €	800,00 €	
davon Radwegewart	105.600,00 €	106.600,00 €	1.000,00 €	
davon Abfallsauger	145.400,00 €	139.700,00 €	-5.700,00 €	
davon Team Fugengrün	237.000,00 €	340.300,00 €	103.300,00 €	
Winterdienst gesamt	2.403.700,00€	2.288.900,00 €	-114.800,00 €	-4,8
davon WD Vorhaltekosten	1.574.000,00 €	1.429.900,00 €	-144.100,00 €	
davon Winterdienst Fahrbahn	334.200,00 €	356.800,00 €	22.600,00 €	7
davon Winterdienst Gehwege	495.500,00 €	502.200,00 €	6.700,00 €	
Entsorgung Kehrgut	130.200,00 €	140.400,00 €	10.200,00 €	7,8
zusätzliche Reinigungen	15.000,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0'0
Leistungen Stadtentsorgung gesamt	5.997.900,00€	6.232.800,00 €	234.900,00 €	3,9
Kosten Umweltamt	236.100,00 €	244.381,00 €	8.281,00 €	. 3,5
Kosten Finanzverwaltungsamt	329.800,00 €	330.800,00 €	1.000,00 €	0,3
Kosten Kommunaler Ordnungsdienst	26.200,00 €	24.200,00 €	-2.000,00 €	-7,6
Stadtverwaltung gesamt	592.100,00 €	599.381,00 €	7.281,00 €	1,2
DBAG	8.200,00 €	8.200,00 €	0,00€	0'0
Gesamt	6.598.200,00 €	6.840.381,00 €	242.181,00 €	3,7
Gebühreneinnahmen	4.372.356,85 €	4.625.369,64 €	253.012,79€	5,8
Zuschuss	2.225.843,15 €	2.215.011,36€	-10.831,79 €	-0,5

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühren 2022

Umlage der Kosten des Straßenkehrichtes, der Verwaltungskosten und der Zu- und Abschläge auf die einzelnen Leistungen

Leistungen	Kosten nach	antéilige	Umlage Kosten	Umlage Kosten	Umlage Zu- und	Umlage Kosten	Umlage Kosten	Gesamtkosten
	Leistungsart	Kosten in %	Straßenkehricht	Stadtverwaltung	Abschläge	Team Fugengrün	Abfallsauger	(auf 100 EUR gerundet)
Fahrbahnreinigung	2.212.100	39,5%	55.487	236.880	- 11.989	136.120	111.760	2.740.400
Winterdienst Fahrbahn	1.648.700	29,5%	41.355	176.549	- 8.935	-		1.857.700
Gehwegreinigung	306.700	5,5%	7.693	32.843	- 1.662	114.341	15.646	475.600
Winterdienst Gehwege	- 12.600	0,2%	316	1.349	- 68			14.200
Reinigung HRO	215.800	3,9%	5.413	23.109	- 1.170	80.651	11.036	334.800
Winterdienst HRO	460.800	8,2%	11.558	49.344	- 2.497		1	519.200
sechs Handreiniger	434.600	7,8%	10.901	46.539	- 2.355			489.700
Radwegewart	106.600	1,9%	2.674	11.415	- 578			120.100
Gesamt gebührenfähig	5.397.900		135.398	578.028	- 29.254	331.112	138.443	6.551.700
Kosten, die nicht in der Kalkulation angesetzt werden:	tion angesetzt werde	n:	8					
Haltestellenreinigung	24.400	0,4%	612	2.613	- 132	9.188	1.257	37.900
Winterdienst Haltestellen	28.800	0,5%	722	3.084	- 156			32.500
Fahrbahnreinigung a.g.OL	8.300	0,1%	208	889	- 45			9.400
Winterdienst a.g.OL	137.900	2,5%	3.459	14.767	- 747			155.400
Gesamt n.gebührenfähig	199.400	4	5.002	21.353	- 1.081	9.188	1.257	235.200
Gesamtkosten	5.597.300	100%	140.400	599.381	- 30.335	340.300	139.700	6.786.900
Anmerkung: Die Kosten für die Reinigung und den Winterdienst	r die Reinianna und	den Minterdie	net dar Haltastallan	t der Haltestellen und der Eahrhahnen außerhalb der menhlemminn Ortelom eind nicht Bontandteil der	außerhalb der ag		clace cind night I	Doctorottail dar

Cebührenkalkulation. Die Angabe dieser Kosten in dieser Tabelle sind jedoch notwendig, um die o.g. Kosten ausernalp der geschlossenen Onslage sind nicht Bestandteil der Gebührenkalkulation. Die Angabe dieser Kosten in dieser Tabelle sind jedoch notwendig, um die o.g. Kosten auch auf diese Leistungen mit umzulegen. Die Kosten des Teams Fugengrün in Höhe von 340.300,- € und der Abfallsauger in Höhe von 139.700,- € sind grundsätzlich ansatzfähige Kosten. Sie wurden in dieser Tabelle entsprechend den bearbeiteten Flächen aufgeteilt.

Aktenmappe - 255 von 325

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

Ermittlung Teilgebühren für Fahrbahnen und für Winterdienst Fahrbahnen

Reinigungsklassen	Anzahl der wöchentlichen Reinigungen	Summe der Flächenmeter	normierte Flächenmeter	
RK 1	5	1.104,76	5.523,80	
RK 4	3	9.207,55	27.622,65	
RK 5	3	19.687,89	59.063,67	
RK 6	1	288.431,44	288.431,44	
RK 7	0,5	67.421,80	33.710,90	
Summe		385.853,44	414.352,46	
normierte Flächenmeter Fahrbahnreinig	ung RK 1 und 4-7		414.352,46	
Flächenmeter Winterdienst Fahrbahn RK	(1 und 4-7	385.853,44		

· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	Winterdienst	Fahrbahnreinigung
	Fahrbahn	
Kosten	1.857.700	2.740.400
Flächenmeter bzw. normierte Flächenmeter	385.853,44	414.352,46
Teilgebühr	4,81 €	6,61 €

Ermittlung Teilgebühren für Gehwegreinigung und für Winterdienst Gehwege

Reinigungsklassen	Anzahl der wöchentlichen Reinigungen	Summe der Flächenmeter	normierte Flächenmeter
RK 1	5	1.104,76	5.523,80
RK 2	5	2.461,02	12.305,10
RK 3	3	2.536,78	7.610,34
RK 4	1	9.207,55	9.207,55
Summe		15.310,11	34.646,79
normierte Flächenmeter Gehwegreinigung RK	1 und 4-7	2	34.646,79
Flächenmeter Winterdienst Gehwege RK 1, 2,	3	6.102,56	

	Winterdienst Gehwege	Gehwegreinigung
Kosten	14.200	475.600
Flächenmeter bzw. normierte Flächenmeter	6.102,56	34.646,79
Teilgebühr	2,33 €	13,73€

Anmerkung: Die Summe der Flächenmeter sind die Flächen der Grundstücke, die durch zu reinigende Straßen erschlossen werden. Bei mehrfach erschlossenen Grundstücken erfolgt demzufolge auch eine dementsprechende Mehrfacherfassung der Grundstücke.

Die Normierung erfolgt nur bei der Fahrbahn- und Gehwegreinigung auf jeweils eine Reinigung pro Woche.

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

~	J
<u>v</u>	
9	2
2	
e s	S
Se	į
X	
SD	2
io	1
eir	
R	
en.	
p	
te	
ne	
lue	
Ŗ	
o Fläche	
Ц	
ord	
2	
tip	
1et	5
UUU	Ś
Jre	1
π	50
Sr.	
a de	5
DU	2
q	
rec	
å	
	1

	Teilgebühr	Rk 1	Rk 2	Rk 3	Rk 4	Rk 5	Rk 6	Rk 7
Anzahl wöchentliche Reinigungen Fahrbahn		5	0	0	3	3	1	0,5
Anzahl wöchentliche Reinigungen Gehweg		5	5	3	1	0	0	0
Winterdienst Fahrbahn		ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja
Winterdienst Gehwege		ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein
Teilgebühr Fahrbahnreinigung	6,61 €	33,07 €	- €	.∋ -	19,84 €	19,84 €	. 6,61€	3,31€
Teilgebühr Winterdienst Fahrbahn	4,81€	4,81€	- E	- E	4,81€	4,81€	4,81€	4,81€
Teilgebühr Gehwegreinigung	13,73€	68,64 €	68,64 €	41,18€	13,73€	€	. E	
Teilgebühr Winterdienst Gehwege	2,33€	2,33€	2,33€	2,33€	- E	- E	. E	- E
Zwischensumme		108,85 €	70,96 €	43,51 €	38,38€	24,66€	11,43€	8,12€
abzüglich Anteil Allgemeininteresse in %	. ,	5%	2%	2%	12%	12%	1%	20%
abzüglich Anteil Allgemeininteresse in EUR		- 5,88€ .	- 3,83€	- 2,35€	- 4,61€ -	2,96€ .	- 0,11€ ⁻	- 1,62€
rechnerische Jahresgebühr je Flächenmeter	ter	102,97 €	67,13€	41,16€	33,78 €	21,70€	11,31€	6,50 €
Gebührensätze (durch 12 teilbar)		102,96 €	67,08 €	41,04€	33,72€	21,60€	11,28 €	6,48 €
Differenz		- 0,01€ .	- 0,05 €	- 0,12€	- 0,06 € -	0,10€	- 0,03 € -	- 0,02 €
			1928				•	

Gegenüberstellung der Gebührensätze 2021 und 2022

Änderung %	9'3	10,0	6'3	10,6	9,1	5,6	3,8
Gebührensatz 2022	102,96 €	67,08 €	41,04€	33,72 €	21,60€	11,28€	6,48 €
Gebührensatz 2021	94,20 €	60,96 €	37,56 €	30,48 €	19,80 €	10,68 €	6,24 €
Reinigungs- klasse	1	2	3	4	9	9	2

übernommen wird. Die Höhe des anzusetzenden Allgemeininteresses in den einzelnen Reinigungsklassen liegt unter Berücksichtigung einer Anmerkung: Das Allgemeininteresse ist der Anteil der Kosten, der als Bestandteil der öffentlichen Quote von der Hansestadt Rostock öffentlichen Quote von mindestens 25% im Ermessen der Bürgerschaft soweit insgesamt eine öffentliche Quote von mindestens 25 % erreicht wird.

Die Verwaltung schlägt der Bürgerschaft vor, das dargestellte Allgemeininteresse zu billigen.

TOP

5.5

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

Anlage 2 zur Beschlussvorlage 2021/BV/2553

	Liiiia	lillesoli	
Reinigungsklasse	Flächenmeter	Gebührensatz	
1	1.104,76	102,96 €	113.746,09 €
2	2.461,02	67,08€	165.085,22 €
3	2.536,78	41,04 €	104.109,45 €
4	9.207,55	33,72 €	310.478,59 €
5	19.687,89	21,60 €	425.258,42 €
6	288.431,44	11,28 €	3.253.506,64 €
7	67.421,80	6,48 €	436.893,26 €
			4.809.077,68 €
abzüglich Mehrfacherschließung		-	- 183.708,04 €
Gesamteinnahmen			4.625.369,64 €

Einnahmesoll

Berechnung des kommunalen Anteils

Gebührenfähige Kosten		6.551.700,00 €
Reinigung und Winterdienst HRO	-	1.463.800,00 €
Allgemeininteresse in den RK 1-7	1	265.017,29 €
Mehrfacherschließung		183.708,04 €
Runden der Gebührensätze	-	13.805,03 €
Gebühreneinnahmen		4.625.369,64 €
kommunaler Anteil in %		29%

Anmerkung: Der kommunale Anteil bei der Straßenreinigung berechnet sich aus den vier grau unterlegten Positionen in der Tabelle (Berechnung des kommunalen Anteils), daraus ergeben sich gerundet 1.926.300,- €. Dieser Wert entspricht 29% der gebührenfähigen Kosten.

In der einschlägigen Rechtsprechung des OVG Greifswald wird ein kommunaler Anteil bei der Straßenreinigung von mindestens 25% vorgeschrieben. Andererseits liegt es im Ermessen der Bürgerschaft auch einen höheren kommunalen Anteil zu beschließen. Ein geringerer kommunaler Anteil als in der vorliegenden Gebührenkalkulation ausgewiesen ist, würde jedoch zu einer weiteren Erhöhung der Straßenreinigungsgebühren führen.

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

Kosten für Reinigung und Winterdienst von Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage

In der nachfolgenden Tabelle sind die nicht gebührenfähigen Kosten für die Straßenreinigung und den Winterdienst außerhalb der geschlossenen Ortslage aufgeführt. Diese Kosten sind Bestandteil des Preisangebotes der SR GmbH und müssen deshalb von den gebührenfähigen Leistungen abgegrenzt werden. Gleichzeitig dienen die Ergebnisse dieser Berechnung als Grundlage dafür, um noch weitere Kostenumlagen (s. Tabelle "Umlage der Kosten des Straßenkehrichtes, der Verwaltungskosten und der Zu- und Abschläge") auf die einzelnen Leistungen verursachergerecht vornehmen zu können.

418 1.501.428,57 € mit Gesamtkosten WD Fahrbahn(netto): Preis pro Kehrkilometer Fahrbahnreinigung Preis pro Kilometer Winterdienst (Gesamtkosten Winterdienst Fahrbahn dividiert durch gesamte Fahrbahnlänge) Fahrbahnlänge (km):

39,58 €

3.591,93 €

7,7%

Anteil am Winterdienst Fahrbahn

						•	
Straßen mit 14- täglicher Reinigu	keinigung und Wi	ing und Winterdienst					
Straßen	Fahrbahnl. Km	Kehrkilometer	Fahrbahnl. Km Kehrkilometer Kehrkilometer/Jahr	Kosten	Kosten	Kosten	Kosten
- - 		in M	i.	Fahrbahnreinigung (netto)	Fahrbahnreinigung (brutto)	Winterdienst (netto)	Winterdienst (brutto)
Hölderlinweg	0,250	0,578	15,028	595 €	708€	898€	1.069 €
Straße nach Schmarl Dorf	1,600	3,7	96,200	3.808 €	4.531€	5.747 €	6.839 €
Karl-FKerner-Straße	0,515	1,19	30,940	1.225 €	1.457 €	1.850 €	2.201 €
Hinrichshagen bis Feuerwehr	Jr	0,21	5,460		257 €		
Stadthafen (Speicher)	0,490	1,133	29,458	1.166 €	1.387 €	1.760 €	2.094 €
Summe	2,855	6,811	177,086	7.009 €	8.341 €	10.255 €	12.203 €
Nur Winterdienst				2			
Doberaner Landstraße	2,186					· 7.852 €	9.344 €
GrKleiner-Allee zur Fw	0,325					1.167 €	1.389 €
Groß Kleiner Weg	1,105					3.969 €	4.723€
Am Bahnhof Bramow	1,070				-	3.843 €	4.574 €
				э Х			
Up n Warnowsand u. Oldendorfer Straße bis A10	000 8		R .	1		10 776 6	5 600 61
Hafenbahnweg hinter Wg	0,000					1 437 €	1 710 6
Zufahrt zum Tanklager	1,400					5.029 €	5.984 €
Karl-FKerner-Straße	0,515					1.850 €	2.201€
Str.zum Südtor (Hafen)	0,680					2.443€	2.907 €
Petersdorfer Straße	2,210	×.		λ.		7.938€	9.446 €
L 22 Bäderstraße	13,120	5				47.126 €	56.080 €
Warnemünder Str.	3,400					12.213 €	14.533 €
Summe	29,411					105.642 €	125.714 €

137.900

115.897 €

8.300€

€000

177,086

6,811

32,266

Gesamt

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

Anlage 4 zur Beschlussvorlage 2021/BV/2553

Nachkalkulation 2020	Plan2020	lst 2020	Differenz Plan/Ist 2020
1. Kostenauswertung	÷		ц ₂ .
1.1 Leistungen innerhalb geschl. Ortslage		3	
Kosten Fahrbahnreinigung	2.024.300 €	1.989.917 €	- 34.383€
Kosten Winterdienst	2.438.340 €	2.446.904 €	8.564 €
Kosten Gehwegreinigung	1.353.700 €	1.282.009 €	- 71.691€
zusätzliche Reinigungen	15.000 €	65.270 €	50.270 €
DBAG	8.200 €	8.892 €	692 €
Kosten Entsorgung Straßenkehricht	130.186 €	103.291 €	- 26.895€
Leistungen gesamt	5.969.726 €	5.896.284 €	- 73.443€
1.2 Verwaltungskosten		·. ** .	
Kosten Umweltamt	233.288 €	223.501 €	- 9.787€
interne Leistungsbeziehungen	356.000 €	355.918 €	- 82€
Gesamtkosten Stadtverwaltung	589.288 €	579.419 €	- 9.869€
Gesamtkosten	6.559.014 €	6.475.702 €	- 83.312€
2. Einnahmen Gebührenhaushalt			e
2.1 Einnahmen aus Gebühren	à		
2.1 Einnahmen aus Gebühren Soll-Gebühreneinnahmen	4.212.500 €	4.212.500 €	- €
	4.212.500 € - 142.500 € -	4.212.500 € 183.708 €	- € - 41.208€
Soll-Gebühreneinnahmen			- 41.208€
Soll-Gebühreneinnahmen Gebührenermäßigung durch Mehrfacherschl.		183.708 €	- 41.208€ - 81.469€
Soll-Gebühreneinnahmen Gebührenermäßigung durch Mehrfacherschl. Gebührenausfälle durch Baustellen Gebühreneinnahmen	- 142.500 € - -	183.708 € 81.469 €	- 41.208€ - 81.469€
Soll-Gebühreneinnahmen Gebührenermäßigung durch Mehrfacherschl. Gebührenausfälle durch Baustellen	- 142.500 € - -	183.708 € 81.469 €	- 41.208 € - 81.469 € - 122.677 €
Soll-Gebühreneinnahmen Gebührenermäßigung durch Mehrfacherschl. Gebührenausfälle durch Baustellen Gebühreneinnahmen 3. Kostendeckung	- 142.500 € - - 4.070.000 €	183.708 € 81.469 € 3.947.323 €	

TOP 5.5

Planung Verwaltungsaufwand Straßenreinigung/Winterdienst 2022

Hanse- und Universitä Amt für Umwelt- und 2022	
Kostenarten	Straßenreinigung/Winterdienst
Personalkosten	202.394 €
Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	3.500 €
Abschreibungen	1.000 €
Sonstige laufende Aufwendungen	15.300 €
Gemeinkosten	222.194 €
Umlage Leitung und Verwaltung GESAMTKOSTEN	22.187 € 244.381 €

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

Kalkulation des Verwaltungsaufwandes für Büroarbeitsplätze des Finanzverwaltungsamtes für Straßenreinigungsgebühren

2022

	umzulegender Verwaltungsauf- wand in EUR	auto- matische Berech- nung	16	263.697,75€			67.077,80 €				330.775,55€	330.800,00€	ないのないないのであるという				and the second se	の一部になるのないのである
	Veran- schlagte Arbeitszeit in Stunden	Eintrag not- wendig	15	4.527			1.396							2				
	Kosten des Arbeitsplatzes / A Minute	•	14	0,97€			0,80€				のないないであるというないのである							たいの思想にない
and a second sec	Kosten des Arbeitsplatzes / Stunde		13	58,25€			48,05€				the set of the set of the	の時になりたいない			「「「「「「「」」」」	のないないないない		のないであるというであるという
	Kosten des Arbeitsplatzes /	Berechnung	12	93.846,66 €		なないのないないのであってい	11.284,76 € 77.408,57 €								の時間におけている			States and the second second
	4	automatische Berechnung	11-20	79.822,22 € 14.024,44 €			11.284,76€			「「「「「「「「「「」」」」」								「「「「「「「「」」」」
	Personalkosten + Gemein- Sachkosten kosten bezogen auf die für Büncar- jeweilige Jahresar- beitspätz - beitszeit (20 % der vollen Pers		10			のないないないのないのである	66.123,81 €			「「「「「「「「「」」」」		「「「「「「「「「」」」」						「「「「「「「「「」」」」」
	+		6	79.822,22 €			66.123,81€				「「「「「「」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」			「「「「「「「」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」				「「「「「「「「」」」」
	Sachkosten Personalkoste für Bürarheitsplatz Sachkosten (Pauschalwert: 9700 EUR)	automatischer Eintrag	80	9.700,00€	ないのないであることのない		9.700,00€							のないないないないないない				
and the second se	hres- en auf oche)	Eintrag notwendig	2	70.122,22€			56.423,81 €											
	Vergú- tungs-, Besol- dungs-, Lohn- gruppe	Eintrag notw.	4 6	* 	and the second se		* 11			· ATORNA								
	Arbeits- Arbeits- std./ std./Jahr Woche	Eintrag automat. notw. Berech- nung	3 4	39,5 1.611			39,5 1.611											
	<u> </u>		2	Erhebung und Bearbeitung v. Gebühren	*Durchschnittswert aus 9 Mitarbeitern		Abwicklung des Zahlungsverkehrs	und Kontenführung	*Durchschnittswert aus 21 MA		MT:	isatz:						
	. Leistung	Eintrag notwendig		1. Erhebur	*Dur		2. Abwicklu	und Kor	*Durchs		GESAMT:	Planansatz:						
	NY.	з	[<u>`</u>														

Aktenmappe - 262 von 325

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr 2022

Kalkulation des Verwaltungsaufwandes für Büroarbeitsplätze des Stadtamtes für Straßenreinigung / Winterdienst Produkt 54501 2022

Arbeits-s	Arbeits-std./ Arbeits- Vergü-	- Perso- nal-	Sach-	是這		0.0460/856	osten des Ko		Kosten/ V	estain a	umzulegender
std./		ungs-, kosten (Jahres- Besol- wert be- zogen dungs-, auf 40 Std./ Lohn- Woche) gruppe	kosten für Bůroar- beitsplatz (Pauschal- wert: 9700 EUR)	Kosten + KK Sachkosten Si Js Jb be	kosten + Sachkosten bezogen auf die jeweilige Jahresar- beitszeit	kosten A für pl Nichtbüroar- beitsplatz - (15 % der vollen Perso- nalkosten)	Ar- beits- beits- platzes/ platzes/ Jahr Stunde			schlagte Arbeitszeit in v Stunden	Verwaltungsauf- wand in EUR
Eintrag notw. automat. Berech- nung		Eintrag notwendig	automatischer Eintrag			automatisc	automatische Berechnung		<u> </u>	Eintrag not-	auto- matische Berech- nung
	4 6	2	ω	თ	10	11	12	13	14	15	16
39,5 16	1610,5 7	52.200,00	State of	9.700,00 61.900,00	61.900,00 7.830,00	7.830,00	69.730,00	43,30	0,72	16,11	697,30
39,5 16	1610,5 9a	61.800,00	9.700,00	9.700,00 71.500,00	71.500,00 9.270,00	9.270,00	80.770,00	50,15	0,84	467,05	23.423,30
	「「「「「						「「「「「「「「「」」」」			- proven	のないのないないないないない
	3221									483,15	24.120,60
			「「「「「「「」」」」	「「「ない」」のない		のないのないのである				ditte	
	- States				ないないであたないのである		一方子 たけの 一方子 一方子 一方子	のないないないないないない			24.200,00
	Statute and	15							and the second se		
						and the second s					A STATE OF
「日本	· Stevensor			a house and	のないであるのであるという	中の時間ものの					中国の設備部分の
調査								のないで、「「「「「「」」」」		- uprompt	の時には、時間のない
目的に	Same and a second s			and the second	のないないのないで		「「「「「「「「」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」				
の語言						and the second second second	ALL DESCRIPTION OF A DE				のないであるというないないないない

Aktenmappe - 263 von 325

Der Oberbürgermeister

öffentlich

Entscheidendes Gremium:	Beteiligt:
Bürgerschaft	Hauptamt
fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Amt für Umwelt- und Klimaschutz	Hauptamt, Abt. Organisation Zentrale Steuerung Rechtsamt Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Kämmereiamt
Zwoita Satzung zur Ändarung (ler Satzung der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock übe	r die Erhebung von Gebühren für die chen Einrichtungen und Anlagen zur
Universitätsstadt Rostock übe Inanspruchnahme der öffentlic	r die Erhebung von Gebühren für die chen Einrichtungen und Anlagen zur

Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.10.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung,	Empfehlung
21.10.2021	Umwelt und Ordnung Finanzausschuss	Empfehlung
03.11.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Zweite Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung – AbfGS) (Anlage 1) einschließlich Kalkulation (Anlage 2) und Abfallgebührenmodell (Anlage 4).

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

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2019/BV/0262, Nr. 2020/BV/1339

Sachverhalt:

In der zu beschließenden Abfallgebührensatzung werden die Gebührensätze in § 6 nach der Gebührenkalkulation für das Jahr 2022 angepasst.

Das Gebührenmodell für die Abfallgebühren und die Kalkulationsmethodik sind gegenüber den Vorjahren nicht verändert. Der Bürgerschaft wird vorgeschlagen Gebührenmodell und Kalkulationsmethodik beizubehalten.

Die Erbringung der notwendigen Leistungen auf dem Gebiet der Entsorgung von überlassungspflichtigen Abfällen, der Abfallverwertung von organischen Abfällen, dem Betrieb der Recyclinghöfe sowie der Gebührenerhebung sind durch die Verträge

- Vertrag über die Sammlung und den Transport von Hausmüll und

hausmüllähnlichen Gewerbeabfällen (17.02.1994),

- Vertrag über die Sammlung, Behandlung und Verwertung von organischen Abfällen (17.02.1994)
- Vertrag über die Zusammenarbeit bei der Erhebung der Abfallgebühren und der Erarbeitung der Gebührenbescheide (01.01.1992)
- Vertrag über die Bewirtschaftung und den Betrieb der Recyclinghöfe der Hansestadt Rostock (07.09.2015)
- Ergänzungsvereinbarung zur kalkulatorischen Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals für die bestehenden Altverträge (06.02/15.03.2017) mit der Stadtentsorgung Rostock GmbH (nachfolgend SR genannt) geregelt.

Der Auftrag zur Erfassung und Einsammlung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten aus privaten Haushalten ist seit 2015 an die SR GmbH vergeben (Beschluss 2014/BV/5465).

Die SR legte am 30.06.2021 ihre Kalkulation für das Jahr 2022 vor. Diese Kalkulation wurde durch den beratenden Ingenieur (Preisprüfer) Herrn Henssen entsprechend VOPR 30/53 und LSP geprüft. Der Preisprüfbericht ist dem Kalkulationsordner beigefügt. Er bildet die Grundlage für die Übernahme der geprüften Preise in die Gebührenkalkulation.

Im Anschluss an ein europaweites Ausschreibungsverfahren wurde die Entsorgung der gemischten Siedlungsabfälle der HRO 2011 an die Entsorgungs- und Verwertungsgesellschaft mbH Rostock (EVG mbH) beauftragt (Beschluss 2010/BV/1714).

Die Leistung "Einsammlung und Verwertung von Papierabfällen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, einschließlich der Bewirtschaftung der Hol- und Bringsysteme" wurde in einem offenen EU-Ausschreibungsverfahren (Vergabenummer 02/10/20) nach § 119 Abs. 3 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) durchgeführt. Der Zuschlag wurde an das Unternehmen Veolia Umweltservice Nord GmbH für den Zeitraum 01.01.2021 - 31.12.2025 erteilt (Beschluss 2020/BV/0896).

Der Vertrag zur "Verwertung des Sperrmülls aus Haushaltungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock" wurde im Anschluss an eine europaweite Ausschreibung für den Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2023 mit Veolia Umweltservice Nord GmbH geschlossen (2019/BV/4512).

Der Vertrag zur Entsorgung von gefährlichen Abfällen aus Haushaltungen der Stadt (Sonderabfallentsorgung) wurde nach öffentlicher Ausschreibung (Vergabenummer 09/10/20) für den Zeitraum 01.01.2021 bis 31.12.2022 neu vergeben. Der Vertragspartner ist die Firma Nehlsen MV GmbH & Co. KG (Beschluss 2020/BV/1098).

1. Gesamtkostenübersicht im Vergleich zum Vorjahr

Die Kosten für die Gebührenermittlung ohne Abschläge erhöhen sich von 20.114.787 EUR im Jahr 2021 auf 20.525.691 EUR im Jahr 2022 (+2 %). Diese Gesamtkostenerhöhung in Höhe von 410.904 EUR setzt sich zusammen aus 205.366 EUR für die Abfallverwertung und 205.537 EUR für die Entsorgung des Haus- und Geschäftsmülls.

Für die Kalkulation der Abfallgebühr 2022 wurden die prognostizierten Verkaufserlöse in Höhe von 90.000 EUR für Altpapier, die Verkaufserlöse für Metall-Schrott, Abfall- und Laubsäcke in Höhe von 39.502 EUR sowie die Kostenerstattung der Grundsteuer für den Recyclinghof Dierkow in Höhe von 400 EUR angesetzt.

Der von der beauftragten Firma zu zahlende Verwertungserlös für Altpapier wird monatlich mittels Altpapierpreisindex des Statistischen Bundesamtes angepasst.

Demnach können sich die Verwertungserlöse für das Jahr 2022 gegenüber der Gebührenkalkulation erhöhen oder verringern.

Nach dem Bürgerschaftsbeschluss 2020/BV/1339 wird der Anteil aus der Nachkalkulation des Jahres 2019 i. H. v. 148.541 EUR abschließend mit der Gebührenkalkulation 2022 ausgeglichen. Auf Grundlage der für das Haushaltsjahr 2020 vorgenommenen Nachkalkulation ergibt sich eine Gebührenunterdeckung i. H. v. 213.123 EUR (Erläuterungen dazu im Abschnitt 4 - Nachkalkulation).

Es wird der Bürgerschaft vorgeschlagen diese Kostenunterdeckung aus dem Jahr 2020 verursachergerecht, einmalig und abschließend als ansatzfähige Kosten für die Gebührenermittlung im Rahmen der Abfallverwertungsgebühren für das Jahr 2022 zu berücksichtigen. Summiert ergibt sich aus anteiliger Kostenüberdeckung 2019 und Kostenunterdeckung 2020 ein Betrag von 64.582 EUR, der kostenerhöhend bei den Kosten der Abfallverwertung in die Kalkulation des Jahres 2022 einfließt.

Daneben wird der Bürgerschaft vorgeschlagen den ermittelten Betrag aus Einnahmen und Kostenerstattungen i. H. v. 129.902 EUR aus Gründen der Gebührenstetigkeit zu 100 % für die Berechnung der Abfallverwertungsgebühren des Jahres 2022 kostenmindernd zu verwenden.

Für das Jahr 2022 ergeben sich gebührenfähigen Kosten in Höhe von 20.395.788 EUR. Das entspricht einer Erhöhung gegenüber dem Vorjahr (18.925.647 EUR) um 7,2 %.

Die Einführung einer Schutzgebühr i. H. v. 1,00 EUR für den Laubsack soll auch für das Jahr 2022 beibehalten werden, um Anreize für die Nutzung zu schaffen. Die Kosten wurden bei der Bioabfallentsorgung berücksichtigt.

<u>1.1. Abfallverwertung</u>

Die Kosten der Abfallverwertung erhöhen sich um 205.366 EUR, unter Berücksichtigung des Kostenzuschlages wegen der Gebührenunterdeckung i. H. v. 64.582 EUR.

<u>1.1.1 Leistungsarten privater Unternehmen</u>

Die Kostensteigerungen bzw. –senkungen zum Vorjahr für die durch private Unternehmen zu erbringenden Leistungsarten begründen sich wie folgt:

Die Kostenerhöhung für die Verwertung des Sperrmülls ergibt sich aus der ausschreibungsbedingten jährlichen Preissteigerung und der prognostizierten Menge für das Jahr 2022. Die Verwertung umfasst die Sortierung und die Verwertung des Sperrmülls, die Vermarktung der gewonnenen Rohstoffe und Energie sowie die ordnungs-gemäße Beseitigung der nicht verwertbaren Abfälle.

Die Ausschreibung der Altpapierentsorgung (Vergabe-Nr. 02/10/20) erfolgte durch die HRO auch für restentleerte Verpackungen aus Papier, Pappe und Kartonagen (PPK), für die die Sammelstruktur der HRO durch die Systeme, gem. § 22 Abs. 4 Verpackungsgesetz (VerpackG) mitbenutzt wird. Für die Mitbenutzung der Sammelstrukturen tragen die Dualen Systeme einen Kostenanteil i. H. v. 33,5 % (Verpackungsanteil).

Für die Altpapiersammlung und -verwertung wurde für das Jahr 2022 nur der kommunale Anteil (66,5%) bei Mengen und Kosten veranschlagt (-3.689 t/ -572.506 EUR). Zudem wurden Kosten für die substanzerhaltende Ersatzbeschaffung von Abfallbehältern und Erweiterung des Behälterbestandes i. H. v. 132.459 EUR sowie Abschreibungen für Altpapiersammel-behälter i. H. v. 32.100 EUR kalkuliert.

Die Kosten und Erlöse für die Sammlung und Verwertung der Alttextilien und Altschuhen wurden aufgrund einer steuerrechtlichen Beurteilung für das Jahr 2022 in der Abfallgebührenkalkulation nicht eingestellt.

Das Finanzamt Rostock hat mit Schreiben vom 25.02.2021 auf den Einspruch der HRO vom 22.06.2020 klargestellt, dass die durch Vertrag mit der Firma EAST-WEST Textilrecycling

Kursun GmbH (Vergabe-Nr. 38/10/17 - Beschluss 2017/BV/3259) geregelte Sammlung und Verwertung der Alttextilien und Altschuhe keine hoheitliche Tätigkeit darstellt. Somit erfolgt die Zuordnung der Sammlung und Verwertung von Alttextilien im Jahr 2021 im BgA DSD, unter Verwendung von neuen Produktsachkonten.¹

Für das Jahr 2022 entfallen dadurch die Sammel- und Verwertungskosten der Alttextilien und Altschuhen, die im Vorjahr mit 132.591 EUR kalkuliert wurden. Im Gegenzug entfällt auch die anteilige Erlösbeteiligung, die im letzten Jahr mit 174.700 EUR kalkuliert wurde.

1.1.2 Leistungsarten der SR GmbH

Für die von der SR GmbH (SR) im Jahr 2022 zu erbringenden Leistungen werden die Kostensteigerungen nachfolgend begründet:

Für die Beschäftigten der SR wurde am 03.02.2021 eine Neufassung des Haustarifvertrags (HTV) mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft mit Wirkung zum 01.01.2021 Anpassung erfolgte vereinbart. Diese des HTV in der Fassung des 5. Änderungstarifvertrags, um die zwischenzeitlich angepassten tarifrechtlichen Regelungen des TVöD, u. a. zur Gewinnung und Bindung von Fachkräften sowie zur Flexibilisierung der Arbeitszeiten, für die SR zu nutzen. Eine Änderung der Entgelthöhe erfolgte mit der Neufassung des HTV nicht, eine Entgelterhöhung zum 01.01.2022 war bereits mit dem 5. Änderungstarifvertrag für alle Lohngruppen als Erhöhung der Tabellenentgelte um 3,06 % vereinbart worden.

Im Bereich Einkauf/Verkauf wurde eine Stelle Marketingassistenz als auch eine Stelle Online-Marketing geschaffen, um hier den gestiegenen Anforderungen im Hinblick auf die Aktivitäten der Stadt im Projekt "smile city" gerecht zu werden.

Die Kostenerhöhung für den Betrieb und die Bewirtschaftung der vier Recyclinghöfe i. H. v. 268.657 EUR resultiert aus gestiegenen Personalkosten und steigenden Abschreibungsund Zinskosten aufgrund der im Jahr 2021 durchgeführten Investitionen auf den Recyclinghöfen Reutershagen und Südstadt. Die SR sieht in der Kalkulation für das Jahr 2022 den Einsatz von 18,9 Mitarbeitern gegenüber 17,9 Mitarbeitern im Vorjahr vor. Der verringerte Personaleinsatz im Jahr 2021 war durch die umbaubedingte zeitweise Schließung des Recyclinghofs Südstadt bedingt.

Zudem ergab die Neubewertung der Helferarbeitsplätze auf den Recyclinghöfen eine höhere Entgeltgruppe aufgrund steigender Anforderungen, die z. B. Sachkundenachweise gem. TRGS erfordern. Damit besteht neben der Bewältigung der höheren Anliefererzahlen zukünftig die Möglichkeit, dass durch Helfer z. B. Abfallpressen bedient werden.

Die Kostenerhöhung für die Elektro- und Elektronikaltgerätesammlung im Holsystem für das Jahr 2022 resultiert aus der Ausweitung der Sammeltour von drei Tagen pro Woche auf fünf Tage pro Woche. Mit dieser Ausdehnung soll einerseits die termingerechte Abfuhr der Elektro- und Elektronikaltgeräte sichergestellt werden und andererseits können die Sperrmüll- und die Elektronikaltgeräteabholung abgestimmt in einem Stadtteil stattfinden. Somit wird vermieden, dass nicht angemeldete, aber zu bereitgestelltem Sperrmüll zugestellte Elektro- und Elektronikaltgeräte bis zur nächsten Abfuhr über einen längeren Zeitraum liegen bleiben oder aufwändig gesondert abgeholt werden müssen.

Die Kosten für Dieselkraftstoff wurden von der SR für das Jahr 2022 zum Einkaufspreis der letzten Lieferung vor der Kalkulation vom 01.06.2021 mit 99,2 Cent pro Liter bewertet. Durch Ermittlung der preisrechtlich zulässigen CO₂-Abgabe ab dem 01.01.2022, anhand der Kennwerte des Kraftfahrtbundesamtes, wurde für das Jahr 2022 ein Dieselpreis von 100,5 Cent pro Liter angesetzt. Dabei wird die tatsächliche Kostenentwicklung im entsprechenden Wagniskonto abgebildet, welches mit der Nachkalkulation für das Jahr 2022 im Jahr

¹ Vgl. Schreiben von OE 20.15 vom 24.02.2020: "Ab 2021 ist das Vorhandensein eines BgA i.S.d. § 4 KStG nicht mehr an den umsatzsteuerlichen Tatbestand der Unternehmereigenschaft geknüpft. Die Leistungen werden auf privatrechtlicher Grundlage (...) umsatzsteuerbar. Die Erlösbeteiligung wird als Grundstücksvermietung gewertet und ist gem. § 4 Nr. 12a UStG steuerbefreit. Dennoch ist die Erlösbeteiligung im Bereich eines BgA ertragssteuerlich zu erfassen, da die Grenzen für die Annahme eines BgA überschritten werden."

2023 aufgelöst wird.

Für das Jahr 2022 sind als Investitionen für die Einsammlung von Hausmüll die Ersatzbeschaffung von zwei Müllsammelfahrzeugen und für die Sammlung von Sperrmüll die Ersatzbeschaffung eines Sperrmüllfahrzeugs vorgesehen. Für den Containerdienst sind als Investition eine Ersatzbeschaffung eines LKW mit Abrollaufbau vorgesehen, weiterhin werden Container und Presscontainer sowohl als Ersatz- als auch als Neubeschaffung vorgesehen.

Für das Betriebsgebäude am Petridamm sind für das Jahr 2022 notwendige Baumaßnahmen im Erdgeschoss als Beginn mehrjähriger Instandhaltungen, z. B. die dringend notwendige Sanierung der Umkleide- und Duschräume, vorgesehen.

<u>1.1.3. Modelprojekt Unterflurbehälter (UFB)</u>

Der Modellversuch (Modellprojektzeitraum 2020-31.12.2023) nach § 19 Abfallsatzung der HRO für grundstücksbezogene UFB wird entgegen der Planungen im Jahr 2021 noch nicht beginnen, die Kosten werden aber für das Jahr 2022 erneut kalkuliert. Für die entsprechenden Kosten wurde ein Wagniskonto mit der HRO vereinbart. In diesem Wagniskonto werden die vorkalkulierten Kosten und Erlöse der Nachkalkulation beginnend ab dem Jahr 2021 gegenübergestellt.

Für das Jahr 2022 ist als Investition die Beschaffung von 35 grundstückbezogenen UFB für Hausmüll und 21 UFB für Bioabfall, mit einer Nutzungsdauer von 10 Jahren wie bei den für die Abfallsammlung genutzten MGB, vorgesehen.

Für die Projektlaufzeit werden vorerst keine separaten Abfallgebühren für die Bewirtschaftung der UFB kalkuliert. Bis 2023 ist die Grundlage für die Weiterberechnung der Kosten an die angeschlossenen Grundstücke der Projektpartner der § 19 der Abfallsatzung der HRO (Modellprojekte) und die Gebühren der jeweiligen Gebührensatzungen des laufenden Projektjahres für die 1.100 m³ Restmüllbehälter (unter Beachtung des volumenbezogenen Umrechnungsfaktors) und die Abfallverwertungsgebühr je Einwohner und Jahr (inklusive Bioabfallsammlung).

1.2. Abfallentsorgung Haus- und Geschäftsmüll

Die Kosten der Abfallentsorgung von Haus- und Geschäftsmüll erhöhen sich gegenüber dem Vorjahr um 205.537 EUR (+2 %).

Die Kostenerhöhung in der Abfallentsorgung resultiert hauptsächlich aus den Entleerungs- und Sammelkosten des Haus- und Geschäftsmülls (Umleerbehälter). Diese Leistungen werden von der SR erbracht.

Für 2022 wurde durch die SR eine Erhöhung der Mengen um 9.568 Entleerungen, auf 1.066.314 Entleerungen kalkuliert. Die Ermittlung erfolgte mittels Trendberechnung auf Basis der Jahre 2017 bis 2020 und Vorhersage der Erfüllung 2021. Als Bemessungsgrundlage für die Preisfindung erfolgte die Prognose der Abfallsäcke, gemeinsam mit Regel- und Überhangsäcken, auf Grundlage der IST-Daten ab 2017.

Die Abrechnung der Haus- und Geschäftsmüllsammlung erfolgt gemäß der vertraglichen Vereinbarung nach der Zahl der tatsächlichen Entleerungen. Die dazu erforderlichen Einheitspreise werden durch Verteilung der Kosten auf die von der SR mittels Trendberechnung prognostizierten Behälterzahlen für das Jahr 2022 und die Wertungskennziffern (WKZ) für die einzelnen Behälter und den Abfallsack ermittelt.

Für die UFS wurden die Einheitspreise mithilfe der getrennten Kostenkalkulation und Zuordnung ermittelt und ebenfalls eine WKZ in Relation zum 80 Liter MGB ausgewiesen.

Die Entsorgungskosten des Haus- und Geschäftsmülls auf der Behandlungsanlage Veolia Umweltservice Nord GmbH, Niederlassung EVG werden von der Stadt auf Grundlage der Nachweise der Wiegenoten abgerechnet. Die Behandlungskosten liegen für 2022 nach Überprüfung der Preisanpassung laut vertraglicher Preisgleitklausel weiterhin bei 84,88 EUR/t (netto).

2. Gebührensätze

2.1. Behältergebühr

Diese Gebühr ist eine Benutzungsgebühr. Sie ist die Gegenleistung für die Entsorgung von Haus- und Geschäftsmüll und schließt alle damit verbundenen Kosten ein. Maßstab ist das Behältervolumen und die Entleerungshäufigkeit. Basis für die Berechnung der Jahresgebührensätze für die einzelnen Behälterarten unter Berücksichtigung der Entleerungshäufigkeit im Jahr sind die ermittelten Einzelgebührensätze.

Die Prognose der Entleerungshäufigkeiten hat für die Kalkulation der Gebührensätze eine hohe Bedeutung, da die Anzahl der Entleerungen der Behälter für Haus- und Geschäftsmüll direkt in die Kalkulation einfließt und somit direkten Einfluss auf die Gebührenhöhen hat. Für die Prognose konnte auf Daten der Jahre 2005 bis 2020 zu Entleerungshäufigkeiten zurückgegriffen werden.

<u>Tabelle 1 - Anzahl der</u>	prognostizierten	Entleerungen 2022 i	m Vergleich zu 2021

	Entleerungen	
Behälter	2021	2022
Abfallsack	3.366	3.150
80 l	209.875	212.920
120 l	114.765	112.537
240 l	319.068	324.216
1.100 l	408.424	412.243
UFS 3m ³	572	572
UFS 5 m ³	1.248	1.248
Gesamt	1.056.746	1.066.314
ohne UFB	1.054.926	1.065.066

Tabelle 2 - Mengenentwicklung Haus- und Geschäftsmüll:

Jahr	Haus- und Geschäftsmüll
2000- Ist	54.802 t
2001- Ist	51.494 t
2002- Ist	49.383 t
2003- Ist	47.113 t
2004- Ist	47.490 t
2005- Ist	47.177 t
2006- Ist	47.682 t
2007- Ist	48.334 t
2008- Ist	46.422 t
2009- Ist	46.807 t
2010- Ist	46.660 t
2011- Ist	46.922 t
2012- Ist	45.484 t
2013-Ist	45.076 t
2014-Ist	45.332 t
2015-Ist	45.250 t
2016-Ist	45.404 t
2017-Ist	45.616 t
2018-Ist	45.160 t

Seite: 6

2019-Ist	45.075 t
2020-Ist	45.311 t
2021 -Plan	45.314 t
2022 - Plan	45.291 t

2.2 Wertungskennziffern (WKZ)

Mit der Auswertung der Untersuchungen zur Verwiegung von Abfallbehältern im Rostocker Stadtgebiet wurde der Beratende Ing. D. Henssen beauftragt. Mit der Auswertung wurden die Wertungskennziffern (WKZ) bestimmt, mit denen in der Abfallgebührenkalkulation für das Jahr 2022, verursachergerecht entsprechend § 6 Abs. 3 Satz 1 KAG M-V, die Restabfallentsorgungskosten auf die Abfallbehälter für Haus- und Geschäftsmüll umgelegt werden.

Die Kosten der Hausmüll- und Geschäftsmüllentsorgung in der HRO sind

- die Entleerungskosten der Abfallbehälter,
- die Restabfallbehandlungskosten der eingesammelten Abfälle sowie
- die Verwaltungsgemeinkosten.

Bei der Kalkulation der Abfallgebühren sind diese Kosten der Behältergebühr (§ 4 Abs. 1 Abfallgebührensatzung - AbfGS) für die Abfallbehälter und Abfallsäcke für Hausmüll und Geschäftsmüll (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 Abfallsatzung - AbfS) zuzuordnen.

Der Haus- und Geschäftsmüll der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird nach öffentlicher Ausschreibung in der Restabfallbehandlungsanlage der Veolia Umweltservice Nord GmbH entsorgt (§ 20 Abs. 1 Nr. AbfS). Die Behandlungskosten sind aufgrund der Preisvereinbarung in Euro pro Tonne abhängig vom Gewicht des angelieferten Restabfalls.

In der Abfallgebührenkalkulation der Hanse- und Universitätsstadt Rostock werden die Restabfallbehandlungskosten entsprechend des mit den verschiedenen Abfallbehältern entsorgten Restabfallgewichts auf die jeweiligen Abfallbehälter umgelegt. Hierzu wird für das jeweilige Kalkulationsjahr ein Erwartungswert des spezifischen Restabfallgewichts in den unterschiedlichen Abfallbehältergrößen ermittelt. Unter Berücksichtigung des jeweiligen Fassungsvermögens der Abfallbehälter wird das Restabfallgewicht der einzelnen Abfallbehälterleerung im Verhältnis zum 80 l Abfallbehälter bestimmt, dem die WKZ 1,00 zugeordnet wird.

2.2.1 Stichprobenauswahl

Zur Ermittlung der WKZ werden seit dem Jahr 2000 jährliche Verwiegungen von Abfallbehältern am jeweiligen Abfuhrtag durchgeführt.

Als Basis für die Auswahl der Standorte für die Behälterverwiegung diente der repräsentative Stichprobenplan zur Durchführung der Hausmüllsortieranalysen der Vorjahre (Klan 2000 S. 2; IDP 1994).

Die repräsentative Gesamtstichprobengröße wurde mit 1 % der Grundgesamtheit entsprechend dem Anhang zur TA-Siedlungsabfall bestimmt (Klan 2000 S. 3; TASi 1993 Ergänzende Empfehlungen Anhang 1 Leitfaden für die Aufstellung eines integrierten Abfallwirtschaftskonzeptes).

Sowohl die Auswahl der Standorte als auch die Stichprobengröße wurde in den Folgejahren beibehalten.

Mit der entsprechenden Stichprobenauswahl und der Verwiegung hat die Hanse- und Universitätsstadt Rostock am 02.03.2021 die Stadtentsorgung Rostock GmbH (SR) beauftragt. Die Stichprobenauswahl für die Verwiegung im Jahr 2021 erfüllt sowohl für die Gesamtzahl der Abfallbehälter als auch jeweils für die unterschiedlichen Behältergrößen, Entleerungshäufigkeiten und Herkunft der Abfälle für die unterschiedlichen Behälterarten die Mindeststichprobengröße von 1 % der jeweiligen Gesamtheit (s. Tabelle 1). Damit ergibt sich zwingend ein Stichprobenzeitraum von vier Wochen, um alle Entleerungshäufigkeiten abzudecken.

Der Stichprobenplan der SR GmbH wurde am 15.03.2021 durch die HRO bestätigt. Seit 2000 werden die Stichproben in der HRO jährlich im Zeitraum im April/Mai genommen. Die Vorgabe der TASi, die Sortierkampagne vierfach über ein Jahr verteilt durchzuführen, gilt für Müllanalysen, die die Zusammensetzung der Jahresabfallmenge repräsentativ ermitteln sollen. Mit den Verwiegungen der Abfallbehälter soll demgegenüber nicht die Jahresabfallmenge repräsentativ abgebildet werden, sondern das Verhältnis des Abfallgewichts in den einzelnen Behältern. Dazu erscheint der Zeitraum April/Mai mit der beginnenden Vegetationszeit besonders geeignet.

			Gesam	tanzahl	HRO 31.	12.2020				Stich	probe 2	021		
Be- häl-	Entsor- gungs-		vate shalt.		re Her- pereiche	Ges	samt		/ate altunge		e Her- sber.	G	Sesamt	
ter- art	rhyth- mus	An- zahl	1 % [Stück]	An- zahl	1 % [Stück]	An- zahl	1 % [Stück]	An- zahl	Ver- gleich	An- zahl	Ver- gleich	An- zahl	Ver- gleich	%
MBG 80 I	1 x pro Woche	753	8	116	1	869	9	11	+3	3	+2	14	+5	1,6
MGB 80 I	14-täglich	4.461	45	190	2	4.651	47	48	+3	3	+1	51	+4	1,1
MGB 80 I	28-täglich	4.158	42	211	2	4.369	44	45	+3	3	+1	48	+4	1,1
MGB 8 gesam		9.372	95	517	5	9.889	100	104	+9	9	+4	113	+13	1,1
MBG 120 I	1 x pro Woche	1.070	11	184	2	1.254	13	15	+4	3	+1	18	+5	1,4
MGB 120 I	2 x pro Woche	0	0	0	0	0	0	0	+0	0	+0	0	+0	0,0
MGB 120 I	14-täglich	1.647	16	207	2	1.854	18	21	+5	3	+1	24	+6	1,3
MGB 120 I	28-täglich	387	3	47	0	434	3	5	+2	1	+1	6	+3	1,4
MGB 1 gesam		3.104	30	438	4	3.542	34	41	+11	7	+3	48	+14	1,4
Müll- sack	1 x pro Woche	22	0	11	0	33	0	18	+18	10	+10	28	+28	84,8
Müllsa ges.	ack 120 I	22	0	11	0	33	0	18	+18	10	+10	28	+28	84,8
MGB 240 I	1 x pro Woche	4.108	41	682	7	4.790	48	57	+16	10	+3	67	+19	1,4
MGB 240 I	2 x pro Woche	525	5	134	1	659	6	14	+9	3	+2	17	+11	2,6
MGB 240 I	14-täglich	402	4	223	2	625	6	6	+2	3	+1	9	+3	1,4
MGB 2 gesam		5.035	50	1.039	10	6.074	60	77	+27	16	+6	93	+33	1,5
MBG 1,1	1 x pro Woche	1.687	17	845	8	2.532	25	22	+5	13	+5	35	+10	1,4
MGB 1,1	2 x pro Woche	2.149	21	448	4	2.597	25	36	+15	22	+18	58	+33	2,2
MGB 1,1	14-täglich	77	1	298	3	375	4	2	+1	4	+1	6	+2	1,6
MGB 1,1	28-täglich	0	0	0	0	0	0	0	+0	0	+0	0	+0	0,0
MGB 1 gesam		3.913	39	1.591	15	5.504	54	60	+21	39	+24	99	+45	1,8
Gesan	nt	21.446	214	3.596	34	25.042	248	300	+86	81	+47	381	+133	1,5

Tabelle 1:Stichprobe für die Behälterverwiegung 2021 im Vergleich zum
Behälterbestand in der HRO 31.12.2020.

Gesamtbehälterbestand zum 31.12.2020 gemäß Gebührenstelle

2.2.2 Verwiegung 2021 - Durchführung

Die Wiegekampagne erfolgte vom 12.04.2021 bis 07.05.2021 durch die SR GmbH. Die Behälter der Stichprobe wurden eingesammelt mit dem Abfallsammelfahrzeug HRO-SR 821 (MAN 26.290, FAUN-Aufbau mit Zöller-Schüttung) mit einer geeichten Wägeeinrichtung METIRON der DIGI SENS AG (Eichschein HRO-20-00931).

Dabei wurde bei jedem Kippvorgang das Bruttogewicht mit der Wägeeinrichtung und der Behälter über das Identsystem erfasst bzw. bei den Abfallsäcken eingegeben. Vom ermittelten Bruttogewicht wird das gespeicherte jeweilige Leerbehältergewicht abgezogen und somit das Gewicht des in jedem einzelnen Behälter bereitgestellten Abfalls ausgewiesen.

Die Summe des laut Einzelwiegedaten bereitgestellten Abfalls wurde mit dem laut Wiegescheinen des Abfallsammelfahrzeugs angelieferten Abfallgewichts abgeglichen. Hierbei wurde i. d. R. eine gute Übereinstimmung (Abweichung < 5 %) erreicht. Am 21.04.2021 und am 06.05.2021 war die angelieferte Abfallmenge deutlich größer, da an diesen beiden Tagen nach der Untersuchungstour noch Leerungen aus anderen Touren durchgeführt wurden, in denen ein Sammelfahrzeug ausgefallen war.

Am 12.04.2021 wies der Wiegeschein ein um 34 % geringeres Gewicht aus als die Summe der Einzelverwiegungen. Die Ergebnisse der Einzelverwiegungen zeigten keine Auffälligkeiten. Der Wiegeschein des Fahrzeugs weist beim Brutto- und Tarawert den Eintrag "Handeingabe" auf. Nach Recherche der SR wurde hier ein Erfahrungswert eingetragen, da bei der Wägung das Gewicht des beladenen Fahrzeugs nicht gespeichert wurde. Aus diesem Grunde wurden die Werte der automatisierten Einzelverwiegung übernommen und ausgewertet.

Aus der Stichprobe wurden vier gewerbliche 240 Liter Abfallbehälter zum 31.03.2021 abgemeldet und abgezogen. Diese Abfallbehälter konnten dementsprechend nicht verwogen werden.

Der entsprechende Bericht über die Verwiegung wurde durch die SR vorgelegt (SR 17.06.2021), die Wiegedaten dem Gutachter am 20.05.2021 elektronisch zur Auswertung übergeben.

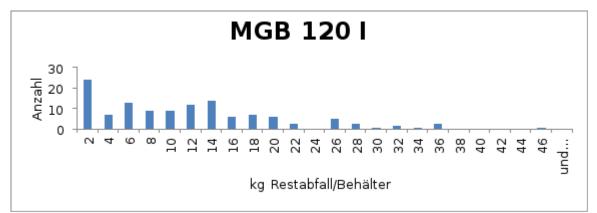
2.2.3 Auswertung

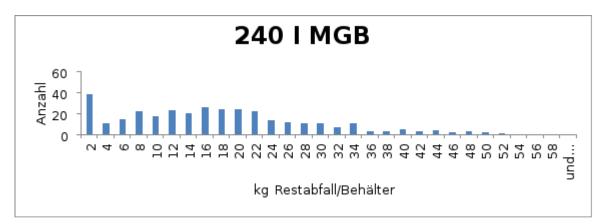
Die Konzeption der Abfallgebühren in der HRO sieht unterschiedliche Gebührensätze für Abfallbehälter mit unterschiedlichem Fassungsvermögen vor. Die Kalkulation der Gebühr erfolgt für eine Leerung eines Abfallbehälters mit jeweiligem Fassungsvermögen. Die Jahresgebühren der Abfallbehälter werden anschließend anhand der jährlichen Leerungszahlen für die verschiedenen Leerungsrhythmen ermittelt.

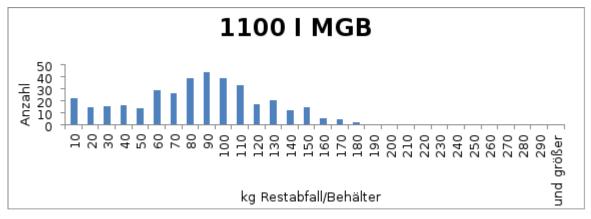
Für die verschiedenen Behältergrößen ist daher jeweils eine WKZ zu ermitteln. Es werden keine eigenen WKZ für die unterschiedlichen Herkunftsbereiche und Leerungsrhythmen innerhalb einer Behältergröße ermittelt.

Die **Abbildungen 1 bis 4** zeigen die Verteilung des ermittelten Gewichts des in den Behältern jeweils bereitgestellten Abfalls. Das festgestellte Abfallgewicht in den einzelnen Abfallbehältern folgt danach nicht einer symmetrischen Normverteilung, sondern weist linksseitige Randextrema, Unstetigkeiten und rechtsseitige Extremwerte auf. Dies beruht z. B. auf nicht bereitgestellten Abfallbehältern oder Abfallbehältern mit stark verdichtetem Abfall. Da diese Erscheinungen die Realität der Abfallbereitstellung wiedergeben, handelt es sich nicht um zu eliminierende "Ausreißer", sondern es werden alle Messwerte in die Auswertung einbezogen. Abbildungen 1 bis 4: Gewicht des in den einzelnen Abfallbehältern bereitgestellten Restabfalls.









Die Ermittlung des jeweils in Abfallbehältern gleichen Leerungsrhythmus und Fassungsvermögen bereitgestellten Abfallgewichts erfolgt mit dem arithmetischen Mittelwert. Dazu wird die Summe der entsprechenden Stichprobenwerte durch den Stichprobenumfang geteilt (Formel 1).

Formel 1: Bestimmung des arithmetischen Mittelwerts aus den Wiegeergebnissen (n Stück) von Abfallbehältern gleichen Fassungsvermögens und Leerungsrhythmus.

$$\overline{m} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^{n} m_i$$

Da für eine Abfallbehältergröße nur eine WKZ zu ermitteln ist, ist auch nur ein durchschnittliches Abfallgewicht pro Leerung eines Abfallbehälters gleicher Größe unabhängig von Leerungsrhythmus und Abfallherkunft zu bestimmen. Behälter mit geringeren Leerungsrhythmen sind durch die statistische Mindestbehältervorgabe z. T. überproportional in der Stichprobe vertreten. Die Bestimmung des durchschnittlichen Abfallgewichts pro Leerung der jeweiligen Abfallbehältergröße erfolgt daher durch Wichtung der arithmetischen Mittelwerte nach Formel 1 mit den jährlichen Leerungsvolumina der unterschiedlichen Leerungsrhythmen (**Formel 2**).

Formel 2: Bestimmung des durchschnittlichen Gewichts des bereitgestellten Restabfalls pro Leerung eines Abfallbehälters der Größe x Liter aus den Mittelwerten für die verschiedenen Leerungsrhythmen dieser Behältergröße mittels Wichtung anhand des jeweiligen jährlichen Leerungsvolumens der verschiedenen Leerungsrhythmen.

$$\overline{m}_{MGB \times Liter} = \frac{\sum_{i=1}^{n} \overline{m}_{i} \operatorname{Vol}_{i}}{\sum_{i=1}^{n} \operatorname{Vol}_{i}}$$

Wird das durchschnittliche Bereitstellungsgewicht durch das Volumen der jeweiligen Abfallbehältergröße geteilt, ergibt sich das durchschnittliche spezifische Abfallgewicht in den unterschiedlichen Abfallbehältergrößen (**Formel 3**).

Formel 3:Bestimmung des durchschnittlichen spezifischen Abfallgewichts (Wichte,
Formelzeichen Gamma ?) in den unterschiedlichen Abfallbehältergrößen.

$$\gamma_{\text{MGB x Liter}} = \frac{\overline{m}_{\text{MGB x Liter}}}{x \text{ Liter}}$$

Die mit der Stichprobenermittlung 2021 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ermittelten Gewichte des bereitgestellten Abfalls in den jeweiligen Abfallbehältern unterschiedlichen Fassungsvermögens und das aus diesen Gewichten errechnete spezifische Abfallgewicht sind in **Tabelle 2** dargestellt. Tabelle 2:DurchschnittlichesGewichtdesbereitgestelltenAbfallsindenAbfallbehälternunterschiedlichenFassungsvermögensnachderStichprobenverwiegung2021derHanse-undUniversitätsstadtRostockunddarausrechnerischermitteltesspezifischesAbfallgewicht.

Abfall Art	lbehälter Größe	Durchschnittliches Abfallgewicht	Spezifisches Abfallgewicht
	[Liter]	[kg/Behälter]	[g/Liter]
MS	120	9,7	81
MGB	80	11,0	138
MGB	120	11,9	99
MGB	240	17,5	73
MGB	1100	83,6	76

Bei den ermittelten spezifischen Gewichten handelt es sich um eine Momentaufnahme, die das Verhältnis der erfassten Abfallmenge in den unterschiedlichen Behältergrößen darstellt.

Methodisch muss daher eine Hochrechnung mit Hilfe dieser spezifischen Abfallgewichte auf die Jahresrestabfallmenge der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht zwingend zutreffende Ergebnisse liefern. Die mit dem Leerungsvolumen des Jahres 2020 und den spezifischen Abfallgewichten ermittelte Restabfallmenge von 44.262 t/a ergibt im vorliegenden Fall eine sehr gute Annährung an die Abfallmenge des Jahres 2020 von 43.461 t mit einer Abweichung von 1,8 %.

2.2.4 WKZ-Ermittlung aus der Stichprobe 2021

Die WKZ Restabfallbehandlungskosten aus der Stichprobe 2021 gibt das in der jeweiligen Behältergröße bereitgestellte Restabfallgewicht im Vergleich zum 80 Liter MGB an, dem die WKZ "1,00" zugeordnet wird². Den Rechenweg zeigt die **Formel 4**.

Formel 4: Bestimmung der WKZ

 $WKZ_{MGB \times Liter} = \frac{\overline{m}_{MGB \times Liter}}{\overline{m}_{MGB \times 0 \ Liter}}$

Die auf diese Weise ermittelten WKZ sind in **Tabelle 3** dargestellt.

² Wäre das spezifische Restabfallgewicht in den unterschiedlichen Behältergrößen gleich, ergäbe sich die WKZ ausschließlich aus dem Gefäßvolumen, d. h. der 80 Liter MGB erhält die WKZ 1,00, der MGB 120 Liter erhielte die WKZ 1,50, der MGB 240 Liter die WKZ 3,00 und der MGB 1.100 Liter die WKZ 13,75.

MS 120	MGB 80	MGB 120 l	MGB 240 l	MGB 1100 l
0,88	1,00	1,08	1,59	7,57

2.3 WKZ für die Kalkulation der Gebühren 2022

Für die Kalkulation der Abfallgebühren des Jahres 2022 sind die Erwartungswerte für die WKZ zu bestimmen.

Hierzu bietet sich ein mehrjähriger Durchschnitt an, wenn wie vorliegend keine eindeutige Entwicklungstendenz erkennbar ist. Bei den Erwartungswerten von Abfallmengen in der Abfallgebührenkalkulation wird beispielsweise der Durchschnitt der letzten vier Jahre verwandt.

Mit der Verwendung eines mehrjährigen Durchschnitts werden eventuelle jahres- und witterungsbedingte Sondereffekte ausgeglichen und eine größere Gebührenstetigkeit erreicht. Dieses Vorgehen bietet sich insbesondere durch den in diesem Jahr erfolgten Wechsel des Gutachters für die WKZ-Bestimmung an.

Die Entwicklung der WKZ in den letzten acht Jahren zeigt die **Tabelle 4**.

Tabelle 4:Entwicklung der WKZ Restabfallbehandlungskosten von 2014 bis 2021 sowie
der zur Umlage der Restabfallbehandlungskosten für das Jahr 2022
vorgeschlagene Mittelwert der WKZ aus den Jahren 2021 - 2018 in der Hanse-
und Universitätsstadt Rostock.

	Ø 4 Jahre³	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
MS 120	0,82	0,88	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7
MGB 80 l	1,00	1,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
MGB 120 l	1,17	1,08	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
MGB 240 l	1,72	1,59	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
MGB 1100 l	7,14	7,57	6,9	7,2	6,9	6,4	6,4	6,2	5,9

In der zweiten Spalte sind die sich bei der Verwendung des Durchschnittswerts der letzten vier Jahre für die Abfallgebührenkalkulation des Jahres 2022 ergebenden WKZ aufgeführt.

2.2. Abfallverwertungsgebühr

Diese Gebühr ist eine Einheitsgebühr und der Gebührenmaßstab ist die Anzahl der auf dem Grundstück wohnenden Personen.

Die Abfallverwertungsgebühr ist die Gegenleistung für die Entsorgung aller Abfallarten aus Haushaltungen, die der Stadt bei der Vorbereitung zur Wiederverwendung, dem Recycling und der sonstigen Verwertung sowie die hierfür notwendigen Leistungen einschließlich der Recyclinghöfe und der Verwaltung, entstehen.

Die Gebühr umfasst die Entsorgung der Abfallarten: Sperrmüll, Papier und Pappe, Gartenund Parkabfälle, Bioabfälle (nicht bei Eigenkompostierern), Altgeräte (nur Einsammeln), Problemabfälle und Altmetalle.

³ Der Gutachter empfiehlt die Ausweisung der WKZ mit zwei Stellen hinter dem Komma.

Die Gesamtkostenerhöhung der gebührenfähigen Abfallentsorgungskosten für die Kalkulation der Abfallverwertungsgebühr beträgt 1.228.930 EUR (+12 %) gegenüber dem Vorjahr auf 10.138.952 EUR. In diesen Kosten ist der Kostenzuschlag aus Gebührenunterdeckung der Nachkalkulationen der Jahre 2019 und 2020 i. H. v. 64.582 EUR enthalten. Bei den gebührenfähigen Verwertungskosten ohne Bioabfallentsorgung ergibt sich eine Kostensteigerung gegenüber dem Vorjahr i. H. v. 1.143.849 EUR auf 7.365.415 EUR (+15,5 %). Unter Berücksichtigung des vorgeschlagenen Kostenabschlages in Höhe von 129.902 EUR ergibt sich bei der angesetzten Personenzahl von 209.112 eine Gebührensteigerung um EUR (+18,5 %) pro Person und Jahr. Die Abfallwertungsgebühr ohne 5.50 Bioabfallentsorgung beträgt für das Jahr 2022 somit pro Person 35,22 EUR. Die Kosten für die Bioabfallentsorgung erhöhen sich im Jahr 2022 um 85.081 EUR (+3 %) auf 2.773.537 EUR. Dadurch ergibt sich bei der angesetzten Personenzahl von 194.400 eine Steigerung des Gebührensatzes pro Person i. H. v. 0,40 EUR gegenüber dem Vorjahr auf 14,27 EUR. Die kalkulierte Abfallverwertungsgebühr mit Bioabfallentsorgung beträgt somit pro Person 49,49 EUR für das Jahr 2022. Das entspricht einer Gebührensteigerung

3. Gemeinkostensatz Verwaltung

gegenüber dem Vorjahr um 5.90 EUR (+13.5 %) pro Person.

Im Jahr 2022 erhöhen sich die Verwaltungskosten der Stadt gegenüber dem Vorjahr um 23.845 EUR auf 690.063 EUR. Die Verwaltungskosten sind gebührenfähige Kosten der Ämter, die im Rahmen des Satzungsvollzuges sowie des Gebühreneinzuges Leistungen für die Abfallwirtschaft erbringen. In den Gesamtkosten sind die Umlagen für die Stadtkasse (17.500 EUR) und für das Stadtamt/Kommunaler Ordnungsdienst (20.300 EUR) enthalten. Bei der Umlage der Kosten des Kommunalen Ordnungsdienstes (KOD) wurden die anteiligen Personalkosten analog der durchgeführten Tätigkeiten, gemäß Einsatzstatistik 2020, berücksichtigt. Der KOD setzt sich primär für die Verbesserung von Sauberkeit und Ordnung in der Stadt ein und ist nur geringfügig mit Kontrollaufgaben für die Abfallentsorgung tätig. Der KOD kümmert sich beispielsweise um die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Umweltbereich, wie z.B. illegale Hausund Sperrmüllablagerungen.

<u>4. Nachkalkulation (siehe Anlage 2 Nr. 9)</u>

Weichen am Ende eines Kalkulationszeitraumes die tatsächlichen von den kalkulierten Kosten bzw. die tatsächlichen Gebühreneinnahmen vom geplanten Gebührenaufkommen ab, so sind nach § 6 Abs. 2 d Kommunalabgabengesetz M-V (KAG M-V) die Kostenüberdeckungen spätestens innerhalb von drei Jahren nach Ende des abgeschlossenen Kalkulationszeitraums auszugleichen bzw. die Kostenunterdeckungen sollen innerhalb dieses Zeitraumes ausgeglichen werden. Durch diese Regelung der Berücksichtigung gebührenrechtlicher Kostenüber- und Kostenunterdeckungen soll das zunächst auf den jeweiligen Bemessungszeitraum begrenzte Kostendeckungsprinzip zugunsten und zu Lasten von Gebührenpflichtigen und Kommune "nachlaufend" präzise umgesetzt werden bzw. umgesetzt werden können (vgl. VGH, Urteil vom 15.02.2008, Az. 2 S 2559/05).

Mit der Nachkalkulation 2019 wurde eine Kostenüberdeckung i. H. v. 297.083 EUR ermittelt. Gem. Beschluss 2020/BV 1339 wurde mit der Gebührenkalkulation für 2021 148.542 EUR ausgeglichen. Der Ausgleich des verbleibenden Anteils i. H. v. 148.541 EUR erfolgt im Jahr 2022.

Auf Grundlage der für das Haushaltsjahr 2020 vorgenommenen Nachkalkulation ergibt sich eine Gebührenunterdeckung in Höhe von 213.123 EUR.

Der Bürgerschaft wird vorgeschlagen die Kostenunterdeckung aus dem Jahr 2020 einmalig und abschließend bei der Gebührenermittlung im Rahmen der ansatzfähigen Kosten für die Ermittlung der Abfallverwertungsgebühr des Jahres 2022 kostenerhöhend einzustellen. Rechnerisch ergibt sich aus der verbleibenden Kostenüberdeckung aus 2019 und der Kostenunterdeckung aus 2020 eine Gesamtkostenunterdeckung i. H. v. 64.582 EUR. Es wird vorgeschlagen diesen Betrag verursachergerecht zu 2/3 (43.055 EUR) bei den Kosten der Abfallverwertung ohne Bioabfall und zu 1/3 (21.527 EUR) bei den Kosten der Abfallverwertung mit Bioabfall zu berücksichtigen.

Hintergrund ist, dass sich die Mehrkosten gegenüber dem Plan 2020 i. H. v. ca. 521.200 EUR bei den Abfallfraktionen Sperrmüllsammlung/-verwertung (+35,1 % bzw. ca. 182.800 EUR), Bioabfallentsorgung (+38,1 % bzw. ca. 198.800 EUR) und Grünschnittentsorgung (+ 26,8 % bzw. ca. 139.600 EUR) ergeben.

Die Ursachen der Kostenunterdeckung für das Jahr 2020 werden nachfolgend erläutert:

<u>4.1. Mehrausgaben im Haushaltsjahr 2020</u>

Der preisrechtlich geprüfte Einzelpreis ist abhängig von den tatsächlich entsorgten Abfallmengen im laufenden Jahr. Weichen die prognostizierten Mengen im Verlauf des Jahres aus unvorhersehbaren Gründen von den kalkulierten Abfallmengen ab, so ist mit höheren Gesamtkosten zu rechnen. Im Ergebnis waren es für das Jahr 2020 Mehrmengen in den Abfallfraktionen Sperrmüll und Bioabfall/Grünschnitt, welche unter anderem auf pandemiebedingte Ursachen zurückzuführen sind und zum Kalkulationszeitraum im August 2019 nicht erkennbar waren.

Im Jahr 2020 haben die Einwohner und Einwohnerinnen verstärkt die Zeit des Lockdowns genutzt, um sich neu einzurichten, zu renovieren oder Keller und Dachböden aufzuräumen. Dies ist deutlich an der gestiegenen Sperrmüllmenge zu erkennen. Daneben wurde aufgrund von geschlossenen Restaurants etc. zu Hause gekocht oder Lieferdienste genutzt, was den Anstieg an Bioabfall und der damit einhergehenden Kostensteigerungen widerspiegelt. Auch die entsorgten Grünschnittmengen sind gegenüber der Planung unter anderem pandemiebedingt angestiegen, denn auch in Gärten wurde die Zeit des Lockdowns für Pflegearbeiten genutzt und führte zu einem Anstieg des Mengenstroms Grüngut.

Die Kalkulation des kommunalen Altpapiers erfolgte auf Grundlage des im Verhandlungsverfahren (Vergabe-Nr. 16/10/2017) zur Verlängerung des Vertrages vom 20.05.2014, für die Jahre 2019 und 2020 gutachterlich geprüften Angebotes des Unternehmens Veolia Umweltservice Nord GmbH. Die Mehrkosten gegenüber dem Plan 2020 entstanden aufgrund der Abschreibungen für geringwertige Gegenstände, für die in 2020 angeschafften Altpapiersammelbehälter im Eigentum der HRO in Höhe von 35.898,92 EUR, welche zum Kalkulationszeitpunkt nicht berücksichtigt worden sind.

Die Abweichung der tatsächlich erfassten Papiermenge im Jahr 2020 gegenüber der Kalkulation 2020 resultiert aus der Verschiebung von grafischen Papieren (Zeitungen/ Zeitschriften, Kataloge, Bücher) zu Verpackungen aus Pappe, welche ein höheres Volumen in den Abfallsammelbehältern haben, jedoch ein geringeres Gesamtgewicht. Ursächlich für den Anstieg an Verkaufsverpackungen aus Pappschachteln und Kartons ist der verstärkte Versand-/Onlinehandel.

4. 2. Mindereinnahmen im Haushaltsjahr 2020

Zum Kalkulationszeitpunkt im August 2019 wurden die prognostizierten Verkaufserlöse für das kommunale Altpapier auf Grundlage der durchschnittlichen Verkaufserlöse der letzten 5 Jahre ermittelt.

Der von der beauftragten Firma zu zahlende Verwertungserlös wurde monatlich mittels Altpapierpreisindex des Statistischen Bundesamtes angepasst. Aufgrund des Preisverfalls auf dem Altpapiermarkt waren die Preise teils dramatisch eingebrochen und die Verwertungserlöse für das Jahr 2020 waren gegenüber der Kalkulation um ca. 280 TEUR geringer.

5. Vergleich der Gebührensätze 2022 gegenüber 2021

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
80-l-Abfallbehälter	146,64	147,68	+1,04
120-l-Abfallbehälter	175,24	175,76	+0,52
240-l-Abfallbehälter	247,00	243,88	-3,12
1.100-l-Abfallbehälter	919,88	940,68	+20,80

5.1. Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei wöchentlicher Entleerung:

5.2. Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei 14-täglicher Entleerung:

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
80-l-Abfallbehälter	73,32	73,84	+0,52
120-l-Abfallbehälter	87,62	87,88	+0,26
240-l-Abfallbehälter	123,50	121,94	-1,56
1.100-l-Abfallbehälter	459,94	470,34	+10,40

5.3. Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei 28-täglicher Entleerung:

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
80-l-Abfallbehälter	36,66	36,92	+0,26
120-l-Abfallbehälter	43,81	43,94	+0,13

5.4. Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei 2-mal wöchentlicher Entleerung:

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
240-l-Abfallbehälter	494,00	487,76	-6,24
1.100-l-Abfallbehälter	1.839,76	1.881,36	+41,60

5.5. Die Abfallverwertungsgebühr für ein Kalenderjahr beträgt:

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
bei berücksichtigter Eigenkompostierung pro Person	29,72	35,22	+5,50
ohne berücksichtigte Eigenkompostierung pro Person	43,59	49,49	+5,90

Seite: 16

5.6. Die Entsorgungsgebühr für Zusatzentsorgungen (Einzelentleerungen) beträgt pro Entleerung für:

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
80-l-Abfallbehälter	2,82	2,84	+0,02
120-l-Abfallbehälter	3,37	3,38	+0,01
240-l-Abfallbehälter	4,75	4,69	-0,06
1.100-l-Abfallbehälter	17,69	18,09	+0,40

5.7. Die Entsorgungsgebühr für einen Abfallsack beträgt für ein Kalenderjahr bei 28täglicher Entsorgung:

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
Abfallsack (§ 11 Abs. 4 AbfS)	30,68	31,33	+0,65

5.8. Für folgende Sonderleistungen sind Gebühren zu entrichten:

Behältergröße	2021	2022	Preisliche Entwicklung
	in EUR	in EUR	in EUR
Vorhaltegebühr für Wechselbehälter je Abfallbehälter 1.100 l im Jahr	44,64	45,36	+0,72
zusätzlicher Abfallsack pro Stück	2,36	2,41	+0,05
Laubsack pro Stück	1,00	1,00	+/- 0,00
Anlieferung von Siedlungsabfällen (§ 20 Abs. 1 AbfS) auf der Restabfallbehand- lungsanlage pro Tonne	106,14	106,31	-0,17
Presscontainer (10 m³) - Monatsmiete - Jahresmiete - Transportkosten	159,88 1.918,57 108,77	160,87 1.930,50 113,09	+0,99 +11,93 +4,32
Presscontainer (20 m ³) - Monatsmiete - Jahresmiete - Transportkosten Container (7 m ³) Mulde - Monatsmiete	198,65 2.383,74 132,48 22,02	201,92 2.423,01 143,63 22,06	+3,27 +39,27 +11,15 +0,04
- Jahresmiete - Transportkosten	264,30 108,77	264,66 113,09	+0,36 +4,32

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt: 73

Produkt: 53701

Bezeichnung: Abfallwirtschaft

ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnis	haushalt	Finanzh	aushalt
		Erträge Auf- wendungen		Einzahlungen	Auszahlungen
2022	53701	20.674.300 €	20.461.100 €	20.525.700 €	20.425.400 €

Erträge

Die Erträge sind um 213.200 EUR höher, weil die Kostenunterdeckung i.H.v. 213.123 EUR bei der Ermittlung der Gebühren für das Jahr 2022 berücksichtigt wurde.

Der Finanzhaushalt wurde durch folgende nicht zahlungswirksame Vorgänge reduziert: **Einzahlungen**

Ertragswirksame Auflösung des Überschusses aus dem Jahr 2019 durch Entnahme von 148.541 EUR aus dem gebildeten Sonderposten für den Gebührenausgleich.

Auszahlungen

Die Differenz zwischen Auszahlungen im Finanzhaushalt und Aufwendungen im Ergebnishaushalt resultiert aus den nicht zahlungswirksamen Abschreibungen und Geringwertigen Gegenständen (GWG) in Höhe von 35.700 EUR.

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

x liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Abfallgebührensatzung 2022	öffentlich
2	Abfallgebührenkalkulation 2022	öffentlich
3	Synopse Abfallgebührensatzung 2022	öffentlich
4	Afallgebührenmodell - Fortschreibung 2016	öffentlich

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/2560

Zweite Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS)

Auf der Grundlage der §§ 5 und 15 Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg- Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) vom 13. Juli 2011 (GVOBI. M-V S. 777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBI. M-V S. 467), des Kommunalabgabengesetzes - KAG M-V in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. April 2005 (GVOBI. M-V S. 146), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. Juli 2021 (GVOBI. M-V S. 1162), des § 6 Abs. 1 Abfallwirtschaftsgesetz für Mecklenburg-Vorpommern (Abfallwirtschaftsgesetz - AbfWG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1997 (GVOBI. M-V S. 43), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juni 2012 (GVOBI. M-V S. 186, 187), und der Satzung über die Abfallwirtschaft in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Abfallsatzung - AbfS) vom 12. Dezember 2019 (Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Nr. 25 vom 18. Dezember 2019) wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft vom ... folgende Zweite Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS) erlassen:

§1 Änderungen

Die Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS) vom 12. Dezember 2019, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Nr. 25 vom 18. Dezember 2019, zuletzt geändert durch die Erste Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS) vom 8. Dezember 2020, veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Nr. 22 vom 19. Dezember 2020, wird wie folgt geändert:

§ 6 Abs. wird wie folgt ersetzt:

"§ 6 Gebührensätze

(1) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei wöchentlicher Entleerung:

für einen 80-l-Abfallbehälter	147,68 EUR,
für einen 120-l-Abfallbehälter	175,76 EUR,
für einen 240-l-Abfallbehälter	243,88 EUR,
für einen 1.100-l-Abfallbehälter	940,68 EUR.

(2) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei 14-täglicher Entleerung:

ORS -37- S. 1/3

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/2560

für einen 80-l-Abfallbehälter	73,84 EUR,
für einen 120-l-Abfallbehälter	87,88 EUR,
für einen 240-l-Abfallbehälter	121,94 EUR,
für einen 1.100-l-Abfallbehälter	470,34 EUR.

(3) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei 28-täglicher Entleerung:

für einen 80-l-Abfallbehälter	36,92 EUR,
für einen 120-l-Abfallbehälter	43,94 EUR.

(4) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei 2-mal wöchentlicher Entleerung:

für einen 240-l-Abfallbehälter	487,76 EUR,
für einen 1.100-l-Abfallbehälter	1.881,36 EUR.

(5) Die Abfallverwertungsgebühr für ein Kalenderjahr beträgt bei berücksichtigter Eigenkompostierung pro Person 35,22 EUR.

(6) Die Abfallverwertungsgebühr für ein Kalenderjahr beträgt ohne berücksichtigte Eigenkompostierung pro Person 49,49 EUR.

(7) Die Entsorgungsgebühr für Zusatzentsorgungen (Einzelentleerungen) beträgt für:

für einen 80-l-Abfallbehälter	2,84 EUR/Entleerung,
für einen 120-l-Abfallbehälter	3,38 EUR/Entleerung,
für einen 240-l-Abfallbehälter	4,69 EUR/Entleerung,
für einen 1.100-l-Abfallbehälter	18,09 EUR/Entleerung.

(8) Die Entsorgungsgebühr für einen Abfallsack nach § 11 Abs. 4 AbfS beträgt für ein Kalenderjahr bei 28-täglicher Entsorgung 31,33 EUR.

(9) Wird die Abfallentsorgung nur für einen Teil des Jahres in Anspruch genommen, so beträgt die Gebühr für jeden angefangenen Monat ein Zwölftel der Jahresgebühr.

(10) Änderungen der Entsorgungsveranlagung werden unter Beachtung der Fristenregelung der Abfallsatzung von der Stadt nach vorheriger Prüfung berücksichtigt.

(11) Für folgende Sonderleistungen sind Gebühren zu entrichten:

1.	Vorhaltegebühr für Wechselbehälter je Abfallbehälter 1.100 l	45,36 EUR/Jahr,
2.	zusätzlicher Abfallsack	2,41 EUR/Stück,
3.	Laubsack	1,00 EUR/Stück,
4.	Presscontainer (10 m³) a) Monatsmiete b) Jahresmiete c) Transportkosten	160,87 EUR, 1.930,50 EUR, 113,09 EUR/Stück,

ORS -37- S. 2/3

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2021/BV/2560

- 5. Presscontainer (20 m³)
 - a) Monatsmiete
 - b) Jahresmiete
 - c) Transportkosten
- 6. Container (7 m³)
 - a) Monatsmiete
 - b) Jahresmiete
 - c) Transportkosten

201,92 EUR, 2.423,01 EUR, 143,63 EUR/Stück,

22,06 EUR, 264,66 EUR, 113,09 EUR/Stück.

(12) Für die Anlieferung von Siedlungsabfällen entsprechend § 20 Abs. 1 Abfallsatzung auf der Restabfallbehandlungsanlage wird eine Gebühr von 106,31 EUR/t erhoben."

§ 2 Inkrafttreten

Die Zweite Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS) tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Rostock,

Claus Ruhe Madsen Oberbürgermeister

ORS -37- S. 3/3

Anlage 2 zur Beschlussvorlage - 2021/BV/2560

1. Gesamtkostenübersicht	Prognose 2022	0
Leistungsarten	Mengen	Kosten (brutto)
Kosten Abfallverwertung	6	3
Betrieb Recyclinghöfe (RCH)	4 Stck.	1.570.458
Sperrmüllsammlung und -verwertung	10.492 t	2.464.568
Schrottsammlung	390 t	19.959
Grünschnittsammlung und -verwertung	10.196 t	1.322.034
Altpapiersammlung und -verwertung	7.324 t	1.364.749
Elektro- und Elektronikaltgerätesammlung	1.100 t	227.541
Sondermüllsammlung und -entsorgung	It. Mengennachweis	111.467
Abfallverwertung ohne Bioabfallentsorgung	an 1	7.080.775
Verwaltungsgemeinkosten	5,25%	371.488
Verwertungskosten ohne Bioabfall		7.452.263
anteiliger Kostenzuschlag aus Nachkalkulation		43.055
Verwertungskosten ohne Bioabfall		7.495.317
Bioabfallsammlung und -verwertung	9.281 t	2.614.825
Verwaltungsgemeinkosten	5,25%	137.185
Kosten Bioabfallentsorgung (Abfall aus der Biotonne)		2.752.010
anteiliger Kostenzuschlag aus Nachkalkulation		21.527
Kosten Bioabfallentsorgung (Abfall aus der Biotonne)		2.773.537
Kosten der Abfallverwertung gesamt		10.268.854
Entsorgung Haus- u.Geschäftsmüll, Restabfallbehandlung		a
Einsammlung Haus- und Geschäftsmüll	1.066.314 Entl.	5.086.507
Restabfallbehandlung	43.410 t	4.384.723
Einsammlung Presscontainer (Sonderleistung)	518 Entl.	84.319
Restabfallbehandlung Presscontainer (Sonderleistung)	1.881 t	189.995
HM u. Geschäftsmüll gesamt	45.291 t	9.745.543
Verwaltungsgemeinkosten	5,25%	511.293
Abfallentsorgungskosten gesamt		10.256.836
	vertung und -entsorgung	20.461.109
Kostenzuschla	g aus Nachkalkulationen	64.582
Kosten für die Gebührenermittlung 2	022	20.525.691
darunter Kosten SR Gr	mbH	12.596.295
darunter Kosten sonstige Unterneh	imen	7.142.651
darunter Verwaltungskosten	HRO	690.063
darunter Abschreibungen Altpapiersammelber	nälter	32.100
darunter Kostenzuschlag aus Nachkalkul	ation	64.582
Kostenabschläge aus Einnahmen		
Verkaufserlöse Altpapier		90.000
Verkaufserlöse Schrott und Laubsack		39.502
Kostenerstattungen Grundsteuer Recyclinghof Dierkow	30. ÷ 7	400
Summe Kostenabschläge aus Einnahmen		129.902
		148.541
Anteiliges Ergebnis Nachkalkulation 2019 ¹⁾		
Anteiliges Ergebnis Nachkalkulation 2019 ¹⁾ Ergebnis Nachkalkulation 2020 ²⁾		the second s
Anteiliges Ergebnis Nachkalkulation 2019 ¹⁾ Ergebnis Nachkalkulation 2020 ²⁾ Summe Nachkalkulationen (Unterdeckung) ³⁾		-64.582
Anteiliges Ergebnis Nachkalkulation 2019 ¹⁾ Ergebnis Nachkalkulation 2020 ²⁾	022	-64.582
Ergebnis Nachkalkulation 2020 ²⁾ Summe Nachkalkulationen (Unterdeckung) ³⁾ gebührenfähige Kosten 2 Aufteilung des Kostenabschlages aus Einnahmen ⁴⁾	022	-64.582
Anteiliges Ergebnis Nachkalkulation 2019 ¹⁾ Ergebnis Nachkalkulation 2020 ²⁾ Summe Nachkalkulationen (Unterdeckung) ³⁾ gebührenfähige Kosten 20	022	-213.123 -64.582 20.395.788 129.902

Mit der Gebührensatzung 2021 hat die Bürgerschaft beschlossen, die Gebührenüberdeckung des Jahres 2019 (gesamt: 297.083 Euro) zu 50% im Jahr 2021 i.H.v. 148.542 € und zu 50% im Jahr 2022 i.H.v. 148.541 € auszugleichen.

2) Es wird vorgeschlagen, die Gebührenunterdeckung i. H. v. 213.123 € aus der Nachkalkulation 2020 abschließend im Jahr 2022 auszugleic

St wird vorgeschlagen, f
ür die Geb
ührenberechnung des Jahres 2022 einmalig und abschlie
ßend die ermittelte Kostenunterdeckung i. H. 64,582 € verursachergerecht anteilig bei den Kosten der Abfallverwertung zu ber
ücksichtigen

4) Es wird vorgeschlagen den ermittelten Kostenabschlag aus Gründen der Gebührensteligkeit zu 100% kostenmindend für die Abfallverwertungkosten zu verwenden.

Abfallgebührenkalkulation 2022

2. Kostenvergleich der in den Gebührenkalkulationen 2021 und 2022 enthaltenen Leistungsarten

	2021	21	. 30	2022	Differenz	ZU
Leistungsarten	Mengen	Kosten	Mengen	Kosten	Mengen	Kosten
Abfallverwertung						
Betrieb Recyclinghöfe (RCH)	4 Stck.	1.301.801 €	4 Stck	1.570.458 €	0 Stck.	268.657 €
Sperrmüllsammlung und -verwertung	10.154 t	2.261.745 €	10.492 t	2.464.568 €	338 t	202.823 €
Schrottsammlung und -verwertung	390 t	17.805 €	390 t	19.959 €	12 t	2.154 €
Grünschnittsammlung und -verwertung	9.837 t	1.122.337 €	10.196 t	1.322.034 €	359 t	199.697 €
Altpapiersammlung und -verwertung	, 11.013 t	1.937.255 €	7.324 t	1.364.749 €	-3.689 t	-572.506 €
Elektronikschrottsammlung	1.100 t	132.558 €	1.100 t	227.541 €	0 t	94.983 €
Alttextiliensammlung und -verwertung	100 Container	132.591 €	01	9€	0	-132.591 €
Sondermüllsammlung und -entsorgung	It. Mengennachweis	112.334 €	It. Mengennachweis	111.467 €	It.Mengennachweis	-867 €
Abfallverwertung ohne Bioabfallentsorgung		7.018.426 €		7.080.775 €		62.349 €
V-Gemeinkosten	2,08%	356.606 €	5,25%	371.488 €	0,17%	14.882 €
Abfallverwertungskosten ohne Bioabfall		7.375.032 €		7.452.263 €		77.231 €
anteiliger Kostenzuschlag aus Nachkalkulation				43.055 €	*	
Abfallverwertungskosten ohne Bioabfall gesamt				7.495.317 €		
Bioabfallentsorgung	9.067 t	2.558.461 €	9.281 t	2.614.825 €	214 t	56.364 €
V-Gemeinkosten	5,08%	129.995 €	5,25%	137.185 €	0,17%	7.190 €
Kosten Bioabfallentsorgung		2.688.456 €		2.752.010 €		63.554 €
anteilige Kostenzuschlag aus Nachkalkulation			•	21.527 €	8	
Kosten Bioabfallentsorgung gesamt				2.773.537 €		
ZW 1 = Kosten der Abfallverwertung gesamt		10.063.488 €	いたけ、「「「「「「「「「」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」」	10.268.854 €	のないないないのないないないないない	205.366 €
					darin enthalten 64	darin enthalten 64.582 Kostenzuschlag
Hausmüll (HM), Geschäftsmüll (GM)						
Entleerungskosten	1.056.746 Entl.	4.908.343 €	1.066.314 Entl.	5.086.507 €	9.568 Entl.	178.164 €
Restabfallbehandlung	43.423 t	4.386.036 €	43.410 t	4.384.723 €	-13 t	-1.313 €
Einsammlung Presscontainer (Sonderleistung)	509 Entl.	79.903 €	509 Entl.	84.319 €	9 Entl.	4.416€
Restabfallbehandlung Presscontainer (Sonderleistung)	1.891 t	191.005 €	1.881 t	189.995 €	-10 t	-1.010 €
HM u. GM gesamt	1	9.565.287 €		9.745.543 €	-	180.256 €
V-Gemeinkosten	5,08%	486.012 €	5,25%	511.293 €	0,17%	25.281 €
ZW 2 = Kosten der Abfallentsorgung gesamt		10.051.299 €	「なないないない」である。	10.256.836 €		205.537 €
Gesamtkosten (ZW1 + ZW2)		20,114.787 €		20.525.691 €		410.904 €
dav. V-Gemeinkosten inkl. Gebührenstelle		972.613 €		1.019.966 €		47.353 €

ZW = Zwischensumme

Kalkulationszeitraum 08/2021

Aktenmappe - 286 von 325

Abfallgebührenkalkulation 2022

3. Abfallgebührensätze

3.1. Kalkulation der Abfallverwertungsgebühr 2022 (Vergleich mit den Gebührensätzen 2021)

	50	2021	2022	22	Differenz	renz
	Personen	Kosten	Personen*	Kosten	Personen	Kosten
Verwertungskosten ohne Bioabfall	209.322	7.375.032 €	209.112	7.495.317 € -	210	120.285 €
Kostenabschläge		-1.153.466 €		-129.902 €		-1.023.564 €
gebührenfähige Abfallentsorgungskosten		6.221.566 €		7.365.415 €		1.143.849 €
Gebührensatz pro Person		29,72 €		35,22 €		5,50 €
		R				2
Kosten Bioabfallentsorgung	193.840	2.688.456 €	194.400	2.773.537 €	560	85.081 €
Gebührensatz pro Person		13,87 €		14,27 €		0,40 €
	5					
gebührenfähige Gesamtkosten		8.910.022 €		10.138.952 €		1.228.930 €
Abfallverwertungsgebühr pro Person ohne		29,72 €		35,22 €		5,50 €
Bioabfallentsorgung						
Abfallverwertungsgebühr pro Person mit		43,59 €	3	49,49 €	1 1 1 1	5,90 €
Bioababfallentsorgung						
Prognose Abfallverwertungsgebühreneinnahmen 2022	2				с. 	

Abfallverwertungsgebühren ohne Bioabfall Abfallverwertungsgebühren mit Bioabfall

518.191 Euro 9.620.761 Euro 10.138.952 Euro

35,22 € Euro/Person 49,49 € Euro/Person

14.712 Personen 194.400 Personen

Summe Abfallverwertungsgebühren

* Bevölkerungsanzahl mit Hauptwohnung in HRO per 30.06.

Kalkulationszeitraum: 08/2021

Abfallverwertung

TOP 5.6

Aktenmappe - 282 Jon 325

3.2. Kalkulation der Gebühren für Haus- und Geschäftsmüll

Leistungen	ť	Preis/t	Kosten
Restabfall-	43.410	101,01€	4.384.723 €
behandlung		*	
Kosten pro Jahr	`	6	4.384.723 €

3.2.1. Ermittlung der Kosten für die Restabfallbehandlung

3.2.2. Ermittlung der Kosten für die RABA pro Behälterentleerung

Behälter	Entleerungen	WKZ	norm.	Kosten RABA	*
т. 	a • 11	Abfallbehandlung	Entleerungen		
	£				WKZ Ing.D. Henssen
Abfallsack	3.150	0,82	2.583	0,93 €	
80-I	212.920	1,00	212.920	1,14 €	
120-l	112.537	1,17	131.668	1,33 €	
240-l	324.216	1,72	557.652	1,96 €	
1.100-l	412.243	7,14	2.943.415	8,14 €	1 - E
Summe	1.065.066		3.848.238		

3.2.3. Ermittlung der Gesamtkosten für die Entleerung

Leistungen	Behälter	Kosten	
.8	Abfallsack	4.275€	
Entsorgung v.	80-I	332.168 €	
Haus- und	· 120-I	210.677 €	
Geschäftsmüll	240-l	809.273 €	
	1.100-1	3.730.114 €	
Kosten pro Jahr		5.086.507 €	

3.2.4. Ermittlung der Kosten für die Entleerung pro Behälter

Behälter	Entleerungen	WKZ	norm.	Kosten	
• ,		Sammlung	Entleerungen	Entleerung w	WKZ SR GmbH
Abfallsack	3.150	0,87	2.741	1,36 €	
80-I	212.920	1,0	212.920	1,56 €	
120-I	112.537	1,2	135.044	1,87 €	
240-l	324.216	1,6	518.746	2,50 €	
1.100-l	412.243	5,8	2.391.009	9,05 €	
Summe	1.065.066		3.260.460		

3.2.5. Verrechnung des Kostenabschlages pro Behälter

Behälter	Entleerungen	WKZ	norm.	Kosten-	
		Sammlung	Entleerungen	abschlag	WKZ SR GmbH
Abfallsack	3.150	0,87	2.741	0,00 €	
80-1	212.920	1,0	212.920	0,00 €	
120-I	112.537	1,2	135.044	0,00 €	
240-I	324.216	1,6	518.746	0,00 €	
1.100-I	412.243	5,8	2.391.009	0,00 €	
Summe	1.065.066	,	3.260.460		×

3.2.6. Kostenübersicht

Kostenabschlag

0€

Behälter	Entleerung (Einsammeln, Trans- port, Behälterkosten)	Restabfall- behandlung		Kosten- abschlag	Summe (Sp.2 bis 5)
1	2	3	4	5	6
Abfallsack	4.275€	2.943 €	379€	. 0€	7.597 €
801	332.168 €	242.603 €	30.155 €	0€	604.926 €
120	210.677 €	150.024 €	18.924 €	0€	379.625€
240 1	809.273 €	635.394 €	75.793€	0€	1.520.461 €
1.100	3.730.114 €	3.353.758 €	371.650 €	0€	7.455.522 €
Summe	5.086.507 €	4.384.723 €	496.902 €	0€	9.968.131 €

3.2.7. Kalkulation der Gebührensätze

3.2.7.1. Einzelgebühr 2022

Behälter	Entleerungs- kosten	Kosten RABA	Herstellkosten	Verwaltungs- gemeinkosten	Kosten- abschlag	Gebühr
Abfallsack	1,36€	0,93 €	2,29 €	0,12€	0,00€	2,41 €
80-I	1,56 €	1,14 €	2,70 €	0,14 €	0,00€	2,84 €
120-l	1,87 €	1,33€	3,21 €	0,17€	0,00€	3,38 €
240-l	2,50 €	1,96 €	4,46 €	0,23€	0,00€	4,69 €
1.100-l	9,05€	8,14 €	17,18€	0,90 €	0,00€	18,09 €

Verwaltungsgemeinkostensatz 5,25%

3.2.7.2. Jahresgebühr 2022

Ermittlung Gebührensatz multipliziert mit der Anzahl der Entleerungen (Entleerungsrhytmus)

Behälterart	2 x wöchentlich €/a	wöchentlich €/a	14-täglich €/a	28 - täglich €/a
Abfallsack	-	-		31,33
801	-	147,68	73,84	36,92
120	-	175,76	87,88	43,94
240	487,76	243,88	121,94	· · · · · · · · ·
1.100 I	1.881,36	940,68	470,34	-

3.2.7.3 Gebührenvergleich 2021 zu 2022

Behälterart	2 x wöchen	tlich	Differenz	wöchent	lich	Differenz
	2021	2022		2021	2022	
Abfallsack	-	-		· -	-	-
80 1		-		146,64	147,68	1,04
120	, X	·	-	175,24	175,76	0,52
240	494,00	487,76	-6,24	247,00	243,88	-3,12
1.100	1.839,76	1.881,36	41,60	919,88	940,68	20,80

3.2.7.4 Gebührenvergleich 2021 zu 2022

			10 ¹⁰ 10 10			in €/a
Behälterart	14-täglich	1	Differenz	28-tägl	ich	Differenz
	2021	2022		2021	2022	
Abfallsack	- ⁰	-	-	30,68	31,33	0,65
80 1	73,32	73,84	0,52	36,66	36,92	0,26
120	87,62	87,88	0,26	43,81	43,94	0,13
240	123,50	121,94	-1,56	-	-	
1.100	459,94	470,34	10,40	. *	-	-

Kalkulationszeitraum: 08.2021

3.3. Gebühren für Sonderleistungen

		202	1		2022	
Leistungsart nach § 7 Abfallgebührensatzung	Preis *)	VGK	Gebühr inkl. VGK	Preis *)	VGK	Gebühr
Vorhaltegebühr für Wechselbehälter 1.100 I						
je Abfallbehälter pro Monat	3,72 €	0	3,72 €	3,78 €		3,78 €
je Abfallbehälter pro Jahr	44,64 €		44,64 €	45,36 €		45,36 €
Laubsack			1,00 €			1,00 €
Abfallsack			2,36 €			2,41 €
Presscontainer 10 m ³						
Miete pro Monat	152,15 €	7,73€	159,88 €	152,86 €	8,02 €	160,87 €
Miete pro Jahr	1.825,80 €	92,77 €	1.918,57 €	1.834,27 €	96,23 €	1.930,50 €
Transportkosten pro Bewegung	103,51 €	5,26€	108,77 €	107,46 €	5,64 €	113,09 €
Presscontainer 20 m ³						
Miete pro Monat	189,04 €	9,61 €	198,65 €	191,85 €	10,07 €	201,92 €
Miete pro Jahr	2.268,48 €	115,26 €	2.383,74 €	2.302,22 €	120,78 €	2.423,01 €
Transportkosten pro Bewegung	126,07 €	6,41 €	132,48 €	136,47 €	7,16€	
Absetzcontainer 7 m ³ (Mulde)						8
Miete pro Monat	20,96 €	1.06 €	22,02 €	20,96 €	1,10€	22,06 €
Miete pro Jahr	251,52 €			251,47 €	13,19€	
Transportkosten pro Bewegung	103,51 €	5,26 €		107,46 €	5,64 €	113,09 €

Verwaltungsgemeinkostensatz

5,25%

Anmerkung: Die Gebühren für Sonderleistungen basieren auf den Preisen des beauftragten Dritten. Die Verwaltung schlägt vor, auf die Erhebung eines Verwaltungsgemeinkostenzuschlages beim Laubsack zu ver-zichten, da diese Kosten in den Leistungen der Abfallverwertung enthalten sind. Für den Laubsack wird seit dem 01.01.2016 eine Schutzgebühr erhoben, um weiterhin Anreize für die Nutzung zu schaffen. Die eigentlichen Kosten wurden im Bereich

der Blobafallserkongung berücksichtigt. Bei der Abfallsackentsorgung und den Gebühren für die Press- und Absetzcontainer wurden Verwaltungsgemeinkosten (VGK) berücksichtigt.

3.4. Gebührensätze für die Direktanlieferung

Ermittlung des Gebührensatzes

	t	Preis/t	Kosten
Restabfallbehandlung	1.881	101,01 €	189.995 €
Verwaltungsgemeinkosten (VGK)	5,25%		9.968 €
Summe			199.962 €

	20	021	2022	2
	Preis *)	Gebühr	Preis *)	Gebühr
Anlieferung von Siedlungsabfällen zur Restab-	101,01 €	101,01 €	101,01 €	101,01 €
fallbehandlungsanlage				6
Verwaltungsgemeinkosten		5,04 €		5,30€
Summe	101,01 €	106,05 €	101,01 €	106,31 €
3 x				

*) Angebotspreis (brutto) der EVG

4. Ermittlung des Verwaltungsaufwandes für 2022

Hanse- und Universitätsstadt Rostock Amt für Umwelt- und Klimaschutz	Gesamtbetrag It. Haushalt	Abfall- entsorgung	Wider- spruchsbe- arbeitung	Gebühren- haushalt	Leitung und Verwaltung
Personalkosten	496.916 €	306.064 €	112.480 €	33.000 €	45.372 €
Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	32.910 €	26.900 €	3.800 €	0€	2.210 €
Abschreibungen	5:223 €	3.900 €	0€	0€	1.323 €
Sonstige laufende Aufwendungen	117.213 €	111.800 €	500 €	0€	4.913 €
Gemeinkosten Umweltamt	652.263 €	448.664 €	116.780€	33.000 €	53.819 €
Umlage Stadtkasse	17.500 €				
Umlage Stadtamt	20.300 €				
Verwaltungsaufwand HRO	690.063 €				

5. Ermittlung Gemeinkostensatz Verwaltung

Kosten Abfallwirtschaft	
Abfallverwertung einschl. Bioabfall	9.695.599 €
Sammlung Hausmüll/ Geschäftsmüll	5.170.826 €
Restabfallbehandlung	4.574.717 €
Gesamtkosten	19.441.142 €
Verwaltungskosten HRO	690.063 €
Gebühreneinzug	329.903 €
Summe Verwaltungsgemeinkosten	1.019.966 €
Anteil an den Gesamtkosten	5,25%
Gesamtkosten einschl. Verwaltungsgemeinkosten	20.461.109 €
zzgl. Kostenzuschlag aus Nachkalkulation	64.582 €
Geamtkosten 2022	20.525.691 €

Aktenmappe - 292 von 325

6. Personalkosten Umweltamt 2022

Abteilung	Kosten	Personalneben-	Versorgungs-	Beihilfe	Gesamtkosten	anteil.	fin. Aufwand
	pro Jahr	kosten Angestellte beiträge	beiträge			Gebühr	
	(einschl.AG-Anteil,	(Unfallumlage)	Beamte				
	Umlage, Zusatzver-						21
	sorgung)	2				8 S	10 - 10 - 10
Abfallentsorgung			2				
73.1.1	€99.460	€0	€0	€0	€99.460	0,30	€29.838
73.1.3	€65.469	€0	€0	€0	€65.469	0,35	€22.914
73.1.4	€51.507	€0	€0	€0	€51.507	0,55	€28.329
73.1.7	€74.042	€0	€0	€0) €74.042	0,55	
73.1.8	€69,463	€0	€0	€0	€69.463	1410	€28.480
73.1.10	€65.469	€0	€0	€0	€65.469	0,75	€49.102
73.1.11	€65.469	€0	€0	€0	€65.469	0,80	€52.375
73.1.15	€72.890	€0	€0	0€0) €72.890	0,07	€5.102
73.1.5	€61.500	€0	€0	€0) €61.500	0,80	€49.200
Summe	€625.269	€O	€0	€0	€625.269	4,58	€306.063
Widerspruchsbearbeitung				`			ю 19
73.01.5	€60.135	€0	€0	€0	0 €60.135	1,00	€60.135
73.01.6	€52.345	€0	€0	€0) €52.345	1,00	€52.345
Summe	€112.480	€0	€0	€0) €112.480	2,00	€112.480
Haushalt		1	5				
73.01.1	€63.964	€0	€0	€0	€63.964	0,20	€12.793
73.01.2	€50.517	€0	. €0	. €0	0 €50.517	0,40	€20.207
Summe	€114.481	€O	€O	€0) €114.481	0,60	€33.000
Summe Umweltamt	€852.230	€0	€O	€O) €852.230	7,18	€451.543

e.

TOP 5.6

PK UA

Kalkulationszeitraum: 08/2021

7. Kalkulation des Verwaltungsaufwandes für Büroarbeitsplätze des A 20 für die Abfallgebühren 2022

umzulegender Verwaltungsaufwand in EUR	automatische Berech- nung	16	15.183,80 €	2.300,00€	17.483,80 €	「「「「「「「「」」」」」	17.500 €	A State of the second					「「「「「「」」」」」		
Veran- schlagte Ar- beitszeit in Stunden	Eintrag not- wendig	15	316												
		14	0,80	a state a state	のないないない	のないであるのである	State State			のためになるの					
Kosten Kosten des Ar- beits Minute platzes/ Stunde		13	48,05								11日本の日本の一部の日本の			and the second se	
Kosten des Ar- beits- platzes/ Jahr	Berechnung	12	77.408,57	and the second second		「「ないないないないないないないないないない」				のないないで、ためのない	のないないないないない	And a state of the state of the			
Gemein- kosten für Büroar- beitsplatz - (20 % der vollen Personal- kosten)	automatische Berechnung	Sector 1 Press	66.123,81 11.284,76 77.408,57			などのないないのない		のないないない			のないないないないので		の時間のないのない		
Personal- kosten + Sachkosten bezogen auf die jeweilige Jahresar- beitszeit		10	66.123,81	ないであると						のないのないのであるとないで	のないないないないない	なななななななななないとう	のないないないないない		
Personal- kosten + Sachkosten		0	9.700,00 66.123,81			Kantan Prost			的理论和问题	理論を行うです。	のないないのであるのである	「日本のない」のない	常いないないない		
Sach- kosten für Büroar- beitsplatz (Pauschal- wert: 9.700 EUR)	automatischer Eintrag	8	9.700,00	ないであるないであった。		のないないないないないない				ないのないのないである		見たないないのでの	ないのないであるので		
Personalkosten (Jahneswert bezogen auf 40 Std./ Woche)	Eintrag notwendig	7	56.423,81									102			
Vergú- tungs-, dungs-, Lohn- gruppe	Eintrag notw.	9	*												
Arbeits- std./Jahr	automat. Berech- nung	4	1611				のないないで、「					たいであるの	の時間の時間に	の日本のないの	
Woche Woche	Eintrag notw.	e	39,5												
Leistung	Eintrag notwendig	2	Aufwand für die Abwicklung des Zahlungsverkehrs u. Kontenführung	Kontogebühren	GESAMT:		Planansatz 2022:							* Durchschnittswert aus 21 MA	

PK SK

Aktenmappe

8. Kalkulation des Verwaltungsaufwandes für Büroarbeitsplätze

des Stadtamtes für Abfallgebühren Produkt 53701

Laa. Nr.	Arbeits- std./ Woche	Arbeits- std./Jahr	Vergü- tungs-, Besol- dungs-, Lohn- gruppe	Vergu- Personal- Sach- tungs-, kosten (Jahres- kosten für Bürc dungs-, zogen auf Lohn- 40 Stú/ (Pausci gruppe Woche) wert: 97 BUR)	Sach- kosten für Büroar- beitsplatz (Pauschal- wert: 9700 EUR)	Personal- kosten + Sachkosten	Personal- kosten + Sachkosten bezogen auf die jeweilige Jahresar- beitszeit	Gemein- kosten für Nichtbüroar- beitsplatz - (15 % der vollen Perso-	Kosten des Arbeitsplatzes/ Jahr	Kosten des Ar- beits- platzes/ Stunde	Kosten/ Minute	Veran- schlagte Ar- beitszeit in Stunden	umzulegender Verwaltungsauf- wand in EUR
Eintrag notwendig	Eintrag notw.	automat. Berech- nung	Eintrag notw.	Eintrag notw. notwendig	automatischer Eintrag			Jaalkostaan I automatische Berechnung	Berechnung			Eintrag not- wendig	auto- matische Berech- nung
2	e	4	9	7	8	6	10	11	12	13	14	15	16
Aufwand für die Abwicklung des KOD für 3 VzÄ	39,50	1.610,50	7	52.200,00		61.900,00	0 71.600,00	9.700,00 61.900,00 71.600,00 7.830,00	69.730,00	43,30	0,72	13,53	585,73€
	39,50	1.610,50	9a	61.800,00	and a	71.500,00	0 81.200,00	9.700,00 71.500,00 81.200,00 9.270,00	80.770,00				19.675,57 €
GESAMT:		3.221							150.500,00	Allor and a second		1000 12010	20.261,30 €
										Restlicture Maria		agitate	
Planansatz 2022:		の時間にならい			「「ないない」のないではない	は、新たいないのでいう	のないのないないないので	のないのないのである。	なの思想を見たいで	のないないない		5203	20.300€
						San and a state of the state of	の日本のないないで	のないないないのであるので	「「「「「「「「」」」	のないのないである			
							のないのないのである。	がないないないない	ないのないないないのである				
						ないのないで	いたないないないである			調査においてい			
		のなどのため見たい			ないので、ないで、「ないないない」	の時間のないないのであるの	のない事業ののないのである	の日本のないないないない	のないないのないである	「「「「「「「」」」」	の時代のないの		

Aktenmappe App von 325

9. Nachkalkulation der Abfallgebühren 2020

Leistungen	Plan	2020	lst 202	0	Abweich	ungen
	Mengen	Kosten	Mengen	Kosten	Mengen	Kosten
	· ·					
1. Kostenauswertung						
Abfallverwertung						
Recyclinghöfe	4 Stck.	1.092.303	4 Stck.	1.078.534,74	0 Stck	40.7
Sperrmüllsammlung uverwertung	10.002 t	2,172,142	11.014 t	2.354.922,25	1.012 t	-13.7
						182.7
Schrottsammlung Bioabfallentsorgung (Abfatt aus der Biotonne sowie	378 t	15.892	467 t	16.131,47	89 t	2
Srünschnitt)	18.665 t	3.516.409	21.125 t	3.854.762,50	2.460 t	338.3
Altpapiersammlung	10.656 t	1.043.873	9.479 t	1.095.245,07	-1.177 t	51.3
Elektronikschrottsammlung	1.100 t	113.865	1.167 t	112.374,31	67 t	-1.4
Sonderabfallsammlung uverwertung	It.Mengennachw.	105.500	lt.Mengennachw.	107.780,86		2.2
Alttextiliensammlung	100 Cont.	132.591	100 Container	132.879,64		2
Abfallverwertung gesamt		8.192.575		8.752.630,84		390.80
						4
Abfallentsorgung Hausmüll, hausmüll	ähnlicher Gewerbea	bfall				
Entleerungskosten	1.046.815 Entl.	4.902.788	1.055.546 Entl.	4.894.745,22	8.731 Entl.	-8.04
Restabfallbehandlung	45.358 t	4.581.485	45.311 t	4.597.577,83	-47 t	16.09
IM u. Hmä. GA gesamt		9.484.273		9.492.323,05		8.0
/uV-Kosten			Т			
		666 767		624 022 02		
Stadtverwaltung Abschreibungen	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	666.767		621.022,90	·. · ·	-45.74
Gebühreneinzug	,	400 278.870		4.688,00		4.28
/uV-Kosten gesamt		946.037		275.354,40		-3.51
ruv-Kosten gesamt		546.037		901.065,30		-44.97
Gesamtkosten		18.622.883	I'	19.146.019		353.88
u- und Abschläge zu den Gesamtkos Ergebnis Nachkalkulation 2017		-86.492				г. 2-а
Ergebnis Nachkalkulation 2018		-575.209				
Verkaufserlöse Schrott, Altpapier, Laub	sack .	-565.316				
Verkaufserlös Verwertung Altextilien	•	-176.700				
Kostenerstattung Grundsteuer RCH Die	rkow	-400				
				· .		
u- und Abschläge gesamt		-1.404.117				
ebührenfähige Kosten		17.218.766		19.146.019		:
ebührenfähige Kosten		17.218.766	<u> </u>	19.146.019		
		17.218.766	<u>_</u>	19.146.019		
2. Einnahmen aus Leistungen	l		1			500 45
2. Einnahmen aus Leistungen ntleerungs- u. Verwertungsgebühr		17.218.766	1	17.809.218,98	461 408 32	
2. Einnahmen aus Leistungen intleerungs- u. Verwertungsgebühr rerkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs		17.218.766 565.316		17.809.218,98 284.708,32	461.408,32	-280.60
2. Einnahmen aus Leistungen Intleerungs- u. Verwertungsgebühr Verkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs Verkaufserlös Verwertung Altextilien		17.218.766 565.316 176.700		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00	461.408,32	-280.60
2. Einnahmen aus Leistungen Intleerungs- u. Verwertungsgebühr Verkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs Verkaufserlös Verwertung Altextilien Insatz Gebührenrücklage	ack	17.218.766 565.316		17.809.218,98 284.708,32		-280.60
2. Einnahmen aus Leistungen ntleerungs- u. Verwertungsgebühr erkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs erkaufserlös Verwertung Altextilien insatz Gebührenrücklage ostenerstattung Grundsteuer RCH Dier erwaltungs- u. Mahngebühren, Säumnis	ack Kow	17.218.766 565.316 176.700 661.701 400 0		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00 661.701,00		-280.60
2. Einnahmen aus Leistungen Intleerungs- u. Verwertungsgebühr Verkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs Verkaufserlös Verwertung Attextilien Insatz Gebührenrücklage Kostenerstattung Grundsteuer RCH Dier Verwaltungs- u. Mahngebühren, Säumnis	ack Kow	17.218.766 565.316 176.700 661.701 400		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00 661.701,00 331,30		590,45 -280.60 -6 310.01
2. Einnahmen aus Leistungen intleerungs- u. Verwertungsgebühr ferkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs ferkaufserlös Verwertung Altextilien insatz Gebührenrücklage fostenerstattung Grundsteuer RCH Dier ferwaltungs- u. Mahngebühren, Säumnis innahmen gesamt	ack Kow	17.218.766 565.316 176.700 661.701 400 0		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00 661.701,00 331,30 236,28		-280.60
2. Einnahmen aus Leistungen Entleerungs- u. Verwertungsgebühr /erkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs: /erkaufserlös Verwertung Altextilien Einsatz Gebührenrücklage Costenerstattung Grundsteuer RCH Dier /erwaltungs- u. Mahngebühren, Säumnis Einnahmen gesamt B. Kostendeckung	ack Kow	17.218.766 565.316 176.700 661.701 400 0 18.622.883		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00 661.701,00 331,30 236,28		-280.60
2. Einnahmen aus Leistungen Entleerungs- u. Verwertungsgebühr /erkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs /erkaufserlös Verwertung Altextilien Einsatz Gebührenrücklage Kostenerstattung Grundsteuer RCH Dier /erwaltungs- u. Mahngebühren, Säumnis Einnahmen gesamt Kostendeckung Kosten gesamt	ack Kow	17.218.766 565.316 176.700 661.701 400 0 18.622.883 18.622.883		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00 661.701,00 331,30 236,28 18.932.896 19.146.019		-280.60 -6 310.01 523.136,11
2. Einnahmen aus Leistungen Entleerungs- u. Verwertungsgebühr /erkaufserlöse Altpapier, Schrott, Laubs /erkaufserlös Verwertung Altextilien Einsatz Gebührenrücklage Costenerstattung Grundsteuer RCH Dier /erwaltungs- u. Mahngebühren, Säumnis Einnahmen gesamt 3. Kostendeckung	ack Kow	17.218.766 565.316 176.700 661.701 400 0 18.622.883		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00 661.701,00 331,30 236,28 18.932.896		-280.60 -6 310.01 523.136,11
	ack Kow	17.218.766 565.316 176.700 661.701 400 0 18.622.883 18.622.883		17.809.218,98 284.708,32 176.700,00 661.701,00 331,30 236,28 18.932.896 19.146.019		-280.60 -6

Aktenmappe/296 von 325

Darstellung der Änderungen - Synopse Anlage 3 zur Vorlage - 2021/BV/2560

Zweite Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS)

AbfGS geltendes Recht (alt)	AbfGS künftiges Recht (neu)
§ 6 Gebührensätze	§ 6 Gebührensätze
(1) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr	(1) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr
beträgt bei wöchentlicher Entleerung:	beträgt bei wöchentlicher Entleerung:
für einen 80-l-Abfallbehälter 146,64 EUR, für einen 120-l-Abfallbehälter 175,24 EUR, für einen 240-l-Abfallbehälter 247,00 EUR, für einen 1.100-l-Abfallbehälter 919,88 EUR.	für einen 80-l-Abfallbehälter147,68 EUR,für einen 120-l-Abfallbehälter175,76 EUR,für einen 240-l-Abfallbehälter243,88 EUR,für einen 1.100-l-Abfallbehälter940,68 EUR.
(2) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr	(2) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr
beträgt bei 14-täglicher Entleerung:	beträgt bei 14-täglicher Entleerung:
für einen 80-l-Abfallbehälter 73,32 EUR, für einen 120-l-Abfallbehälter 87,62 EUR, für einen 240-l-Abfallbehälter 123,50 EUR, für einen 1.100-l-Abfallbehälter 459,94 EUR.	für einen 80-l-Abfallbehälter73,84 EUR,für einen 120-l-Abfallbehälter87,88 EUR,für einen 240-l-Abfallbehälter121,94 EUR,für einen 1.100-l-Abfallbehälter470,34 EUR.
(3) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr	(3) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr
beträgt bei 28-täglicher Entleerung:	beträgt bei 28-täglicher Entleerung:
für einen 80-l-Abfallbehälter 36,66 EUR, für einen 120-l-Abfallbehälter 43,81 EUR.	für einen 80-l-Abfallbehälter 36,92 EUR, für einen 120-l-Abfallbehälter 43,94 EUR.
(4) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr	(4) Die Behältergebühr für ein Kalenderjahr
beträgt bei 2-mal wöchentlicher Entleerung:	beträgt bei 2-mal wöchentlicher Entleerung:
für einen 240-l-Abfallbehälter 494,00 EUR,	für einen 240-l-Abfallbehälter 487,76 EUR,
für einen 1.100-l-Abfallbehälter 1.839,76 EUR.	für einen 1.100-l-Abfallbehälter 1.881,36 EUR.
(5) Die Abfallverwertungsgebühr für ein	(5) Die Abfallverwertungsgebühr für ein
Kalenderjahr beträgt bei berücksichtigter	Kalenderjahr beträgt bei berücksichtigter
Eigenkompostierung pro Person 29,72 EUR.	Eigenkompostierung pro Person <u>35,22 EUR.</u>
(6) Die Abfallverwertungsgebühr für ein	(6) Die Abfallverwertungsgebühr für ein
Kalenderjahr beträgt ohne berücksichtigte	Kalenderjahr beträgt ohne berücksichtigte
Eigenkompostierung pro Person 43,59 EUR.	Eigenkompostierung pro Person 49,49 EUR.
(7) Die Entsorgungsgebühr für	(7) Die Entsorgungsgebühr für
Zusatzentsorgungen (Einzelentleerungen)	Zusatzentsorgungen (Einzelentleerungen)
beträgt für:	beträgt für:
für einen 80-l-Abfallbehälter	für einen 80-l-Abfallbehälter
2,82 EUR EUR/Entleerung,	2,84 EUR/Entleerung,
für einen 120-l-Abfallbehälter	für einen 120-l-Abfallbehälter
3,37 EUR EUR/Entleerung,	3,38 EUR/Entleerung,
für einen 240-l-Abfallbehälter	für einen 240-l-Abfallbehälter
4,75 EUR /Entleerung,	4,69 EUR/Entleerung,
für einen 1.100-l-Abfallbehälter	für einen 1.100-l-Abfallbehälter

Darstellung der Änderungen - Synopse Anlage 3 zur Vorlage - 2021/BV/2560

Zweite Satzung zur Änderung der Satzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen zur Abfallentsorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS)

17,69 EUR/Entleerung.	18,09 EUR/Entleerung.
(8) Die Entsorgungsgebühr für einen Abfallsack	(8) Die Entsorgungsgebühr für einen Abfallsack
nach § 11 Abs. 4 AbfS beträgt für ein Kalender-	nach § 11 Abs. 4 AbfS beträgt für ein Kalender-
jahr bei 28-täglicher Entsorgung: 30,68 EUR.	jahr bei 28-täglicher Entsorgung: 31,33 EUR.
(11) Für folgende Sonderleistungen sind	(11) Für folgende Sonderleistungen sind
Gebühren zu entrichten:	Gebühren zu entrichten:
 1. Vorhaltegebühr für Wechselbehälter je	 Vorhaltegebühr für Wechselbehälter je
Abfallbehälter 1.100 l 44,64 EUR/Jahr, 2. zusätzlicher Abfallsack 2,36 EUR/Stück, 3. Laubsack 1,00 EUR/Stück. 4. Presscontainer (10 m³) a) Monatsmiete 159,88 EUR, b) Jahresmiete 1.918,57 EUR, c) Transportkosten 108,77 EUR/Stück, 5. Presscontainer (20 m³) a) Monatsmiete 198,65 EUR, b) Jahresmiete 2.383,74 EUR, c) Transportkosten 132,48 EUR/Stück. 6. Container (7 m³) a) Monatsmiete 264,30 EUR, c) Transportkosten 108,77 EUR/Stück. (12) Für die Anlieferung von Siedlungsabfällen entsprechend § 20 Abs. 1 Abfallsatzung auf der Restabfallbehandlungsanlage wird eine Gebühr von 106,14 EUR/t erhoben.	Abfallbehälter 1.100 l 45,36 EUR/Jahr, zusätzlicher Abfallsack 2,41 EUR/Stück, Laubsack 1,00 EUR/Stück. Presscontainer (10 m³) a) Monatsmiete 160,87 EUR, b) Jahresmiete 1.930,50 EUR, c) Transportkosten 113,09 EUR/Stück, Presscontainer (20 m³) a) Monatsmiete 201,92 EUR, b) Jahresmiete 2.423,01 EUR, c) Transportkosten 143,63 EUR/Stück. Container (7 m³) a) Monatsmiete 264,66 EUR, c) Transportkosten 113,09 EUR/Stück. (12) Für die Anlieferung von Siedlungsabfällen entsprechend § 20 Abs. 1 Abfallsatzung auf der Restabfallbehandlungsanlage wird eine Gebühr von 106,31 EUR/t erhoben.
§ 11 Inkrafttreten	§ 11 Inkrafttreten
Die Erste Satzung zur Änderung der Satzung der	Die Zweite Satzung zur Änderung der Satzung
Hanse- und Universitätsstadt Rostock über die	der Hanse- und Universitätsstadt Rostock über
Erhebung von Gebühren für die	die Erhebung von Gebühren für die
Inanspruchnahme der öffentlichen	Inanspruchnahme der öffentlichen
Einrichtungen und Anlagen zur Abfallent-	Einrichtungen und Anlagen zur Abfallent-
sorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS) tritt	sorgung (Abfallgebührensatzung - AbfGS) tritt
am 1. Januar 2021 in Kraft.	am 1. Januar 2022 in Kraft.
Rostock,	Rostock,
Claus Ruhe Madsen	Claus Ruhe Madsen
Oberbürgermeister	Oberbürgermeister

TOP 5.6

Frank Friedrich Unternehmensberatung Jena

Anlage 4 2021/BV/2560

Gebührenmodell der Hansestadt Rostock Fortschreibung

1. Ziel der Untersuchungen

Seit 15 Jahren wird in der Hansestadt Rostock das gegenwärtige Gebührenmodell angewandt. Grundlage hierfür war die Analyse "Gebührenmodelle in der Abfallwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Bedingungen in der Hansestadt Rostock" aus dem Jahr 2001. In den Jahren 2003, 2007 und 2011 erfolgten Fortschreibungen entsprechend den aktuellen Anforderungen.

Ziel der diesjährigen Fortschreibung sind Untersuchungen, ob das bestehende Gebührenmodell noch in Übereinstimmung mit den gegenwärtigen und künftigen Entwicklungen steht. Da im Gebührenmodell Wahrscheinlichkeitsmaßstäbe dominierend sind, die in der Rechtsprechung als kritisch eingeschätzt werden, sind die Durchführungen entsprechender Untersuchungen in bestimmten Zeitabständen zwingend geboten. Diese Notwendigkeit entsteht aus dem Verlauf von Entwicklungen, Sachverhalten und Umständen, die für die Entscheidung zu einem bestimmten Gebührenmodell richtig und wichtig waren. Sie können sich so geändert haben, dass u.U. neue Lösungen gefunden werden müssen.

2. Darstellung des gegenwärtigen Standes

Es kann festgestellt werden, dass sich das jetzige Gebührenmodell in der Hansestadt Rostock bewährt hat, dass es zum einen von den Bürgern angenommen wurde und die Hansestadt Rostock seit Einführung des Gebührenmodells keinen gegen das Gebührenmodell gerichteten Rechtsstreit vor einem Verwaltungsgericht verloren hat.

Im Kern besteht das gegenwärtige Gebührenmodell in der Abfallwirtschaft nach § 4 Abfallgebührensatzung der Hansestadt Rostock aus zwei Gebühren:

a) Abfallverwertungsgebühr

Die Abfallverwertungsgebühr ist die Gegenleistung für die Entsorgung aller Abfallarten aus Haushaltungen, die von der Stadt einer Wiederverwertung im Stoffkreislauf zugeführt werden, sowie die hierfür notwendigen Leistungen des Vertriebs einschließlich der Recyclinghöfe und der Verwaltung. Die Gebühr umfasst die Entsorgung der Abfallarten: Sperrmüll, Bioabfälle (nicht bei Eigenkompostierern), Gartenund Parkabfälle, Papier und Pappe, Altgeräte (nur Einsammeln), Problemabfälle.

-1-

b) Behältergebühr

Diese ist die Gegenleistung für die Entsorgung des Haus- und Geschäftsmülls und schließt alle damit verbundenen Kosten ein.

Die Gebühren werden seit dem Jahr 2007 für Hausmüll als Jahresbescheide erhoben.

3. Rechtliche Grundlagen, politische Entwicklungen auf dem Gebiet der Abfallentsorgung

Nach der letzten Fortschreibung im Jahr 2011 ist im Juni 2012 das neue Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in Kraft getreten. Mit diesem wird die EU-Abfallrahmenrichtlinie (Richtlinie 2008/98/EG, AbfRRL) in deutsches Recht umgesetzt. Kern des KrWG ist entsprechend § 6 eine neue fünfstufige Abfallhierarchie und deren rechtliche Umsetzung. Durch diese Hierarchie wird die Rangfolge Abfallvermeidung, Wiederverwendung, Recycling, sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung und als unterste Stufe die Abfallbeseitigung festgelegt.

Weiterhin ist neu, dass öffentlich-rechtliche Entsorger (örE) spätestens ab Januar 2015 Bioabfälle getrennt sammeln müssen (§ 11 Abs. 1 KrWG). Damit beabsichtigt der Gesetzgeber diese Ressourcen noch stärker zu erschließen. In der Hansestadt Rostock wird diese Abfallart seit 1994 flächendeckend getrennt eingesammelt, so dass diese Forderung bereits realisiert ist. Gleiches gilt für die Sammlung von Papier-, Metall-, Kunststoff- und Glasabfällen (§ 14 Abs. 1 KrWG). So sind z.B. gegenwärtig ca. 187.000 Einwohner an die Biotonne angeschlossen, dies entspricht einem Anschlussgrad von 92%. Die Verwertungsquote lag per 31.12.2015 bei 54%.

Neu geregelt wurden unter Berücksichtigung der EU-rechtlichen Vorgaben u.a. weiterhin die gewerblichen Sammlungen (§ 17 Abs. 3 KrWG). Ziel des Gesetzgebers ist es, dass die Erfassung und Verwertung werthaltiger Haushaltsabfälle durch gewerbliche Sammlungen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbes stattfinden. Dabei dürfen die gewerblichen Sammlungen die Funktionsfähigkeit der örE nicht gefährden und dessen Planungssicherheit und Organisationsverantwortung nicht wesentlich beeinträchtigen. In der Stadt werden gegenwärtig durch gewerbliche Sammlungen Anteile an kommunalen Altpapier und Haushaltsschrott dem positiven Kostendeckungsbeitrag im Rahmen der Abfallgebührenkalkulation (Einnahmen aus dem Verkauf) der HRO entzogen, ohne dass derzeit die Wesentlichkeitsschwelle überschritten wird. Aktueller Stand der gewerblichen Sammlungen in der Hansestadt Rostock (Anzeigen nach § 18 KrWG) s. Anlage 1

Bis zum heutigen Tag wurde in Mecklenburg-Vorpommern das KrWG nicht explizit in das AbfWG M-V übernommen. Ausdruck hierfür ist, dass sich nach wie vor alle rechtlichen Verweise im AbfWG M-V noch auf das alte KrW-/AbfG und nicht auf das neue KrWG beziehen. Das KAG M-V wurde seit der letzten Fortschreibung des Gebührenmodells nicht mehr geändert. Es ist somit festzustellen, dass die für die Abfallgebühren wesentlichen Gesetzeslagen auf Landesebene für die Abfallgebühren seit diesem Zeitpunkt gleich geblieben sind.

Die Bürgerschaft der HRO hat mit ihrer Beschlussfassung vom 15.05.2013 zum Abfallwirtschaftskonzept (Nr. 2012/BV/4170), einschließlich der damit vorgenommenen Bestätigung des derzeitigen Gebührenmodells, die kommunalpolitischen Weichen für die Siedlungsabfallwirtschaft der nächsten 10 Jahre gestellt. Ein Fortschreibungsbedarf besteht nach aktueller Einschätzung nicht.

Gegenwärtig wird durch die Bundesregierung ein neues Wertstoffgesetz vorbereitet. Noch ist nicht endgültig geklärt, in welche Richtung sich dies entwickeln wird.

Nach den bisherigen Vorstellungen der Bundesregierung (s.a. www.bmub.bund.de) soll in Zukunft die bisherige gelbe Tonne zur Wertstofftonne werden. Sie soll dann nicht nur wie bisher Verpackungen aufnehmen, sondern auch andere Wertstoffe aus Kunststoff und Metall (stoffgleiche Nichtverpackungen), z.B. würden dann alte Kleiderbügel und ausrangiertes Plastikspielzeug nicht mehr in den Restmüll sondern in die Wertstofftonne gehören. Mit dem Wertstoffgesetz soll die bestehende Produktverantwortung für Verpackungen auf Produkte aus Kunststoff und Metall erweitert werden. Finanziert werden soll die Sammlung, Sortierung und Verwertung durch Handel und Industrie. Verantwortlich für die Durchführung wären die dualen Systeme. Wie die Sammlung vor Ort durchgeführt wird, würden die Kommunen bestimmen. Sie könnten z.B. darüber entscheiden, ob in einer Tonne gesammelt wird oder in Säcken oder auch, dass der Abfall zu Wertstoffhöfen gebracht werden soll, und sie entscheiden wann und wie oft abgeholt wird. Damit könnten Restmüll- und Wertstoffsammlung optimal aufeinander abgestimmt werden. Hinsichtlich der entstehenden Kosten für die Kommunen besteht noch keine vollständige Klarheit. In den Dokumenten der Bundesregierung wird ausgeführt, dass sie jedenfalls unter 2 Euro pro Einwohner und Jahr liegen werden, an anderer Stelle heißt es, dass weder Gebührenerhöhungen noch Gebührensenkungen zu erwarten sind.

Ob dies tatsächlich so wird, muss angesichts eines neuen Arbeitsentwurfes des BMUB für ein Wertstoffgesetz von Anfang Juni 2016 bezweifelt werden, in dem sich einige der o.g. Ausführungen nicht mehr wiederfinden.

- 3 -

Eine vollkommen andere Position als die Bundesregierung vertritt seit dem Jahr 2013 die Gemeinschaftsinitiative zur Abschaffung der dualen Systeme (GemIni). Mitglieder sind namhafte kommunale und private Entsorgungsunternehmen. Deren Hauptforderung ist, dass die dualen Systeme abzuschaffen sind, weil sie nach ihrer Auffassung bislang keinen ökologischen Beitrag geleistet haben sowie überflüssig und kostenaufwendig sind. Die GemIni tritt für eine Neuordnung der Wertstoffwirtschaft ein. Im Zentrum des Konzepts stehen die Wertstofferfassung und das Wertstoffrecycling ohne Systembetreiber und in kommunaler Verantwortung. Nach den Vorstellungen soll es keine zentrale Stelle als neue aufwändige Behördenstruktur geben, die Produktabgaben zur Finanzierung von Standardkosten erhebt. Vielmehr sollen die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger neben der Organisationsverantwortung auch die Finanzverantwortung haben. Die Kosten wie die Verwertungserlöse sollen über den Gebührenhaushalt abgewickelt werden.

Zusammenfassend ist leider festzustellen, dass gegenwärtig keine definitiven Aussagen darüber getroffen werden können, ob und wenn ja was und wie sich im Rahmen eines künftigen Wertstoffgesetzes für die örE und insbesondere für die Abfallgebühren ändern würde. Prognosen hinsichtlich der Auswirkungen auf die derzeitige Abfallwirtschaftskonzeption (z.B. Erweiterung der Produktverantwortung oder die neue Definition von Überlassungspflichten) der HRO und damit die Auswirkung auf das Gebührenmodell sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

4. Einzuhaltende Rechtsprinzipien

Der entscheidende Prüfstein für ein Gebührenmodell ist, dass die Gebühren rechtssicher sind. Um diese notwendige Rechtssicherheit bei den Abfallgebühren zu erreichen, müssen die der Spruchpraxis zugrunde liegenden Rechtsprinzipien unbedingt eingehalten werden.

Hierzu wurde eine umfangreiche Recherche der Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes und der Verwaltungsgerichte der einzelnen Bundesländer auf dem Gebiet des Abfall- und des Gebührenrechts vorgenommen. Im Ergebnis ist grundsätzlich festzustellen, dass im Unterschied zu den letzten Fortschreibungen seit der letzten Fortschreibung Gerichtsentscheidungen zu Abfallgebühren nur noch in sehr geringer Anzahl getroffen wurden. Es wurden dabei auch keine Entscheidungen von grundsätzlicher bzw. richtungsweisender Bedeutung auf diesen Gebieten gefunden. Ausdruck hierfür ist vor allem, dass in den Entscheidungen zu den Grundsätzen meistens auf Entscheidungen des letzten Jahrzehnts verwiesen werden. Seit Inkrafttretens des neu-

-4

en KrWG dominierten auf dem Gebiet der Abfallwirtschaft bei den Verwaltungsgerichten vor allem Entscheidungen zu gewerblichen Sammlungen (§ 17 Abs. 3 KrWG).

Das vorliegenden Gebührenmodell der Hansestadt Rostock wurde auf die Einhaltungen der Anforderungen der Rechtsprinzipien geprüft und die nachfolgenden Gerichtsentscheidungen für die Einschätzungen herangezogen.

Insbesondere sind folgende Rechtsprinzipien einzuhalten:

- Gleichheitsgebot,
- Äquivalenzprinzip,
- Prinzip der Bestimmtheit und Normenklarheit,
- Prinzip der Systemgerechtigkeit,
- Grundsatz der Erforderlichkeit,
- Kostendeckungsprinzip,
- Lenkungsgebot zur Abfallvermeidung,
- Grundsatz der Verwaltungspraktikabilität.

a) Gleichheitsgebot

Inhalt

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes verbietet das Gleichheitsgebot, wesentlich Gleiches willkürlich ungleich und wesentlich Ungleiches willkürlich gleich zu behandeln. Wobei Willkür dann vorliegt, wenn ein vernünftiger aus der Natur der Sache oder sonst wie einleuchtender Grund der Gleichbehandlung oder Differenzierung nicht zur Anwendung kommt.

Gegenwärtiger Stand in der Hansestadt Rostock

Aus der Gebührensatzung selbst sind keine Ungleichbehandlungen erkennbar, da alle Gebührenschuldner für die gleiche Leistung auch das gleiche Entgelt zu entrichten haben. Eine Ungleichbehandlung kann aber dort entstehen, wenn für die verschiedenen Gruppen von Gebührenschuldnern nicht gleiche Bemessungsgrundlagen zur Verfügung stehen. Dies ist z.B. bei privaten Haushaltungen und Gewerbetreibenden der Fall, denn bei den einen wird nach § 12 Abs. 2 AbfS auf 15 I pro Person und Woche abgestellt bei den anderen auf Einwohnergleichwerte (EWG). Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu in einem Beschluss (BVerwG BN 7 6.07 vom 19.12.2007) ausgeführt, dass eine solche Verfahrensweise zulässig ist und nicht gegen das Gleich-

- 5 -

heitsgebot verstößt, wenn die Differenzierung sachgemäß erfolgt ist. Dabei können die EWG sachgerecht geschätzt werden, sich auf ähnliche Maßstäbe anderer Kommunen beziehen oder sachgerechten Empfehlungen kommunaler Spitzenverbände Rechnung tragen. Eine Mindestabfallbehälterkapazität von 15 I pro Woche für einen EWG wurde vom Gericht nicht beanstandet.

Dies ist im Ortsrecht der Hansestadt Rostock der Fall, so dass kein Verstoß gegen das Gleichheitsgebot vorliegt.

Ein Verstoß gegen das Gleichheitsgebot liegt nach einer Entscheidung des OVG NRW (OVG NRW 9 A 208/05, Beschluss vom 4.6.2008) auch dann vor, wenn rechnerisch ermittelte Gebührensätze durch Auf- und Abrundungen, die über mathematische Rundungen hinaus führen, festgelegt werden. Die Gebührensätze sind dann nichtig, wenn sie die einzelnen Gebührenschuldner unterschiedlich treffen.

b) Äquivalenzprinzip Inhalt:

Durch das Gebührenmodell muss die Verhältnismäßigkeit zwischen den zu erbringenden Leistungen des örE und den Gegenleistungen des Gebührenschuldners durch die Gebühren gewährleistet sein. Insbesondere sind hier Wahrscheinlichkeitsmaßstäbe ständig zu analysieren, das gilt dann umso mehr, wenn mehrere Leistungen zu einer einheitlichen Gebühr zusammengefasst werden.

Gegenwärtiger Stand in der Hansestadt Rostock Abfallverwertungsgebühr

Diese Gebühr wird für die Entsorgung der Abfallarten Sperrmüll, Bioabfälle (nicht bei Eigenkompostierern), Garten- und Parkabfälle, Papier und Pappe, Altgeräte (nur Einsammeln) und Problemabfälle einschließlich der Leistungen der Recyclinghöfe erhoben.

Diese Gebühr ist eine zulässige Einheitsgebühr, da in ihr mehrere Teilleistungen zusammengefasst werden. Zur Unterscheidung von einer Grundgebühr, die grundsätzlich nur fixe Vorhaltekosten beinhalten darf, wird diese Gebührenart von den Verwaltungsgerichten zunehmend als <u>Festgebühr</u> bezeichnet, (z.B. Sächsisches OVG 5 A 67/08, Urteil vom 18.6.2009, OVG Berlin-Brandenburg 9 N 26.06, Beschluss vom 28.4 2006).

Das Sächsische OVG führt in seiner Entscheidung weiter aus:

"Deren Erhebung (*der Festgebühr*) ist ungeachtet einer fehlenden speziellen Regelung im Sächsischen Kommunalabgabengesetz grundsätzlich zulässig. Der Beklagte hat die

-6-

Aktenmappe - 304 von 325

Erhebung der Festgebühr personenabhängig ausgestaltet und damit einen Wahrscheinlichkeitsmaßstab gewählt. Die Einschätzung des Beklagten, dass es jedenfalls unverhältnismäßig aufwendig wäre, die tatsächliche Inanspruchnahme der Abfallentsorgungseinrichtung etwa nach Menge, Gewicht und Behandlungsbedürftigkeit der von § 6 Abs. 2 AGS erfassten Abfälle zu ermitteln, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. ... Dem Maßstab genügt eine Festgebühr regelmäßig durch die Wahl eines personenbezogenen Maßstabes. Einer weiteren Differenzierung in Gestalt einer degressiven Ausgestaltung des Personenmaßstabes, den die Klägerin mit ihrem Hinweis auf Familien mit mehreren Kindern erwartet, bedarf es aufgrund des dem Satzungsgeber zustehenden weiten Gestaltungsspielraumes grundsätzlich nicht."

Da die rechtlichen Bedingungen für die Hansestadt Rostock analog sind, steht die Abfallverwertungsgebühr mit dem personenbezogenen Wahrscheinlichkeitsmaßstab in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Forderungen.

Bei einzelnen Abfallarten ist es durchaus möglich; dass aus der Sicht von einigen Gebührenschuldnern es zu einer Verletzung des Äquivalenzprinzips kommt, weil sie einzelne Teileinrichtungen nicht in Anspruch nehmen (z.B. durch ein überdurchschnittliches Verhalten zur Abfallvermeidung) oder nicht in Anspruch nehmen können (z.B. weil auf ihren Grundstücken keine Garten- und Parkabfälle anfallen).

Dies ist auf eine immanente Eigenschaft eines Wahrscheinlichkeitsmaßstabes zurückzuführen. Da Wahrscheinlichkeitsmaßstäbe verallgemeinern und pauschalieren, werden immer Ungerechtigkeiten im Einzelfall entstehen. Damit wird der Wahrscheinlichkeitsmaßstab nicht zwangsläufig ungültig. Solange nicht mehr als 10% der Fälle abweichen, wird der Wahrscheinlichkeitsmaßstab in der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte als rechtmäßig angesehen.

In die Gesamtbeurteilung, ob diese Bedingung bei Garten- und Parkabfällen eingehalten wird, ist mit einzuschließen, dass auf dem Grundstück weder gegenwärtig noch künftig diese Abfälle anfallen können und dass der Grundstückseigentümer auch nicht im Besitz eines nach der Abfallsatzung nicht anschlusspflichtigen Grundstückes ist, auf dem diese Abfälle anfallen. Nach dem bisherigen Stand in der Hansestadt Rostock ist davon auszugehen, insbesondere da keine Klagen und Widersprüche gegen die Inanspruchnahme dieser Teileinrichtung vorliegen, dass der Anteil an betroffenen Gebührenschuldnern nicht mehr als 10% beträgt und somit der Maßstab rechtmäßig ist.

Alternativ hierzu sind nur Lösungen möglich, bei denen bei der Abgabe der Gartenund Parkabfälle an den Wertstoffhöfen immer entsprechende Gebühren zu entrichten sind. Wie die Erfahrungen in anderen Städten gezeigt haben, rufen solche Lösungs-

7

vorschläge erhebliche politische Widerstände bei der Mehrheit der Grundstückseigentümern, den Verbänden der Haus- und Grundstückseigentümer und den Kleingartenvereinen hervor, so dass eine derartige satzungsrechtliche Lösung oftmals gar nicht möglich ist. Unter Berücksichtigung der obigen Einschätzung zur Rechtmäßigkeit des Maßstabes, wird deshalb von einer solchen Lösung gegenwärtig abgeraten. Desweiteren sind bisher keine Gerichtsentscheidungen bekannt, bei denen gefordert wurde, dass für Garten- und Parkabfälle eine separate Gebühr zu erheben ist.

Behältergebühr

Als Behälter für den Restmüll werden MGB 80, MGB 120, MGB 240 und MGB 1.100 den Bürgern zur Verfügung gestellt, die in einem zu wählenden festen Rhythmus entleert werden. Als Entleerungsrhythmen werden 2x-wöchentlich (nur für MGB 240 und 1.100), wöchentlich, 14-täglich und 4-wöchentlich (letzteres nur für MGB 80 und 120) angeboten (§ 6 AbfGS). Seit 2014 ist für Sonderfälle It. § 11 Abs. 4 AbfS auch ein Abfallsack 70 I zugelassen.

Die Behältergebühr beinhaltet nach der Gebührenkalkulation der Hansestadt Rostock ausschließlich die Kosten, die mit der Entsorgung des Haus- und Geschäftsmülls einen ursächlichen Zusammenhang haben. Somit ist die Behältergebühr eine reine Restabfallgebühr, in der keine Kosten für andere Leistungen enthalten sind. In der Kalkulation werden für die verschiedenen Behältertypen die Kosten nicht auf der Grundlage des Behältervolumens zugeordnet, sondern als Bemessungsgrundlagen bei der Kalkulation der Gebührensätze werden die durchschnittlichen Abfallgewichte und die Logistikkosten der einzelnen Behältergrößen zum Ansatz gebracht und mittels der jeweiligen Wertungskennziffern (WKZ) die Gebühren ermittelt. Speziell die WKZ der durchschnittlichen Abfallgewichte sind nach mathematischen Prognoseverfahren für den Kalkulationszeitraum zu berechnen. Die im Ergebnis dieser Berechnungen ermittelten WKZ geben die Relationen der einzelnen Abfallbehälter hinsichtlich der in ihnen enthaltenen Abfallmengen wider. Sie sind damit eine wichtige Grundlage, um mittels des Kalkulationsverfahren "Äquivalenzziffernrechnung" die Behältergebühr der Abfallentsorgung zu berechnen. Anzumerken ist, dass durch die Anwendung eines statistischen Stichprobenverfahrens eine Rückrechnung der Abfallmengen der einzelnen Behälter auf die Gesamtabfallmenge der Hansestadt Rostock nicht direkt möglich ist. Hierzu wären weitere Umrechnungen durch Normierungen in tatsächliche Abfallmengen erforderlich. Dies ist aber nicht erforderlich, da dies letztendlich zu keinem anderen Ergebnis führt als die direkte Heranziehung der Werte der WKZ. Diese WKZ ist somit ein signifikanter Ausdruck für die (relativierte) Abfallmenge.

- 8 -

Diese Kalkulationsmethodik ist gebührengerechter, da sie die tatsächlichen Inanspruchnahmen stärker berücksichtigt. So wäre z.B. bei einem reinen Volumenmaßstab der MGB 1.100 ca. 13,7 mal teuer als ein MGB 80, die durchgeführten Verwiegungen weisen jedoch nach, dass in der Hansestadt Rostock im MGB 1.100 durchschnittlich nur 6,4 mehr Abfall (Prognose für das Jahr 2017) enthalten ist, als in einem MGB 80. Das VG Leipzig (6 K 1080/06, Bescheid v. 20.12.2007) führt in seiner Entscheidung zu einer gleich gestalteten Gebühr aus:

"Soweit der Antragsteller die im § 5 Abs. 3 AbgS festgesetzte Restabfallgebühr, deren Höhe sich nach der Restabfallbehältergröße richtet, für rechtswidrig hält, kann sich die Kammer dieser Auffassung nicht anschließen. Denn der Behältermaßstab ist ein anerkannter Wahrscheinlichkeitsmaßstab. Soweit die Antragsgegnerin bei der Höhe der Leerungsgebühr das Gewicht des Abfallbehälters berücksichtigt, ist dagegen nichts einzuwenden. Denn damit wird der Behältervolumenmaßstab weiter verfeinert. Denn der sog. Gewichtsmaßstab ist ein Wahrscheinlichkeitsmaßstab, der einem Wirklichkeitsmaßstab nahe kommt. Dass die Antragsgegnerin hier auf das durchschnittliche Gewicht des Abfalls für jeden Restabfallbehälter abstellt, führt nicht zur Unzulässigkeit des Verteilungsmaßstabes. Ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG ist für die Kammer nicht ersichtlich. So erscheint es der Kammer nachvollziehbar, dass die Verdichtung in einem 80 l-Restabfallbehälter in der Regel größer sein dürfte als in einem 1.100 l- Restabfallbehälter und damit das Gewicht des Abfallbehälters nicht proportional mit der Größe des Abfallbehälters ansteigt."

Die Entsorgung des Abfalls über Behälter und Abfallsäcke wird in der Hansestadt Rostock in der Gebührenkalkulation gleich behandelt. Diese Verfahrensweise ist korrekt und wird vom OVG Lüneburg (U.v. 12.10.2012, Az: 9 KN 47/10) ausdrücklich gefordert:

"Bei der Abfuhr des Rest- und Bioabfalls einerseits über Behälter und andererseits über Abfallsäcke handelt es sich nicht um unterschiedliche Leistungen, die innerhalb einer einheitlichen Abfallentsorgungseinrichtung eine unterschiedliche Gebührenbemessung rechtfertigen."

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass zur Behältergebühr, so wie sie in der Hansestadt Rostock vorliegt, keine rechtlichen Bedenken bestehen und durch die vorgenommen Präzisierungen bei der Kalkulation das Äquivalenzprinzip viel besser eingehalten wird, als bei einer ausschließlichen Heranziehung des Behältervolumens.

c) Prinzip der Bestimmtheit und Normenklarheit

Inhalt:

Mit den Abfallgebühren erfolgen Eingriffe in die Rechtssphäre der Bürger. Diese müssen für ihn messbar und soweit wie möglich für ihn vorhersehbar sein. Deshalb sollte auch ein Gebührenmodell so aufgebaut sein, dass es jeder Bürger sofort und ohne Hilfe verstehen kann.

Gegenwärtiger Stand in der Hansestadt Rostock

Diese Festlegungen beziehen sich in erster Linie auf die Festlegungen in den Satzungen. Hier sind nach heutigem Stand keine Unbestimmtheiten erkennbar. Die Satzungsfestlegungen sind klar und eindeutig formuliert.

d) Prinzip der Systemgerechtigkeit, Typengerechtigkeit Inhalt:

Alle Abfallgebühren müssen ein einheitliches, überschneidungsfreies und gebührengerechtes System bilden.

Gegenwärtiger Stand in der Hansestadt Rostock

Die Gebühren werden nach einem einheitlichen System kalkuliert, Abweichungen von der Regel gibt es nicht. Das System ist überschneidungsfrei und unter der Maßgabe der o.g. Ausführungen gebührengerecht.

e) Grundsatz der Erforderlichkeit

Inhalt:

Dieses Gebot, das aus den Prinzipien der Rechtsstaatlichkeit und der Verhältnismäßigkeit resultiert, verlangt, den Einzelnen vor Übermaß, Willkür und sonstigen unnötigen Eingriffen zu bewahren. Übertragen auf die Benutzungsgebühren bedeutet dies insbesondere, dass überflüssige wie auch übermäßige Kosten in der Kalkulation nicht angesetzt werden dürfen. Die Höhe des Fremdleistungsentgelts ist durch das Prinzip der Erforderlichkeit begrenzt, es dürfen keine Kosten eingestellt werden, die zur Leistungserbringung nicht nötig sind, die entsorgungspflichtige Körperschaft hat das allgemeine Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung zu beachten (VGH Kassel, B. v. 27.4.1999 - 5 N 3909/98; VGH Kassel, B. v. 7.3.2012 – 5 C 206/10).

Gegenwärtiger Stand in der Hansestadt Rostock

In der Hansestadt Rostock werden für Fremdleistungen nur solche Kosten in die Gebührenkalkulation übernommen, die entweder marktgängige Preise nach § 4 VO PR 30/53 oder Selbstkostenfestpreise nach § 6 Abs. 1 VO PR 30/53 sind. Bei der Anwendung von Selbstkostenfestpreisen werden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften nach § 9 VO PR 30/53 die vorgeschriebenen Preisprüfungen durchge-

- 10 -

führt. Diese Preisprüfungen sind nach der Spruchpraxis des OVG Mecklenburg-Vorpommern (OVG Greifswald 4 K 8/97, Urteil vom 25. 2 1998) auch eine zwingende Voraussetzung zur Einhaltung des Kostenüberschreitungsverbots. Da nach der Anlage LSP der VO PR 30/53 in der Kalkulation nur solche Kosten zum Ansatz gebracht werden dürfen, die den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Betriebsführung entsprechen, wird der Grundsatz der Erforderlichkeit eingehalten.

f) Kostendeckungsprinzip

Inhalt:

Dieses Prinzip gebietet einerseits, eine Kostendeckung zu erreichen. Andererseits beinhaltet es ein Kostenüberschreitungsverbot, d.h. die geplanten Einnahmen dürfen nicht die geplanten Kosten im Kalkulationszeitraum überschreiten. Bei dem Gebührenmodell und der darauf aufbauenden Kalkulation muss neben der Beachtung vieler weiterer, vor allem betriebswirtschaftlicher Faktoren, darauf geachtet werden, dass keine Kosten doppelt in die Kalkulation eingehen.

Gegenwärtiger Stand in der Hansestadt Rostock

Aufgrund des gegenwärtigen Kalkulationsverfahrens wird das Kostendeckungsprinzip eingehalten. Eng verbunden mit diesem Prinzip ist der Grundsatz der Periodengerechtigkeit, der besagt, dass die Kosten in dem jeweiligen Kalkulationszeitraum korrekt eingestellt werden müssen.

Gefahren bestehen immer dann, wenn Kostenüberdeckungen nicht spätestens innerhalb von drei Jahren nach Ende des abgeschlossenen Kalkulationszeitraumes ausgeglichen werden (§ 6 Abs. 2d KAG M-V).

g) Lenkungsgebot zur Abfallvermeidung Inhalt:

Durch die Abfallgebühren sollen für die Bürger Anreize geschaffen werden, den Anfall von Abfällen zu vermeiden. Und wenn Abfälle angefallen sind, insbesondere durch Abfalltrennung einen möglichst hohen Anteil als Abfälle zur Verwertung der Kreislaufwirtschaft wieder zuzuführen.

Gegenwärtiger Stand in der Hansestadt Rostock

Der Gesetzgeber in M-V gibt es nur im § 6 Abs. 4 Pkt. 3 AbfWG M-V eine Vorgabe zur Schaffung von Anreizen zur Abfallvermeidung

"Für die Gebühren- und Beitragserhebung ist das Kommunalabgabengesetz mit der Maßgabe anzuwenden, dass ...3. im Rahmen des Äquivalenzprinzips entsprechend den Ab-

- 11 -

fallmengen progressiv gestaffelte Gebühren erhoben werden <u>können</u>, um Anreize zur Vermeidung von Abfällen zu schaffen."

Progressive Gebühren verstoßen regelmäßig gegen das Äquivalenzprinzip, weil die Kosten bei einer erhöhten Inanspruchnahme tatsächlich nicht progressiv steigen. Deshalb ist diese Vorgabe in der Praxis tatsächlich nicht umsetzbar. Es sind bisher keine Kommunen in Deutschland bekannt, die progressiv steigende Gebühren zur Anwendung gebracht haben. Somit gibt es in M-V keine weiterführende Regelungen wie z.B. im SächsABG

"Durch die Gestaltung der Gebühren und sonstiger Entgelte sind effektive Anreize zur Vermeidung, Verwertung und umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen zu schaffen."

Ähnliche Festlegungen gibt es im LAbfG NRW

"Bei der Gebührenbemessung sollen wirksame Anreize zur Vermeidung, Getrennthaltung und Verwertung geschaffen werden."

Demzufolge ist es in M-V den öffentlich-rechtlichen Entsorgern vollständig überlassen, wie sie die Einzelheiten der Ausgestaltung von Anreizen regeln.

Als erstes Bundesland geht Sachsen-Anhalt jetzt seit 2014 einen anderen Weg. Aus dem Abfallgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (AbfG LSA) wurde der § 6 Abs. 3 AbfG LSA, der die verpflichtende gesetzliche Vorgabe enthielt, dass mit dem Gebührenmaßstab wirksame und nachhaltige Anreize zur Vermeidung und Verwertung zu schaffen sind, vollständig aufgehoben. Gleichzeitig wurde im § 5 Abs. 3a KAG LSA folgende Regelung aufgenommen:

"Bei Einrichtungen und Anlagen, die auch dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen dienen oder bei deren Inanspruchnahme die natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen gefährdet werden können, kann die Benutzungsgebühr für die Leistungen so bemessen werden, dass sie Anreize zu einem umweltschonenden Verhalten bietet. Benutzungsgebühren können insoweit degressiv bemessen werden, als bei zunehmender Leistungsmenge nachweislich eine Kostendegression eintritt."

Damit gibt es in Sachsen-Anhalt keine gesetzliche Pflicht mehr, Abfallgebühren als Lenkungsinstrument zur Abfallvermeidung zu gestalten, sondern es wird nur noch als Möglichkeit eingestuft. Weiterhin können Gebühren ausdrücklich degressiv gestaltet werden. Dies ist realitätsnah und führt zu höherer Rechtssicherheit der Gebührensatzungen, da in der Praxis der Umstand, dass bei zunehmender Leistungsmenge nachweislich eine Kostendegression verbunden ist, häufiger anzutreffen ist. Im Unterschied hierzu ist die Forderung nach einer progressiven Gebührenstaffelung bei gleichzeitiger

- 12 -

Einhaltung des Äquivalenzprinzips wie z.B. im § 6 Abs. 4 Pkt. 3 AbfWG M-V nicht umsetzbar, da es bei der Abfallentsorgung dies in der Praxis nicht gibt. Konkret heißt das, dass keine Leistung bekannt ist, bei der bei zunehmender Inanspruchnahme auch die Kosten progressiv steigen.

Hier wird die Zukunft zeigen, ob die neuen gesetzlichen Regelungen des Landes Sachsen-Anhalt auch von weiteren Bundesländern übernommen werden.

In der Hansestadt Rostock werden die Anreize durch die Wahl von vier verschiedenen Behältergrößen (MGB 80, MGB 120, MGB 240 und MGB 1.100) und den grundsätzlich dazu jeweils wählbaren drei verschiedenen Entleerungsrhythmen wöchentlich, 14täglich und 4-wöchentlich bzw. 2x-wöchentlich geschaffen (der Abfallsack ist nur für Sonderfälle zugelassen). Im Ergebnis der durchgeführten Analyse der bisher in den verschiedenen Ländern getroffenen Urteile in Verwaltungsstreitsachen, konnte keine einzige Entscheidung ermittelt werden, bei der eine solche Variantenanzahl gerügt worden ist. Beanstandet bis hin zur Nichtigkeit wurden solche Satzungsregelungen in denen keine oder nur geringe Wahlmöglichkeiten bestanden. So erklärte das Verwaltungsgericht Aachen (7 K 375/08, Urteil vom 19.3.2010) entsprechende Satzungsfestlegungen für unwirksam.

Es führte hierzu aus:

Weder der Gebührensatzung noch den Bestimmungen der Abfallsatzung der Stadt K. lässt sich entnehmen, dass der Satzungsgeber dem gesetzlichen Anreizgebot in anderer Weise ausreichend Rechnung getragen hat. Es besteht weder die Möglichkeit der Wahl einer kleineren Behältergröße noch eines längeren Entleerungsrhythmus.

Nach einer Entscheidung des Thüringer OVG (1 KO 1367/04, Urteil vom 16.02.2011) ist ein Anteil der Leistungsgebühr von mehr als 30% an der Gesamtgebühr (bezogen auf die durchschnittliche Gebührenbelastung beim Bürger für die Einhaltung des Anreizgebotes ausreichend.

Da es an speziellen gesetzlichen Vorgaben in M-V (die auch in der Praxis rechtssicher umsetzbar sind) zur Schaffung von nachhaltigen Anreizen zur Vermeidung von Abfällen (Anreize zur Verwertung sind im AbfWG M-V für Gebühren gar nicht aufgeführt) fehlt, werden zur Beurteilung, ob die Satzungsfestlegungen der Hansestadt Rostock ausreichende Anreize bieten, die Entscheidungen der Verwaltungsgerichte herangezogen. Da von den VG im M-V keine entsprechenden Gerichtsentscheidungen veröffentlicht wurden, wird hier vor allem die Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte der anderen Bundesländer herangezogen, die in der Regel höheren gesetzlichen Anforderungen entsprechen müssen.

- 13 -

Im Ergebnis ist festzustellen

- Die Festlegung im § 12 Abs. 2 AbfS, dass pro Grundstück für Hausmüll ein Behältervolumen von 15 l pro Person und Woche vorzuhalten ist, wird durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG BN 7 6.07, Beschluss vom 19.12.2007) bestätigt. Dazu ist auch zu beachten, dass diese Vorgabe in der AbfS nicht absolut zwingend, sondern ein Richtwert ist.
- Die in der Hansestadt Rostock vorhandenen Variationsmöglichkeiten zu Behältergrößen und Entleerungsrhythmen wurden von keinem Verwaltungsgericht beanstandet.

Hinsichtlich des Anschluss- und Benutzungszwanges mit der Festlegung eines Mindestbehältervolumens pro Person und Woche (= Restabfallmenge) legt das OVG M-V (U. v. 21.05.2014, 1 L 91/09) folgendes dar:

Es ist nämlich nicht zu bestreiten, dass die Festlegung einer zu geringen Restabfallmenge pro Person oder – noch weitergehender – eine auf jeden einzelnen Abfallüberlassungspflichtigen bezogene mengenmäßige Erfassung und Einzelfallabrechnung die Gefahr in sich birgt, dass Abfallüberlassungspflichtige ihre Abfälle in den Behältnissen Dritter oder, was noch weitaus schlimmer wäre, illegal entsorgen, um so ihre eigenen Abfallgebühren zu senken. Dieser Gefahr kann wirksam dadurch begegnet werden, dass Mindestmengen pro Person festgelegt werden, die sich an der Abfallmenge orientieren, die nach der Lebenserfahrung über einen längeren Zeitraum anfällt. Bei der so vorzunehmenden Einschätzung kann das Behältervorhaltevolumen im Zweifel großzügig bemessen werden, um der oben beschriebenen Gefahr wirksam begegnen zu können.

Insgesamt kann somit eingeschätzt werden, dass das Gebührenmodell nach wie vor ausreichende Möglichkeiten zur Schaffung von nachhaltigen Anreizen zur Abfallvermeidung und Verwertung bietet.

h) Grundsatz der Verwaltungspraktikabilität

Danach ist es möglich, für die kommunalen Belange einfach zu handhabende kostengünstige Regelungen entwickeln. Dieser Grundsatz rechtfertigt in bestimmten Grenzen (Typengerechtigkeit) Ungleichbehandlungen, sofern nicht gewichtige Gründe dagegen stehen. Somit muss eine Gebührengerechtigkeit nicht in jedem Einzelfall und nicht um jeden Preis erreicht werden. Die Pflicht zur Schaffung materiell gerechter Regelungen ist daher durch die Erfordernisse der Praktikabilität und Zumutbarkeit überlagert.

- 14 -

Zusammenfassung

Der Satzungsgeber hat einen großen Ermessensspielraum bei der Ausgestaltung seines Gebührensystems. Dies wird durch die nachfolgenden Auszüge aus Verwaltungsgerichtsentscheidungen aus drei Bundesländern deutlich, die dies ausdrücklich bestätigen.

OVG MV 3 M 108/08, Beschluss vom 02.10.2008, 3 M 108/08

Es ist dem Satzungsgeber im Rahmen der genannten gesetzlichen Ermächtigung bei der Ausgestaltung der Müllabfuhr ein weiter Ermessensspielraum eingeräumt, dessen Schranken dem allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und den Grundrechten - insbesondere dem im allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG enthaltenen Willkürverbot - zu entnehmen sind. Die richterliche Kontrolle ist darauf beschränkt, ob der Satzungsgeber die Grenzen seines normativen Ermessens beachtet, also eine Entscheidung getroffen hat, die nicht schlechterdings unvertretbar und unverhältnismäßig ist; ob die mit der normativen Entscheidung gefundene Lösung die zweckmäßigste und vernünftigste ist, ist nicht zu prüfen. Innerhalb der so gezogenen Grenzen ihres Satzungsermessens kann die beseitigungspflichtige Körperschaft bei der Regelung des Anschlusses an die Müllabfuhr auch die Größe der zu verwendenden Abfallbehälter bestimmen.

Sächsisches OVG 5 A 67/08, Urteil vom 18.6.2009

Bei der Ausgestaltung des Gebührensystems in ihrer Satzung haben die Landkreise und die von ihnen gegründeten Zweckverbände ein weites Ermessen, das als solches einer verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen ist (ständige Rechtsprechung, vgl. u. a. SächsOVG, Urt. v. 11.12.2002 - 5 D 40/00 -, SächsVBl 2003, 117-122 und BVerwG, Urt. v. 20.12.2000, BVerwGE 112, 297 f.). Ob die vom Satzungsgeber gefundene Lösung die zweckmäßigste und vernünftigste ist, ist daher vom Gericht nicht zu prüfen. Die richterliche Kontrolle des gewählten Gebührensystems hat sich darauf zu beschränken, ob der Satzungsgeber die Grenzen seines Ermessens beachtet hat. Begrenzt wird das Ermessen durch höherrangiges Recht, insbesondere durch Bestimmungen des (einfachen) Gesetzesrechts und durch das aus dem (bundes-) verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit folgende Äquivalenzprinzip.

Oberverwaltungsgericht NRW 9 A 94/09, Beschluss vom 25.11.2010

Der Satzungsgeber hat bei der Wahl der möglichen Wahrscheinlichkeitsmaßstäbe grundsätzlich ein weites Ermessen. Der gewählte Maßstab darf lediglich nicht in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Inanspruchnahme stehen. Deshalb muss für das Maß der Inanspruchnahme auf Bemessungsgrößen abgestellt werden, die sich jedenfalls nach einer pauschalierenden Betrachtungsweise des Zusammenhangs zwischen der Höhe der Gebühr

- 15 -

> einerseits und dem Maß der Inanspruchnahme andererseits als noch plausibel rechtfertigen lassen und als sachgerechte Differenzierungsmerkmale anerkannt werden können.

In Auswertung aller zu den Rechtsprinzipien festgestellten Ergebnisse kann somit eingeschätzt werden, dass das gegenwärtige Gebührenmodell der Hansestadt Rostock alle Rechtsprinzipien ohne Einschränkung einhält.

5. Vergleichende Untersuchungen des Gebührenmodells der Hansestadt Rostock mit anderen Großstädten

Zur Einschätzung des Standes des Gebührenmodells der Hansestadt Rostock mit anderen Kommunen wurden wie vor fünf Jahren die Abfallgebührenmodelle aller deutschen Großstädte analysiert, deren Einwohnerzahl zwischen 150.000 bis 250.000 Einwohner liegt. Insgesamt sind dies 25 Großstädte, zusätzlich wurde noch Schwerin als Landeshauptstadt M-V in die Analyse einbezogen.

In der Auswertung ergaben sich folgende Sachverhalte:

- in 12 Städten (2011 in 10 Städten) werden Grundgebühren erhoben,
- in 1 Stadt (Rostock) wird eine Festgebühr erhoben,
- demzufolge werden in 13 Städten weder eine Grund- noch eine Festgebühr erhoben,
- in 25 Städten werden die Behälter zu festgelegten Entsorgungsrhythmen entleert,
 die festgelegten Entsorgungsrhythmen reichen von zwei Auswahlmöglichkeiten (in der Regel 1– oder 2-wöchentlich) bis zu fünf oder mehr (von mehrmals wöchentlich bis 4-wöchentlich), in keinem Fall ist der Entsorgungsrhythmus länger als 4 Wochen,
- nur 1 Stadt (Ludwigshafen) erhebt die Entleerungsgebühren f
 ür Restm
 üll und Bioabfall mittels Identsystem (18 Mindestentleerungen Restm
 üll, 24 Mindestentleerungen Bioabfälle),
- 2 weitere Städte haben die Behälter mit Identifikationchips ausgerüstet.
 Die Stadt Erfurt verwendet diese so wie Rostock ausschließlich zur Abrechnung zwischen Stadt und beauftragten Dritten.
- Die Stadt Saarbrücken verfügt über ein Wägesystem, sie wendet dies wie folgt an: In der Satzung ist eine Vorgabe, bezogen auf Behältergröße und festem Entleerungsrhythmus, zu einem stets zu zahlenden Mindestgewicht je Behältergröße enthalten, z.B. MGB 120 mit wöchentlicher Leerung 324 kg. Bei Abfallmengen, die darüber hinausgehen, ist eine zusätzliche Gewichtsgebühr zu entrichten. Die Gewichtsgebühr beträgt z.Z. 0,31 €/Kg für Restabfall und 0,18 €/Kg für Bioabfall.

- 16 -

separate Gebühren werden für folgende Abfallarten erhoben:

- in 14 Städten für Bioabfall,
- in 3 Städten für PPK,
- in 4 Städten f
 ür die Abfuhr von Sperrm
 üll,
- Gebühren f
 ür Sonderabf
 älle werden nicht mehr erhoben.
- in 5 Städten werden alle Leistungen der Abfallwirtschaft mit nur einer Gebühr (Behältergebühr abgegolten.

Die Aufstellung der einzelnen Gebührenmodelle ist in Anlage 2 enthalten.

Insgesamt ist festzustellen, dass bei den verglichenen Städten sich in den letzten fünf Jahren kaum nennenswerte Veränderungen vollzogen haben. Die konventionellen Gebührenmodelle überwiegen. Diese sind entweder durch die problembehaftete Grundgebühr gekennzeichnet oder dadurch, dass die Kosten für die Abfälle zur Verwertung auf die Restmüllgebühr umgelegt werden. Ein Trend zu Wirklichkeitsmaßstäben (Identoder Wägesystemen) ist nicht festzustellen.

6. Auswirkungen des Gebührenmodells auf die Abfallmengen

Die in Abfallbehältern entsorgten Abfallmengen des Haus- und Geschäftsmülls der Hansestadt Rostock haben sich von 54,8 TMg im Jahr 2000 auf 43,6 TMg im Jahr 2012 reduziert. Seit diesem Zeitpunkt schwanken die Abfallmengen auf dem niedrigen Niveau um 45,5 TMg. Die in den letzten Jahren stetige Erhöhung der Einwohnerzahl der Hansestadt Rostock wirkte sich somit nur auf die Gesamtanzahl der gestellten Abfallbehälter, jedoch nicht auf die Abfallmengen des Haus- und Geschäftsmülls.

Der Behälterstand, das entleerte Behältervolumen und die Einwohnerzahlen entwickelten sich seit dem Jahr 2000 wie folgt:

		Behälterb	estand (Ist-Bes	tand jeweils I. Q	uartal)		
Behältergröße	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016
801	5.786	8.286	9.321	9.892	9.852	9.880	9.948
1201	3.526	3.228	3.069	3.219	3.260	3.344	3.347
2401	6.224	5.729	5.507	5.657	5.659	5.726	5.813
1.1001	5.857	5.321	4,937	5.140	5.120	5.163	5.223
gesamt	21.393	22.564	22.834	23.908	23.891	24.113	24.331
entleertes Be- hältervolumen in Tl	691.079	590.732	544.005	0539.954	535.561	541.490	539.479
Einwohner	197.769	197.218	198.578	202.010	202.779	203.301	204.551

Aus den dargestellten Auswertungen ist zu schlussfolgern:

- Der langsame aber stetige Anstieg des Behälterbestandes setzte sich auch in diesem Jahr wieder fort. Bei allen Behältergrößen ist im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Zunahme zu verzeichnen. Dieser Anstieg resultiert vor allem aus der seit einigen Jahren stetigen Zunahme der Einwohnerzahl der Hansestadt Rostock.
- Innerhalb der gleichen Behältergröße wurden in den letzten Jahren immer stärker längere Entleerungsrhythmen gewählt. Die Fortsetzung des Trends kann, wenn auch in erheblich geringerem Maße, grundsätzlich auch in diesem Jahr festgestellt werden. Das Entleerungsvolumen sank wieder auf das Niveau von 2013.
- Auch wenn die kleineren Abfallbehälter nur einen sehr geringen Anteil am entleerten Volumen haben, ist vor allem ihre gebührenrechtliche Bedeutung außerordentlich hoch, denn aus dem hohen Anteil am Behälterstand leitet sich ein entsprechend hoher Anteil von Gebührenzahlern mit individueller Wohnungsbebauung ab, so dass diese Personengruppe auch die notwendige gebührenrechtliche Berücksichtigung finden muss.

Diese Entwicklungen sind in Umsetzung entsprechender gesetzlicher Vorgaben durch die Hansestadt Rostock gewollt und werden durch die Abfall- und Abfallgebührensatzung gefördert.

In der Anlage 3 sind die Entwicklungen der einzelnen Behälterbestände und deren Entleerungshäufigkeiten in den Jahren 2011 bis 2016 als Diagramme dargestellt.

7. Zusammenfassung

In Auswertung aller vorangegangenen Analysen ist festzustellen, dass es gegenwärtig weder aufgrund von gesetzlichen Bestimmungen oder Rechtsentscheidungen oder sonstigen Entwicklungen zwingende Notwendigkeiten oder Veranlassungen gibt, das gegenwärtige Gebührenmodell in irgendeiner Art und Weise zu ändern.

Dies gilt auch dahingehend, dass es für die Einführung von Ident- und Wägesystemen kein rechtliches Erfordernis gibt. Dies hat auch der Vergleich mit anderen Großstädten bestätigt. Die Zulässigkeit sich gegen ein Ident- und Wägesystemen zu entscheiden hat das Sächsisches OVG (5 A 67/08, Urteil vom 18.6.2009) ausdrücklich bestätigt. Die Frage ob ein Ident- und Wägesystemen bei einem öffentlich-rechtlichen Entsorger eingeführt wird oder nicht ist somit gegenwärtig ausschließlicher Bestandteil des Ermessensspielraumes des Satzungsgebers und damit Ausdruck des politischen Willens.

- 18 -

Dass sich die Bürger der Hansestadt Rostock mit dem gegenwärtigen Gebührenmodell identifizieren, zeigt zum einen, dass es keine Widersprüche oder Klagen auf diesem Gebiet gibt. Zum anderen zeigen auch die stetigen Veränderungen beim bereitgestellten Behältervolumen, dass die Anreize zur Einsparung von Gebührenbelastungen und zur Vermeidung von Abfällen, die das Gebührenmodell bietet, von den Bürgern verstanden und in die Praxis umgesetzt werden.

Jena, Juni 2016

Frank Friedrich

Anlagen

Anlage 1 - Übersicht der in der HRO nach § 18 KrWG gestellten Anzeigen zu Sammlungen (Stand 06.2016)

Anlage 2 - Vergleich Gebührenmodell Hansestadt Rostock mit anderen ausgewählten Großstädten (Stand 06.2016)

Anlage 3 - Entwicklungen der einzelnen Behälterbestände und deren Entleerungshäufigkeiten in den Jahren 2011 bis 2016

. – 19 –

Anlage 1

Übersicht der in der HRO nach § 18 KrWG gestellten Anzeigen zu Sammlungen (Stand 06.2016)

Az. Status Abfallart Unternehmen Bearbeitungsstand 2012/1 nyshoebox GmbH, Riede gewerblich Altextilien/-schuhe Anzelgenrücknahme 2012/2 INPROCON GmbH & Co. KG, Riede gewerblich Alttextilien/-schuhe Bestătiouno Anzeige 2012/3 ReSales GmbH, Apolda gewerblich Altextilien/-schuhe Anzeigenrücknahme 2012/4 FWS GmbH, Bremen gewerblich Alttextilien/-schuhe Bestätlgung Anzeige 2012/5 Relextil Recyclg. GmbH & Co. KG, gewerblich Alttextilien/-schuhe Bestäligung Anzelge Bassum 2012/6 Textil-Recycling K.&A. Wenkhaus GmbH, gewerblich Altextilien/-schuhe Bestäligung Anzeige Hamburg Obdachlosenhilfe Rostock e.V., Rostock 2012/7 gemeinnützig Alttextilien/-schuhe keine Anzeigepflicht 2012/8 interseroh MAB Ost GmbH, HRO gewerblich Altmetall Untersagung PPK ALBA-Group Altextilian Bestäligung Anzelge für Schroll und Alttextilien SP Textilverwer- tung Padula, Peine 2012/9 Alttextilien/-schuhe gewerblich Bestäligung Anzeige 2012/10 DRK, Rostock Altertilian/schube aemeinnützia Bestäligung Anzeige INTERSEROH Jade-Stahl GmbH, Rostock gewerblich 2012/11 Altmetall Bestätigung Anzeige ALBA-Group SBH GmbH Lohmen 2012/12 Metallschrott aewerblich Bestätigung Anzeige Bauabfälle 2012/13 M.G.-Transporte Rostock gewerblich Altoapier Anzeigenrücknahme Schrott 2012/14 VEOLIA Umwellservice Nord GmbH, HH aewerblich Bestäligung Anzeige Alttextilien 2012/15 VEOLIA Unwellservice Nord GmbH, HH gewerblich . Schrott Bestäligung Anzeige Bauschutt, Altholz gemischte Bauabfälle, 2012/16 MUR GmbH, Rostock gewerblich Bestäligung Anzeige Holz. Boden+Steine Ziegel. Beton 2012/17 Gollan Recycling GmbH, Rosenhagen gewerblich Untersagung PPK Altmetall Bestätigung Anzeige (Altmetall) Unterlagen unvollständig Altextilien/-schuhe 2012/18 DTRW GmbH (ehem.NowaTex e.K.), aewerblich Burgwald Bicker GmbH, Marburg gewerblich 2012/19 Altextilien/-schuhe Unterlagen unvollständig 2012/20 G Textilverbund GmbH & Co. KG, Frankfurt gewerblich Alltextilien/-schube Unterlagen unvollständig 2012/21 DLRG. LV M-V. HST gemeinnülzla Altextilien/-schuhe keine Anzeigepflicht ALBA Consulling GmbH, Berlin ALBA-2012/22 aewerblich Spermüll Intersagung Spermüll Group 2012/23 BNH Dortmund e.V. (Babynotfallhilfe) Altextilien/-schuhe gewerblich Unlerlagen unvollständig Vepal-Schulprojekt Zukunft für Kinder e.V. 2012/24 aemeinnützia Alttextilien/-schuhe Bestäligung Anzeige Ebersbach N & F Textilverwertung Import & Export, Alttextilien/-schuhe Anzeigenrücknahme 2012/25 newerblich Neu Wulmstorf Geschirr, Schrott, E-Geräle Der Weiße Hof e.V. Förderverein für Jugendliche + MB-AG Zühlsdorf Alttextilien/-schuhe. 2012/26a gemeinnützig / gewerblich eine Anzeigepflicht Geschirr, E-Geräle Fadel Tex, <u>vertreten durch:</u> Jawabreh, Berlin Alttextilien/-schuhe RA 2012/265 gemeinnülzig / gewerblich nzeigenrücknahme Porzellan, Geschirr, PPK, Plastik, Schrott PPK, Kunstoffe + Folien 2012/27 Vilcom UG, Roslock gewerblich Anzeigenrücknahme E-Geräle (Altmetall Lumpen) PPK (20t/pa) WUPA MV, Ansprechpartner: BTH GmbH, 2012/28 aewerblich (10% von 200 von priv.HH, Bestäligung Anzeige Steinhagen (bei Bützow) Rest andere Herkunftsbereiche Wpapierankauf 24.de PPK (701/pa), Alltextilien/-schuhe (61), 2012/29 aewerblich Beställgung Anzeige Regina Wojke, Malchow Spielzeug Christian Carla, Brandenburg 2012/30 MC SCHROTT ewerblich Altmetall / Schrott Bestäligung Anzeige JB Tex, Bad Salzdetfurth mit Werbung fü Altextilien/-schuhe 2012/31 newerblich Untersagung Gnder-Kranken-Hilfe e.V., Sehlem Geschirr, Spielzeug gewerblich 2013/32 Fa. Boris Guroll, Müncheberg Altextilien/-schuhe, sonsliges 2013/33 H&M, Rostock Altextilien gewerblich AKL Allkleider Enlsorgungs GmBH, 2013/34 für Deutschen aewerblich Alttextilien/-schuhe Garmisch-Patenkirchen Bestätigung Anzeige Terschutzbund EAST-WEST Textilrecycling Kursun 2013/35 GmbH, Langen-Debstedt - NL:Zurow gewerblich Alttextilien/-schuhe Bestätigung Anzelge Wisman

-1-

Az.	Unternehmen	Status	Abfallart	Bearbeitungsstand
2013/36	aklex Rohstoff-Recycling Nord GmbH, Norton	gewerblich	Alllextilien/-schuhe	Anzeigenrücknahme
2013/37	HUMANA Kleidersammlung GmbH, Hoppegarten	gewerblich	Altextilien/-schuhe	
2013/38	ADLER Modemärkte AG	gewerblich	Altlextilien	Feststellungsbescheid gern. §26 (6) KrWG
2014/39 A	ES Textil UG Lübeck	gewerblich	Alttextilien/-schuhe, Geschirr, Spielzeug	AO Beseitigung
201 <i>4/</i> 39 B	Hasan Cakar	gewerblich	Alllextilien/-schuhe Geschirr Spielzeug	
2014/39 C	Fa. Caklex Grimmen	gewerblich	Alllextilien/-schuhe Geschirr	
2014/40	Aklion Hoffnung - Hille für die Mission GmbH	gemeinnülzig	Alttextilien	*
2014/41	Güstrower Werkstätten GmbH	gemeinnülzig	Alttextilien	с
2015/42	Schwiemann Recycling	gewerblich	Alttextilien, Altmetall Altpapier, Sonstige Abfälle	in Bearbeilung

- 2 -

i

Anlage 2

Vergleich Gebührenmodell Hansestadt Rostock mit anderen ausgewählten Großstädten (Stand 06.2016)

l

			Resta	Restabfälle		Ahfälle	Ahfälle zur Verwertung	
Stadt	Finwohner	Grundøehühr (GG)/	fester	Entleerungs-	Gehühr für	Gehühr für	Cahihr fiir	Cohihu fiin
	2014	Festgebühr (FG)	Entleerungs-	rhythmus	Bioabfall	PPK	Abfuhr	Sonderabfälle
	in Tausend		rhythmus	Wochen	separat	separat	Sperrmüll	separat
Braunschweig	248		ja	0,5 - 4	ja	1.		1
Chemnitz	243	99	ja	1-4	ja	r		- 1
		Anzahl Haushalte		а 1		-		
Kiel	243	-	ja	1 - 4	ja	ja	ja	1
Krefeld	222		ja	<1 - 2	ı	r		•
Halle (Saale)	232	GG	ja	0,5 - 2		r	Ţ	
		Personen						
Magdeburg	232		ja	1-2	ja	,	•	,
Freiburg im Breisgau	222	GG	ja	. 1-2	ja	ja		
		Personen pro Haushalt.						÷
Oberhausen	209		ja	1 - 4	ja	••		1
Lubeck	214		ja	1-4	• • •	•	•	
Erfurt	206	CG	ja	2-4	T	1	ŗ	
		Personen				-	•	a
Rostock	202.735	FG	ja	- 0,5 - 4				1
		Personen				.[x]		
Mainz	206	-	ja	1 - 2		1		
Kassel	195	GG	já	1 - 4	1	г	•	
Hagen	186		ja	0,5 - 2	, i	i.	1	
Hamm	176	-	ja	1-2	ja	ja	ja	
Saarbrücken	177	GG	ja	2 - 4	ja		1	
		l.	Wägesystem					
Mülheim an der Ruhr	167	- -	ja	1-2	ja	ĩ		
			•					

Anmerkung: Text fett: Veränderung seit 2011

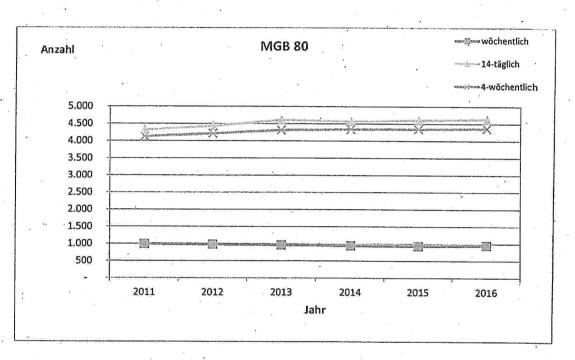
Fortsetzung Tabelle

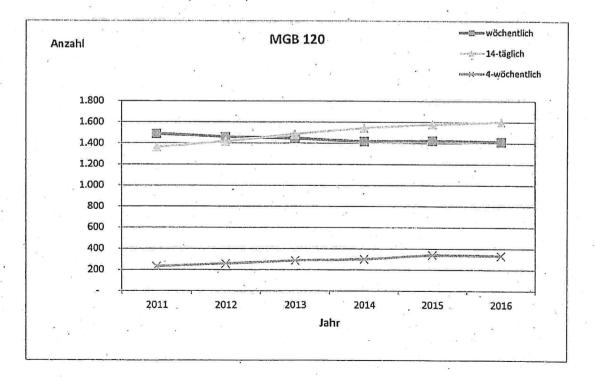
•							100	
			Resta	Restabfälle		Abfälle	Abfälle zur Verwertung	
Stadt	Einwohner	Grundgebühr (GG)/	fester	Entleerungs-	Gebühr für		Gebühr für Gebühr für Abfuhr	Gebühr für
	2014	Festgebühr (FG)	Entleerungs-	rhythmus	Bioabfall	PPK	Sperrmüll	Sonderabfälle
			rhythmus	Wochen	separat	separat		separat
Herne	154	· ·	ja	1-4	ja.			ť
Ludwigshafen am Rhein	164	ĢG	Ident	1	ja		1	1
		Behälter						
Osnabrück	157	GG	ja	. 1-2	ja		ja	•
Oldenburg	161	GG	ja	1-2	ja	¢	ja	
		Grundstück	•					
Leverkusen	162	<u>9</u> 9	ja	1-2	ı	1	1,	r.
		Personen	·			a		
Solingen	157		ja	1 - 2	•	-	•	1
Potsdam	164	. DD	ja	0,5 - 4	ja	r		
		Personen				1. 1. 1.		a a
Neuss	152		ja	1 - 2	ŀ	1		•
Schwerin	92	GG	ja	0,5 - 4	Í.			
	¢	Anzahl Haushalte						•
•				•				

Text fett: Veründerung seit 2011

Anlage 3

Entwicklung der Behälterbestände und deren Entleerungshäufigkeit in der Hansestadt Rostock in den Jahren 2011 bis 2016

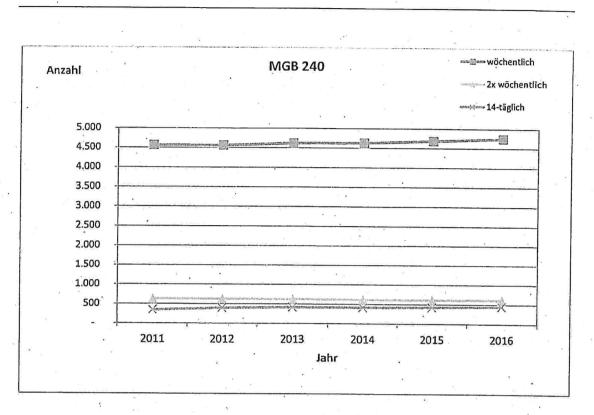


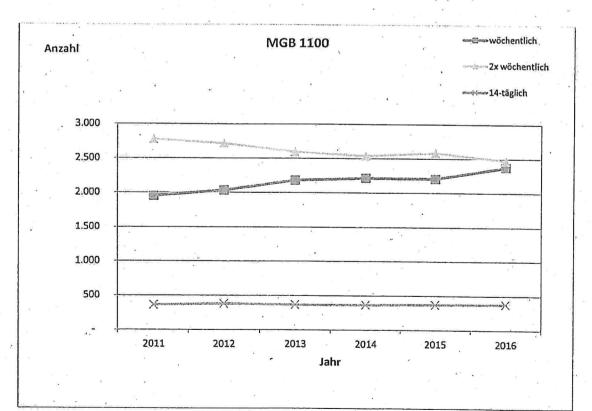


-1-

TOP 5.6

Frank Friedrich Unternehmensberatung Jena





Aktenmappe - 323 von 325

- 2 -

ŝ.

2021/BV/2628 öffentlich

Entscheiden	des Gremium:	Beteiligt:	
Bürgerschaft		Amt für Kultur, Denkmalpf	lege und Museen
fed. Senator/- S 4, Holger Ma			
Federführend Amt für Stadt Friedhofswese	grün, Naturschutz und		
Ernennung	einer VdN-Gedenks	tätte auf dem Neuen	Friedhof Rostock
Geplante Bera	itungsfolge:		
Datum	Gremium		Zuständigkeit
14.10.2021	Finanzausschuss		Empfehlung
14.10.2021	Ausschuss für Stadt- ur Umwelt und Ordnung	nd Regionalentwicklung,	Empfehlung
21.10.2021	Kulturausschuss		Empfehlung
03.11.2021	Bürgerschaft		Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock schafft einen neuen Gedenkort auf dem Neuen Friedhof Rostock mit namentlicher Nennung der Verfolgten des Nationalsozialismus.

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 3 Nr. 2 Kommunalverfassung M-V

Sachverhalt:

Auf dem Neuen Friedhof Rostock wurden von 1945 bis 1967 Verfolgte des Naziregimes (VdN) auf dem Grabfeld UKa bestattet. Dieser Bereich auf dem Grabfeld UKa ist bis heute erhalten und wurde mit Unterstützung der Abteilung Friedhöfe des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen vor allem durch Angehörige der Verstorbenen gepflegt.

Jetzt tritt der Zeitpunkt ein, dass eine neue Lösung für die Anlage gefunden werden muss. Die Angehörigen sind auf Grund des Alters nicht mehr in der Lage, die Pflege zu sichern. Einige Angehörige sind bereits verstorben. Darum wird vorgeschlagen, das Grabfeld in einen neu zu schaffenden Gedenkort zu integrieren und in die Verantwortung der Hanseund Universitätsstadt Rostock zu übernehmen.

Damit soll die Erhaltung und Pflege als Ort des Gedenkens an die Verfolgten des Nationalsozialismus auf Dauer gewährleistet werden.

Die Planung, Herstellung und Bewirtschaftung des Gedenkortes erfolgt in der Verantwortung des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofwesen in Zusammenarbeit mit dem Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen.

In enger Zusammenarbeit mit der AG Gedenken, dem VVN-BdA Rostock und weiteren Vereinen, wie z.B. dem Max-Samuel-Haus und der Geschichtswerkstatt Rostock, wird die Gestaltung des Gedenkorts und die Benennung der Personen, an die erinnert werden soll, erfolgen.

Aus den genannten Gründen ist solch eine Entscheidung in der jetzigen Zeit, in welcher neonazistische, rassistische, antisemitische und andere rechtsextreme Auffassungen und Handlungen verstärkt auftreten, ein nachhaltiges Zeichen.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt: 67

Produkt: 55301

Bezeichnung: Friedhofwesen, Bestattung

ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnis	haushalt	Finanz	haushalt
		Erträge	Auf-	Ein-	Aus-
			wendungen	zahlungen	zahlungen
2022/2023	78532000				15.000,00 €
	Auszahlung für				
	Baumaßnahmen				
	(Herstellungskosten)				
	Infrastrukturvermögen				
	Planung zur Gestaltung				
	des neuen Gedenkortes				
	78532000				150.000,00 €
2023/2024	Auszahlung für				
	Baumaßnahmen				
	(Herstellungskosten)				
	Infrastrukturvermögen				
	Bau der Anlage				
Jährlich ab	52341000/72341000		3.000,00 €		3.000,00 €
2024	Unterhaltung von				
	Denkmälern,				
	denkmalgeschützten				
	Häusern				

Produkt: 28100

Bezeichnung: Kultur

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnis	shaushalt	Finanz	haushalt
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen
2022	50291100/70291100 Honorare		20.000,00 €		20.000,00 €

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

x liegen nicht vor.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen Keine TOP 5.7