

HANSESTADT ROSTOCK DER OBERBÜRGERMEISTER

Beschlußvorlage

Nummer
0544/00-BV
Amt
06,43,50,61,67,73,80

Beschlußvorschriften		Datum
§ 22 Abs. 2 KV M-V		28.09.2000
Gremium	Sitzungstermin	Genehmigungsvermerk
Bürgerschaft	06.12.2000 16:00	I, gez. Pöker
Beratungsfolge	Sitzungstermin	federführend
Ausschuß für Stadtentwicklung und Ortsteile	10.10.2000 17:00	I, gez. Pöker
Bau- und Planungsausschuß	10.10.2000 17:00	
Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Diedrichshagen (1)	07.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Markgrafenheide, Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	26.10.2000 19:00	
Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	24.10.2000 19:00	
Ortsbeirat Groß Klein (4)	07.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Lütten Klein (5)	02.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Evershagen (6)	09.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Schmarl (7)	17.10.2000 19:00	
Ortsbeirat Reutershagen (8)	17.10.2000 19:00	
Ortsbeirat Hansaviertel (9)	24.10.2000 19:00	
Ortsbeirat Gartenstadt (10)	07.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	17.10.2000 19:00	
Ortsbeirat Südstadt (12)	09.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Biestow (13)	26.10.2000 19:00	
Ortsbeirat Stadtmitte (14)	08.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	07.11.2000 18:30	
Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	14.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17)	07.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	02.11.2000 19:00	
Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	13.11.2000 19:00	
Gegenstand		beteiligt
Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock		

bereits gefaßte Beschlüsse	zu ändernde Beschlüsse	aufzuhebende Beschlüsse
464/14/1995, 1382/52/1997 1741/64/1998, 0654/99-A		

Die Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock vom September 2000 (Anlage) werden beschlossen.

Sie sind Teil der Lokalen Agenda 21 und langfristig strategischer Handlungsrahmen für eine zukunftsfähige Entwicklung der Hansestadt Rostock und damit Grundlage für alle Fachkonzepte, -pläne und Ortsteilentwicklungskonzepte der Stadt. Sie sind entsprechend der sich verändernden Rahmenbedingungen in periodischen Zeitabständen fortzuschreiben.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein ressortübergreifendes Controlling zur Umsetzung der Leitlinien zur Stadtentwicklung einzurichten.

finanzielle Auswirkungen

Kosten laut Vorlage: ca. 8.000 DM

Haushaltsjahr: 2000

Haushaltsstelle: 01.0535.5930

Begründung

Der Entwurf der Leitlinien vom Dezember 1997 wurde laut Beschluss der Bürgerschaft Nr. 0654/99-A vom 15.12.1999 durch die Verwaltung überarbeitet und aktualisiert.

Der am 8.5.2000 durch den Oberbürgermeister bestätigte Verwaltungsentwurf wurde den Einwohnerinnen und Einwohnern, Verbänden, Vereinen, Unternehmen, Institutionen, Kammern, dem Agenda 21-Rat und den Ortsbeiräten in Fortsetzung der bereits Anfang 1998 begonnenen öffentlichen Beteiligung bekannt gemacht und zur Diskussion gestellt.

Am 17. 5. 2000 lag der Entwurf der Leitlinien zur Stadtentwicklung in den Ortsämtern, dem Haus des Bauens und dem Büro Lokale Agenda 21 aus und war im Internet einsehbar. Am 30. 5. 2000 wurde der Entwurf auf einer öffentlichen Veranstaltung durch die Verwaltung präsentiert und diskutiert.

Bis zum 30. 6. 2000 sind 55 schriftliche Stellungnahmen eingegangen.

Die große Anzahl von Hinweisen, Bemerkungen und Änderungsvorschlägen wurde ausgewertet und einer Abwägung unterzogen.

Auf der Basis der öffentlichen Beteiligung wurde der Text wiederum überarbeitet. Zahlreiche Vorschläge und Hinweise wurden in die vorliegende Fassung aufgenommen bzw. mit bedacht. Viele wertvolle Anregungen aus der Stadtöffentlichkeit haben den Leitlinien zu einer höheren Qualität verholfen und tragen dazu bei, dass das Konzept bei Einwohnerinnen und Einwohnern, städtischen Organisationen und Gruppen eine größere Akzeptanz erfährt.

Die vorliegenden Leitlinien zur Stadtentwicklung verfolgen einen konsequent ganzheitlichen Ansatz gemäß den Zielen der Agenda 21. Alle städtischen Akteure werden somit über einen langfristigen Handlungsrahmen, der durch Fachkonzepte und -pläne untersetzt wird, verfügen. Sie umreißen einen Zeithorizont von 10 - 15 Jahren.

Die Leitlinien beziehen sich vorrangig auf das städtische Gemeinwesen, enthalten aber auch Entwicklungsziele für die Region und grundsätzliche Entwicklungsrichtungen für die Ortsteile.

Arno Pöker

Anlage

Inhaltsverzeichnis

Präambel	1
Die Hansestadt Rostock bis zum Jahr 2000.....	3
Kapitel A Stadtgesellschaft	
Leitbild - Chancengleichheit.....	7
• Stadt des soziales Ausgleichs.....	7
• Wohnen in der Stadt.....	13
• Kultur	15
• Transparenz und Mitbestimmung.....	18
Kapitel B Arbeit und Wirtschaft	
Leitbild - Florierende Universitäts- und Hafenstadt	
in Europa	22
• Arbeit	22
• Wirtschaft	23
• Regionale Standortfaktoren.....	27
Kapitel C Ökologische Stadt	
Leitbild - Grüne Stadt am Meer.....	31
• Ressourcenschonende Stadtentwicklung.....	31
• Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität.....	37
Kapitel D Stadträumliche Leitlinien	
Leitbild - Wechselspiel zwischen Kontinuität und Wandel.....	41
• Städtebauliche Leitlinien.....	41
• Flächenansprüche und Standortentwicklung.....	46

Präambel

1995 hat die Rostocker Bürgerschaft beschlossen, die Ziele der Agenda 21 auf lokaler Ebene umzusetzen. Die Agenda 21 ist ein 1992 auf der UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro von 170 Staaten beschlossenes Handlungsprogramm, mit dem die Welt auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts reagiert. Ziel der Agenda 21, eingeschlossen die weltweite Initiative "Gesunde Stadt", ist eine nachhaltige Entwicklung, die die Lebensqualität aller Menschen sichert, ohne die Entwicklungsmöglichkeiten zukünftiger Generationen zu gefährden. Die Bürgerschaft beschloss 1992 den Beitritt Rostocks zum Gesunde Städte Netzwerk und damit die Umsetzung der Charta von Ottawa.

Agenda 21 bedeutet für Rostock, die globalen Ziele für eine zukunftsfähige Entwicklung auf die konkreten Bedingungen unserer Stadt umzusetzen. Dazu ist es notwendig, die Initiativen der Einwohnerinnen und Einwohner, der Unternehmen, Vereine, Verbände, Kirchen, Institutionen und anderer Gruppen auf eine sozial gerechte, umweltverträgliche und wirtschaftlich tragfähige Entwicklung der Stadt auszurichten.

Die Umsetzung der Agenda 21 und die Realisierung des Leitbildes "Gesunde Stadt" auf kommunaler Ebene erfordert Leitlinien zur nachhaltigen Stadtentwicklung, die von möglichst vielen Rostockerinnen und Rostockern mitgetragen werden. Mit der Erarbeitung dieser Leitlinien hat die Bürgerschaft den Oberbürgermeister beauftragt. Dazu wurden die 1996 und 1997 erstellten Leitlinienentwürfe zur Stadtentwicklung laut Beschluss der Bürgerschaft vom 15.12.1999 überarbeitet, aktualisiert und öffentlich diskutiert.

Die vorliegenden Leitlinien zur Stadtentwicklung verfolgen einen konsequent ganzheitlichen Ansatz gemäß den Zielen der Agenda 21. Sie sind das Ergebnis einer intensiven fachübergreifenden Arbeit der Stadtverwaltung und einer breiten öffentlichen Diskussion mit der Bevölkerung, Organisationen, der Wirtschaft und in den politischen Gremien unserer Stadt.

Mit den Leitlinien zur Stadtentwicklung verfügt die Stadt über einen langfristigen Handlungsrahmen, der durch Fachkonzepte und -pläne, wie z. B. den Flächennutzungsplan, den Landschaftsplan, den Jugendhilfeplan, das Programm zur Arbeitsmarktpolitik, das Umweltqualitätszielkonzept, Marketingkonzepte oder das Integrierte Gesamtverkehrskonzept untersetzt wird. Für die Ortsteile sind die Leitlinien mit einer unterschiedlichen Gewichtung der Entwicklungsziele unter Beteiligung der Ortsbeiräte in Ortsteilentwicklungskonzepten zu konkretisieren.

Die Rostocker Leitlinien zur Stadtentwicklung beziehen sich vorrangig auf das städtische Gemeinwesen, enthalten aber auch Entwicklungsziele für die Region und grundsätzliche Entwicklungsrichtungen für die Ortsteile. Sie beschränken sich auf gesamtstädtische Strategien und enthalten demnach keine detaillierten, fachlich und räumlich unteretzten sowie terminlich festgelegten Maßnahmen.

In den Leitbildern werden übergeordnete, langfristige Ziele der Stadtentwicklung formuliert, während die Leitlinien die Wege zu diesen Zielen beschreiben. Insgesamt bilden sie den Handlungsrahmen für die Akteure in der Stadt. Die Leitbilder und Leitlinien verfolgen zwar das gleiche Gesamtziel einer zukunftsbeständigen Stadtentwicklung, machen aber auch unterschiedliche Interessen und Konflikte deutlich, für die auf der Ebene der Fachkonzepte konkrete Lösungen angeboten werden.

Die Leitlinien sind handlungsorientiert formuliert - das Handeln aller Akteure in Rostock soll sich an ihnen orientieren und so objektiv bewertbar werden. Mit den Leitlinien wird ein Zeithorizont von 10-15 Jahren umrissen.

Die Leitlinien zur Stadtentwicklung sind Grundlage und Bestandteil des Rostocker Agenda 21-Prozesses und müssen entsprechend der sich verändernden Rahmenbedingungen und der

Fortschritte auf dem Weg zur zukunftsbeständigen Stadt und Region in periodischen Zeitabständen fortgeschrieben werden.

Die Hansestadt Rostock bis zum Jahr 2000

Die Hansestadt Rostock wird geprägt durch ihre Lage an der Ostsee und am Flussufer der Warnow, ihre weit in die Vergangenheit reichenden maritimen Erwerbszweige, ihre mehr als 500 Jahre alte Universität und ihre hanseatisch-bürgerliche Tradition.

Zu den Besonderheiten der Stadt gehören die durch das Wasser bestimmte Kulturlandschaft, ihr Anblick über die Warnow als mittelalterliche Handelsstadt, die Einfahrt von See her in imposante Hafen- und Werftanlagen, ihre Villenviertel wie die Steintor-Vorstadt, das lebendige Gründerzeitviertel Kröpeliner-Tor-Vorstadt, der in den 20-er Jahren des letzten Jahrhunderts beginnende moderne Wohnungsbau und das charmante Seebad Warnemünde. Die in Großplattenbauweise seit den sechziger Jahren errichteten Wohngebiete Rostocks zeigen durch Gestaltungsvielfalt und einprägsame Details mehr Gesicht als anderswo.

Nach über 400 Jahren wirtschaftlicher und kultureller Blüte im europäischen Bund der Hanse folgte nach dem 30-jährigen Krieg eine Zeit als wenig bedeutende mecklenburgische Universitäts- und Hafenstadt, bevor Rostock Mitte des 19. Jahrhunderts durch den Dampfschiffbau wieder an Wichtigkeit gewann.

Bis zum 2. Weltkrieg war die Bevölkerung auf 150.000 Einwohnerinnen und Einwohnern angewachsen. Großen Einfluss auf den Bevölkerungszuwachs hatte neben dem Schiffbau die Rüstungsindustrie, die mit dem Flugzeugbau in den 30er Jahren intensiv ausgebaut wurde. Die Folge war, dass Rostock 1942 als erste deutsche Stadt großflächig bombardiert wurde. Weite Teile des historischen Stadtzentrums wurden dadurch zerstört. Nach dem zweiten Weltkrieg musste die stark beschädigte Stadt auch für Flüchtlinge und Aussiedler aus den früheren Ostgebieten Wohnraum schaffen. Diese Situation bedingte eine rasche Entwicklung des innerstädtischen Wohnungbaus.

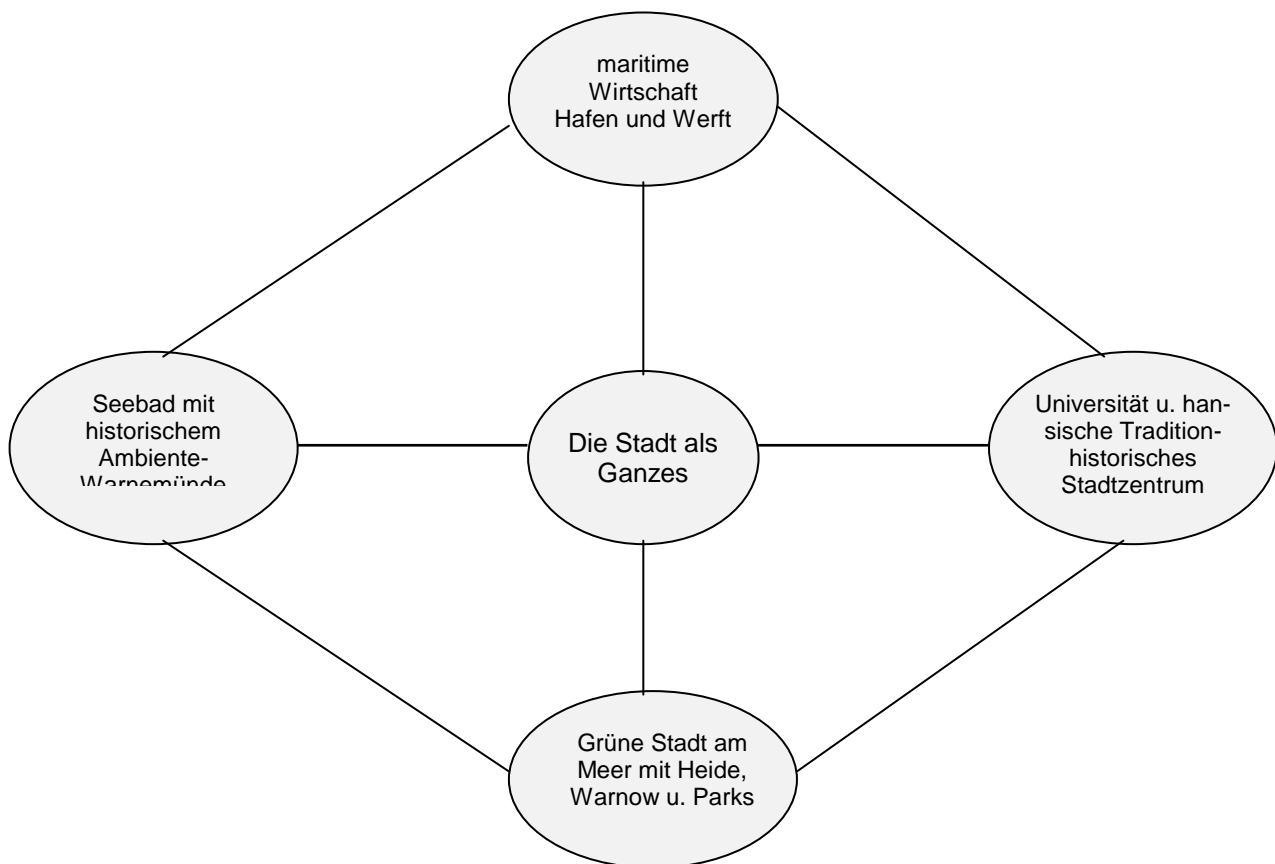
Die Spaltung Deutschlands führte dazu, dass Rostock für die DDR als Standort der maritimen Wirtschaft zentrale Bedeutung gewann. Viele der heutigen Probleme sind die Spuren einer Entwicklung, die Rostock zum "Tor zur Welt" für die DDR machen sollte und ihr ein sehr schnelles Wachstum bescherte. Mit dem Aufbau von Werftindustrie, Fischereiwirtschaft, See- und Hafenwirtschaft, dem Ausbau der Universität und der Seefahrtsschule wurde Rostock überregional bedeutsam.

Rostock ist eine Stadt, deren Einwohnerzahl von 100.000 am Ende des Krieges bis auf 254.000 im Jahre 1988 überdurchschnittlich schnell stieg. Es entstanden neue Wohngebiete im Süden, zwischen dem historischen Zentrum und Warnemünde und am Ostufer der Warnow. Durch den Bevölkerungszuwachs entwickelte sich der städtische Organismus ungleichmäßig. Ein Erbe besteht in der bis heute erkennbaren räumlichen Konzentration von Menschen bestimmter Altersgruppen und Haushaltsstrukturen in bestimmten Wohngebieten.

Seit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten 1990 durchlebt die Hansestadt Rostock den Übergang vom Industrie-, Forschungs- und Verwaltungszentrum im Norden der DDR zu einem regionalen Zentrum eines deutschen Bundeslandes.

Das Image der Stadt wandelt sich: die expandierende Industriestadt wird zu einer maritim geprägten Stadt im Ostseeraum mit vielfältiger Wirtschaftsstruktur sowie Dienstleistungsaufgaben für ein ausgedehntes Umland.

Hafenstadt - Universitätsstadt - Grüne Stadt am Meer- Seebad



Diese Beschreibung spiegelt sich in folgenden, für die Stadt Rostock unverwechselbaren Merkmalen wieder:

- Größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern in günstiger Lage zu Berlin, Hamburg und Kopenhagen
- Urbanes Zentrum für ein weites, dünn besiedeltes Umland
- Grüne Stadt am Meer in reizvoller Mecklenburger Landschaft
- Maritime Industrie- und Hafenstadt und wichtiger Messestandort
- Universitätsstadt
- Tourismusmagnet mit Seebad
- Stadt mit Großwohnsiedlungen erheblicher Dimensionen
- Kulturstadt mit vielfältiger Alltagskultur, regional bedeutendem Zoo und bekannten Großereignissen
- Stadt mit interessanter Altstadt und Architektur

Die Stadt Rostock verfügt mit ihrer traditionsreichen Universität sowie der Hochschule für Musik und Theater über eine leistungsfähige Hochschulstruktur. Vom studentischen Milieu gehen soziale und kulturelle Impulse aus.

Der gesellschaftliche Umbruch 1989 berührte alle Bereiche der Rostocker Stadtgesellschaft. Vorteilhafte und ungünstige Prozesse verlaufen seither gleichzeitig und im Zeitraffertempo.

Innerhalb von 10 Jahren verringerte sich die Bevölkerung Rostocks um etwa 50.000 Menschen. Eine Ursache liegt darin, dass mehr Menschen die Stadt verlassen als wieder nach Rostock ziehen. So wanderten unmittelbar nach der Grenzöffnung vorwiegend jüngere Erwachsene in die alten Bundesländer ab. 1995 ist die Abwanderung in andere Bundesländer zurückgegangen und seitdem etwa gleichgeblieben. Hingegen zogen vorwiegend junge Familien in neuerbaute Eigenheimsiedlungen des Rostocker Umlandes. 1999 waren in Rostock 15.000 Personen mit 2. Wohnsitz gemeldet und damit statistisch nicht in der Bevölkerungszahl erfasst. Etwa 2% der Rostocker Bevölkerung sind Ausländerinnen und Ausländer.

Auch die gesunkene Geburtenrate hat einen wichtigen Einfluss auf Rostocks Bevölkerungsentwicklung und Alterstruktur. Die Zahl der Geburten verringerte sich 1990/91 schlagartig um die Hälfte. Bis 1994 sank die Geburtenrate zwar weniger drastisch, aber stetig weiter. Seit 1995 hat sich die Zahl der Geburten jährlich leicht erhöht. Viele Frauen hatten ihren Kinderwunsch vorerst zurückgestellt. Die meisten Rostockerinnen bekommen ihre Kinder heute im Alter zwischen 27 und 31 Jahren.

Infolge des gesellschaftlichen Transformationsprozesses und des Strukturwandels in den neuen Bundesländern ist auch in der Stadt Rostock eine Arbeitslosigkeit vorher unbekannter Dimension aufgetreten. Die offiziell registrierte Arbeitslosenquote liegt inzwischen bei etwa 16,3% (Stand 08/2000). Durch eine aktive Arbeitsmarktpolitik konnte eine noch höhere offene Arbeitslosigkeit verhindert werden. Maßnahmen gegen eine weitere Zunahme der Arbeitslosigkeit und zur Schaffung von Arbeitsplätzen wirkten einer noch stärkeren Abwanderung aus Rostock entgegen und positiv auf die Zuwanderung. Infolge der Umwandlung der monostrukturierten Rostocker Wirtschaft und der Universitäts- und Hochschullandschaft sind inzwischen eine Vielzahl neuer innovativer Unternehmen im High-Tech-Bereich entstanden, deren Bedeutung ständig wächst. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Entstehung von Technologiezentren und industrienahen Forschungseinrichtungen wieder.

Es ist davon auszugehen, dass der Rostocker Wohnungsmarkt neben einer erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung maßgeblich zu der langfristig anzustrebenden Stabilisierung einer Bevölkerungszahl um 200.000 beiträgt. Je höher die Wohnqualitäten in Rostock sind, desto höher sind die Wettbewerbschancen des Standortes Rostock insgesamt.

Deshalb beschloss die Rostocker Bürgerschaft 1996 durch Wohnungsneubau auf städtischen Flächen der weiteren Abwanderung in das Rostocker Umland aktiv entgegenzuwirken. Zum damaligen Zeitpunkt wurde von einer Erhöhung der Wohnfläche von 26 auf durchschnittlich 32 m²/EW¹ bis zum Jahre 2010 und etwa 12.000 bis dahin zu bauenden Wohnungen ausgegangen. Mittlerweile beträgt jedoch die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohnerin oder Einwohner bereits 32 m², so dass die 1996 festgelegten Standards teilweise überholt sind. Eine Ursache ist in der Verkleinerung der Haushalte zu suchen. Die 1995 im Vergleich zu anderen Städten noch überdurchschnittliche Haushaltsgröße von 2,2 Personen ist inzwischen auf 2 Personen je Haushalt gesunken.

Es gibt gegenwärtig in der Hansestadt Rostock 108.000 Wohnungen für etwa 103.000 Haushalte.

Rostock ist das Oberzentrum² in einer Region³ von nahezu 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Anfang der 90er Jahre begann sich Rostocks Funktionsfläche wellenförmig auf das Rostocker Umland auszudehnen. Im städtischen Nahumland wurden - weit über die Eigenbedarfe der Dörfer hinausgehend - Gewerbe-, Handels- und Wohngebietsflächen geschaffen.

Die Erweiterungen im Rostocker Umland trugen zur Gefährdung des Stadtlebens durch hohe Verkehrsaufkommen, zur Schließung von städtischen Kindergärten und Schulen sowie zur langsameren Entwicklung zentraler kommerzieller und kultureller Angebote in der Hansestadt Rostock bei. Den negativen Entwicklungen stehen die positiv zu bewertenden Tatsachen entgegen, dass viele Menschen durch das attraktive Umland in der Rostocker Region gehalten

¹ EW- Einwohnerinnen und Einwohner

² wirtschaftliches, soziales und kulturelles Zentrum mit einem definierten Ordnungsraum

³ Planungsregion des Regionalen Planungsverbandes: Mittleres Mecklenburg/Rostock

werden und nicht weiter abwandern und dass die Zuwanderung in die Region durch die neuen Wohnstandorte und die Schaffung gewerblicher Arbeitsplätze verstärkt wird.

Rostocks Stadtlandschaft wird geprägt durch die Warnow mit ihren Zuflüssen und Niederungen, durch Flach- und Steilküsten sowie die ausgeprägten Waldformationen der Rostocker Heide. Auf Grund der günstigen klimatischen Bedingungen ist Rostocks Luft mit weniger Schadstoffen angereichert als in vergleichbaren Großstädten im Binnenland. Insgesamt verfügt die Stadt über eine vergleichsweise günstige ökologische Ausgangssituation, wenn auch in jüngerer Zeit der Druck auf die Naturräume, insbesondere im Küstengebiet, durch erhöhten Motorisierungsgrad, Lärm und Abgase sowie intensivere Sport- und Freizeitangebote gewachsen ist. Ausgangspunkt für den vorausschauenden Umwelt- und Naturschutz in Rostock war eine von 1990 - 1992 durchgeführte Bestandsaufnahme der Umweltsituation. Um die ökologisch wertvollen Landschaftsräume zu erhalten, wurden bisher 35 % der Stadtfläche unter Schutz gestellt. Dadurch weist Rostock zwar einen hohen Anteil natürlicher Böden auf, durch die Ausweisung neuer Baugebiete hat jedoch die Versiegelung von Freiflächen in den letzten Jahren zugenommen.

Die Umstrukturierung von Gewerbe, Handel und Industrie nach 1990 und verändertes Konsumverhalten führten auch in Rostock zu einem sprunghaften Anstieg des Abfallaufkommens. Als Hauptzielrichtung zur Lösung des Abfallproblems wurde deshalb schon 1995 die Abfallvermeidung formuliert.

Durch die nach 1990 möglich gewordene Umstellung der Energieträger von festen Brennstoffen auf Öl und Gas, ein modernes Heizkraftwerk sowie die Energiereduzierung in Industrie, Gewerbe und Haushalten wurden die Schadstoffemissionen erheblich gesenkt. Dieser positiven Entwicklung steht allerdings ein erheblicher Verkehrszuwachs gegenüber, so dass der Gesamtenergieverbrauch nahezu konstant geblieben ist.

Durch die bandartige Ausdehnung Rostocks westlich und östlich der Warnow ohne nennenswerte Querungen führt die Mehrheit der Verkehrswege durch die Stadt hindurch. Seit 1993 verfügt Rostock über ein zukunftsweisendes Handlungskonzept zur Verkehrsplanung, das kontinuierlich weiterentwickelt wurde und seit 1998 als Integriertes Gesamtverkehrskonzept die Grundlage für alle weiteren Planungen darstellt.

Kapitel A Stadtgesellschaft

LEITBILD - CHANCENGLEICHHEIT

Stadtleben bedeutet Dichte und Vielfalt, das Neben- und Miteinander von Menschen verschiedenen Alters, unterschiedlicher Herkunft, Lebenseinstellungen und Interessenlagen. Dazu gehören alle Einwohnerinnen und Einwohner unserer Stadt, d.h. Kinder und Jugendliche ebenso wie Frauen und Männer, allein oder in einer der zahlreichen Familienformen Lebende, Menschen anderer Kulturen, Seniorinnen und Senioren und viele andere. Rostock setzt sich aktiv für eine Atmosphäre gegenseitiger Toleranz und für die Vermeidung von Diskriminierung und Gewalt ein.

Grundsätzliches Ziel ist es, solche städtischen Rahmenbedingungen zu schaffen und aufrechtzuerhalten, mit deren Hilfe allen Einwohnerinnen und Einwohnern gleiche Chancen eingeräumt werden, ihren individuellen Lebensentwurf zu realisieren und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Auf dem Weg wirksamer Beteiligung und Mitbestimmung bringen die Menschen sich sowohl mit ihren unterschiedlichen Sichtweisen als auch aktiv handelnd ein.

Für Menschen mit Benachteiligungen und in besonderen Lebenslagen, z.B. mit gesundheitlichen Einschränkungen, niedrigem Einkommen, bei Langzeitarbeitslosigkeit oder Sozialhilfeabhängigkeit, müssen gezielte Gegenstrategien entwickelt werden. Anliegen ist es, solche Benachteiligungen auszugleichen bzw. zu überwinden.

Zur Verwirklichung der Chancengleichheit von Frauen und Männern werden ihre Interessen und Lebensrealitäten bei allen Entscheidungsprozessen durchgängig und selbstverständlich berücksichtigt¹.

Die Stadtverwaltung Rostock steht vor der Aufgabe, mit geringer werdenden finanziellen Ressourcen qualitativ bessere und effizientere soziale Arbeit zu initiieren, zu fördern und in eigener Regie zu leisten. Die städtische Sozialplanung ist Grundlage für präventives, steuerndes und damit auf die Vermeidung unnötiger Folgekosten gerichtetes sozialpolitisches Handeln. Auf der Basis kontinuierlicher zielgruppen- und geschlechtsspezifischer Analysen werden ressortübergreifende Konzepte entwickelt und wirksame Maßnahmen rechtzeitig ergriffen. So können soziale Probleme vermieden, eingegrenzt oder behoben werden.

Stadt des sozialen Ausgleichs

1. Rostock - eine lebenswerte Stadt für Familien mit Kindern

Familien in ihren vielfältigen Formen (Ehepaare, Lebensgemeinschaften, Alleinerziehende...) übernehmen zentrale Aufgaben der privaten und gesellschaftlichen Daseinsvorsorge. Familien erbringen wesentliche Leistungen bei der Kindererziehung und der Betreuung und Versorgung alter und kranker Menschen.

Familienorientierte Kommunalpolitik ist eine Querschnittsaufgabe und muss in den Zielen und Maßnahmen aller kommunalen Handlungsfelder Berücksichtigung finden². Die Kriterien zur Kinderfreundlichkeit³ werden bei kommunalen Planungen beachtet.

Die Hansestadt Rostock unterstützt die Schaffung familienfreundlicher Rahmenbedingungen wie beispielsweise:

- vielfältige familienbezogene Infrastrukturangebote in unterschiedlicher Trägerschaft von der Kindertagesstätte über Beratungsstellen bis zum Familienzentrum,

¹ wird auch als gender mainstreaming bezeichnet, vgl. Beschluss der Bürgerschaft vom 12.07.2000

² vgl. Konzeption zur Familienförderung in der Hansestadt Rostock, 1999

³ Geschäftsanweisung zur Kinderfreundlichkeit, 1999

- die Förderung differenzierten und familienfreundlichen Wohnens für unterschiedliche Einkommensgruppen (s.a. Kap A: Leitlinie 10),
- kurze Wege auf Ortsteil- und Stadtbereichsebene durch Nutzungsmischung, d. h. Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Erholung usw.,
- ein Wohnumfeld, das Kindern ausreichende und abwechslungsreiche Spielmöglichkeiten bietet und jederzeit, insbesondere von Frauen und Kindern, als sicher erlebt wird,
- eine attraktive Nahverkehrsanbindung mit familienfreundlichen Tarifen (s.a. Kap. C, Leitlinie: 10).

2. Positive Lebensbedingungen für Kinder und Jugendliche schaffen

Kindertagesstätten und Horte bieten auch weiterhin die Betreuung von Kindern im Alter von 0-11 Jahre an. Allen Eltern wird die Wahl von Betreuungsart und Einrichtungsträger einkommensunabhängig ermöglicht. Das Ziel einer "Stadt der kurzen Wege" ist derzeit durch eine entsprechende Verteilung der Kinderbetreuungseinrichtungen im Stadtgebiet realisiert. Für die Zukunft ist diesbezüglich eine Sicherung anzustreben.

Die Angebote der Hansestadt Rostock und der freien Träger der Jugendhilfe, Verbände und Vereine richten sich an alle Kinder, Jugendlichen und Jungerwachsenen, die in Rostock leben. Ziel ist, sie in ihrer individuellen und sozialen Entwicklung zu unterstützen und ihre Identitätsfindung sowie ihre gesellschaftliche Integration zu fördern. Durch interkulturelle Kinder- und Jugendarbeit wird Toleranz gegenüber Menschen anderer Kulturen gefördert und Rassismus und Fremdenfeindlichkeit vorgebeugt.

Die Zahl der Jugendlichen in Rostock bleibt mittelfristig vergleichsweise hoch, d.h. infrastrukturelle Angebote gemäß den Wünschen und Bedarfen dieser Altersgruppe spielen eine wesentliche Rolle im Rahmen der Jugendhilfeplanung. Unterschiedliche Interessen- und Problemlagen von Mädchen und Jungen finden dabei Berücksichtigung.

Im Mittelpunkt der Kinder- und Jugendarbeit steht die Förderung und Unterstützung von Eigenverantwortung und Mitbestimmung. Hierfür müssen neue Wege der Kommunikation zwischen den Generationen gesucht werden, die Kinder und Jugendliche ansprechen und motivieren, ihre Vorstellungen einzubringen, aktiv umzusetzen und gegebenenfalls auch Verantwortung zu übernehmen. Die Bildung von Kinderortsbeiräten in Rostock⁴ ist eine Form der Interessenartikulation aus der Sicht von Kindern (s.a. Kap.A, Leitlinie: 20).

Mit dem Rahmenplan "Jugend hat Vorfahrt" verpflichtet sich die Hansestadt Rostock alles zu tun, der heranwachsenden Generation eine Zukunftsperspektive zu bieten und Verantwortung zu übernehmen. In diesem Sinne ist auch das kooperative Zusammenwirken von Stadtverwaltung, Kommunalpolitik, Gewerkschaften, Arbeitsverwaltung und freien Trägern der Jugendhilfe zu verstehen.

Im Zusammenhang mit der örtlichen Jugendhilfeplanung wird eine bedarfsgerechte, pluralistische, gleichberechtigte Trägerstruktur sichergestellt.

Dabei sind Unterschiede in der Organisationsstruktur und den Arbeitsformen der Träger zu berücksichtigen. Insbesondere werden selbstverwaltete Jugendprojekte, Projekte einer sich als demokratisch verstehenden Jugendszene und solche, die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen flexibel abdecken, gefördert.

Zur Qualitätsentwicklung und Qualitätssicherung ist eine Vernetzung und Kooperation der Beteiligten unter Berücksichtigung des spezifischen Sozialraumes notwendig.

Bestehende Räume und Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit als Orte der Kommunikation, Integration, Freizeit und Lernort von Demokratie und Toleranz, sind den Bedarfen anzupassen und einer ständigen Prüfung zu unterziehen.

⁴ laufender Prozess, bestehen zu Redaktionsschluss noch nicht in allen Ortsteilen

Die Herausbildung und Entwicklung effizienter Strukturen in der Jugend- und Jugendsozialarbeit wird unter Beteiligung der Kinder und Jugendlichen und Wahrung ihrer Mitbestimmungsrechte, der Gewährung des Wunsch- und Wahlrechtes sowie der Vermeidung von sozialen Benachteiligungen umgesetzt. Dem präventiven Ansatz wird hohe Beachtung geschenkt. Im Verlauf dieses Prozesses wird für Träger der freien Jugendhilfe langfristig Planungssicherheit durch kommunale Zuschüsse geschaffen.

Unter Beachtung der sozialräumlichen Strukturen und Bedarfe wird die erweiterte Nutzung vorhandener Räume und Flächen, wie z.B. Sporthallen und -plätze, Kultur- und Bildungsstätten sowie Schulen, in die öffentliche und freie Kinder- und Jugendhilfe einbezogen.

3. Selbstbestimmt leben auch bei körperlichen, geistigen oder psychischen Einschränkungen

Die Stadtgesellschaft wird auch daran gemessen, wie sie mit Menschen, die auf Grund von Krankheit, Behinderung, Alter oder anderen Ursachen mit körperlichen, geistigen oder psychischen Einschränkungen leben, umgeht. Ziel ist es, diese Menschen entsprechend ihren Bedürfnissen zu integrieren, Ausgrenzungen zu verhindern, ihnen gleiche Chancen für die gesellschaftliche Teilhabe zu bieten - sie Teil der Normalität bleiben oder wieder werden zu lassen.

Selbstbestimmtes und weitestgehend selbständiges Leben beginnt mit dem Vorhandensein von Wohnungen, die den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen, über alle Stadtgebiete verteilt und in die Wohngebiete integriert sind.

Ergänzend gilt es, kleinteilige und ortsteilbezogene Angebote in den Bereichen der medizinischen und pflegerischen Versorgung, der sozialen Betreuung und anderen sozialen Dienstleistungen weiterzuentwickeln. Eine Vernetzung mit Angeboten der offenen, nachbarschaftlichen und ehrenamtlichen Hilfe ist anzustreben.

Nicht zuletzt sind Wünsche und Vorstellungen Betroffener stärker als bislang zu berücksichtigen, sowie die Hilfe zur Selbsthilfe durch die Unterstützung von Interessenvertretungen oder Initiativen Betroffener stärker in den Vordergrund zu rücken. Die Verwirklichung des Subsidiaritätsprinzips dient auch hier der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Umgang mit öffentlichen Mitteln.

4. Armut vorbeugen und bekämpfen

Parallel zur Entstehung von Wohlstand und höheren Einkommen für einen Teil der Rostocker Haushalte gibt es eine Reihe von Menschen, deren Zugang zu den Ressourcen dieser Gesellschaft eingeschränkt ist. Zu den Hauptursachen dieser Erscheinung gehört die Erwerbslosigkeit, insbesondere wenn diese über einen langen Zeitraum andauert bzw. häufiger auftritt. In vielen Fällen ist die Abhängigkeit von Sozialhilfe die Folge. Eine Vielzahl von Ursachen kann wiederum zu Wohnungs- oder Obdachlosigkeit führen. Beide Erscheinungen sind Indikatoren für Armutsentwicklungen, denen die Kommune aktiv entgegenwirken muss.

Menschen, die Sozialhilfe erhalten, werden künftig verstärkt in sozialversicherungspflichtige, gemeinnützige Arbeit integriert. Unternehmen, die Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose und Menschen in Sozialhilfe schaffen, sind zu unterstützen.

Für Personengruppen, die Zugangsprobleme zum Arbeitsmarkt haben, z.B. Jugendliche im Anschluss an ihre Ausbildung sowie alleinerziehende Frauen, sind besondere Wege zur beruflichen Bildung und zur Integration in den Arbeitsmarkt zu beschreiten (s.a. Kap. B, Leitlinie 1).

Zur Vermeidung und Überwindung von Wohnungslosigkeit dient ein von der Hansestadt Rostock gemeinsam mit den freien Trägern erarbeitetes "Konzept zur Obdachlosenarbeit", das laufend

fortgeschrieben wird. Um Wohnungslosigkeit vorzubeugen wird kontinuierlich eine qualifizierte aufsuchende Sozialarbeit praktiziert. Für Menschen, die bereits obdachlos geworden sind, gibt es geeignete Unterbringungsformen mit entsprechenden Versorgungs- und Betreuungsangeboten. Ziel ist die Integration Wohnungsloser in normale Wohnverhältnisse.

5. Der sozial-räumlichen Spaltung vorbeugen

Mit dem Entstehen neuer sozial-räumlicher Strukturen und stadtteiltypischer Milieus sind Richtung und Ausmaß der damit verbundenen Verdrängungsprozesse von entscheidender Bedeutung. Die Verdrängung sozial schwächerer Personengruppen in weniger attraktive Ortsteile fördert soziale Ungleichheit und verfestigt Armut. Einer solchen räumlichen Ausgrenzung ist aktiv entgegenzuwirken. Kommunale Strategien müssen sich deshalb darauf richten, die unfreiwillige Zuweisung einkommensschwacher Haushalte in schlechtere Wohnstandorte zu verhindern und infrage kommende Ortsteile rechtzeitig aufzuwerten. Vor diesem Hintergrund muss die Wohnungsvergabepaxis in Rostock regelmäßig einer Bewertung unterzogen werden. Um einer räumlichen Ausgrenzung erfolgreich entgegenwirken zu können, ist eine enge Kooperation zwischen der Stadtverwaltung, der Kommunalpolitik und den Wohnungsunternehmen notwendig.

Für Gebiete, in denen bereits soziale und ökonomische Problemlagen offen zu Tage treten, sind Gegenstrategien im Sinne einer ganzheitlichen Stadterneuerung zu entwickeln. Besonders für die großen Wohngebiete des Rostocker Nordwestens und Nordostens sind Ortsteilentwicklungskonzepte, orientiert an der aktuellen Bund-Länder-Gemeinschaftsinitiative "Soziale Stadt", zu erarbeiten und umzusetzen.

6. Friedliches interkulturelles Zusammenleben fördern

Die in der Hansestadt Rostock lebenden Menschen anderer Nationalitäten sind gemessen an der Gesamtzahl aller Einwohnerinnen und Einwohner eine Minderheit. Sie bereichern unser Leben mit ihrer Kultur, ihren Umgangsformen und Verhaltensweisen und ihren Fähigkeiten. Dies gilt sowohl für die geografisch benachbarten Staaten des Ostseeraums als auch für die hier lebenden Ausländerinnen und Ausländer aus fernen Ländern.

Die Hansestadt Rostock bekennt sich zu einer offenen, demokratischen und sozial orientierten Gesellschaft. Durch ein entsprechendes Arbeitsplatz- und Wohnungsangebot, aber auch durch eine offene Atmosphäre kann Rostock attraktiver für Menschen anderer Nationalitäten werden. Flüchtlinge, insbesondere politisch Verfolgte, genießen einen besonderen Schutz und haben Anspruch auf menschenwürdige Unterbringung und Versorgung. Die Hansestadt Rostock tritt aktiv auf gegen jede Form von Rassismus und Gewalt gegenüber Ausländerinnen und Ausländern. Interkulturelle Projekte und Initiativen, die sich der Prävention von Fremdenhass und Rassismus widmen, haben in Rostock hohe Priorität.

Die Hansestadt Rostock ist bestrebt, die Teilhabe der ausländischen Einwohnerinnen und Einwohner am politischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Leben der Stadt zu verbessern und sie in der Wahrung und Weiterentwicklung ihrer Rechte im öffentlichen Leben zu stärken. Sie unterstützt und fördert das Wirken des Ausländerbeirates als Interessenvertretung für alle Ausländerinnen und Ausländer in der Stadt.

7. Sicherung einer tragfähigen gesundheitsfördernden Infrastruktur

Die Hansestadt Rostock verfolgt seit 1992 das Ziel, die Strategie der Weltgesundheitsorganisation "Gesunde Stadt" umzusetzen.

Die Entwicklung einer gesunden Stadt soll zu einer besseren Nutzung kommunaler Ressourcen führen, die Bindung der Menschen an den eigenen Lebensort fördern und die Fähigkeit des

Einzelnen sowie von Institutionen stärken, für die eigene Gesundheit und die anderer Verantwortung zu übernehmen. Kommunale Gesundheitsförderung wird dabei als ressortübergreifende Querschnittsaufgabe verstanden, die in alle Politikbereiche hineinreicht und nicht ausschließlich dem Gesundheitssektor zuzuordnen ist.

Gesundheitsförderung schließt Maßnahmen zur Erhöhung gesundheitlicher und sozialer Kompetenzen aller Zielgruppen der Bevölkerung ebenso ein wie infrastrukturelle Voraussetzungen zur Gestaltung gesundheitsförderlicher Lebensräume (s.a. Kap. C "Ökologische Stadt").

Die Entwicklung einer tragfähigen gesundheitsfördernden Infrastruktur in der Hansestadt Rostock umfasst eine optimale ambulante und stationäre medizinische Versorgung sowie die Schaffung von Bedingungen, die Gesundheit im Sinne der Definition der Weltgesundorganisation⁵ ermöglichen und zur Lebensqualität der Bevölkerung beitragen.

Bei der Umsetzung des Leitbildes Chancengleichheit muss im Prozess einer präventiven Gesundheitspolitik gesundheitlichen und sozialen Benachteiligungen entgegengewirkt werden. Messkriterium für den Erfolg dieser Strategie ist eine zu entwickelnde Gesundheitsverträglichkeitsprüfung, um stadtpolitische Entscheidungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Gesundheit, die Bedürfnisse, die Interessen und Fähigkeiten der Einwohnerinnen und Einwohner zu hinterfragen.

Der öffentliche Gesundheitsdienst als dritte Säule im Gesundheitswesen und Koordinator kommunaler Gesundheitsförderung in der Hansestadt Rostock konzentriert sich in den kommenden Jahren auf jene Zielgruppen in der Bevölkerung, die durch das bestehende Versorgungssystem nicht erreicht werden.

Zu den Zielen⁶, die besondere Priorität haben, gehören:

- Vorbeugende Gesundheitsförderung bei Kindern und Jugendlichen (z.B. Reihenuntersuchungen, Impfungen usw.),
- Vermeidung der Verbreitung von Infektionskrankheiten bei Erwachsenen durch vorbeugenden Impfschutz,
- Verstärkter Aufbau von Versorgungsstrukturen für den zunehmenden Anteil älterer und alter Menschen an der Rostocker Bevölkerung,
- Entwicklung zusätzlicher ambulanter Betreuungsstrukturen für psychisch Kranke und behinderte Kinder und Jugendliche.

8. Sicherung eines ausgewogenen und qualitativ anspruchsvollen Schulnetzes

Die Hansestadt Rostock verfügt gegenwärtig über ein Netz von insgesamt 88 Schulen unterschiedlichster Schularten in kommunaler bzw. freier Trägerschaft in 124 Schulgebäuden. Ihre Anzahl wird sich im Rahmen der Schulentwicklungsplanung künftig noch weiter reduzieren. Ursache sind die mit der Bevölkerungsentwicklung einhergehenden rückläufigen Schülerzahlen.

Die Stadt verfügt über ein bedarfsgerechtes Angebot an spezifischen Förderschulen und wird diese erhalten und entwickeln. In der beruflichen Bildung ist Rostock zu einem überregionalen Leistungs- und Angebotszentrum geworden. Das breite Angebot aller beruflichen Bildungsgänge wird erhalten.

Die Ausstattung der Schulen soll entsprechend den pädagogischen Ansprüchen weiter komplettiert und modernisiert werden. Die Sanierung der Schulgebäude im Innen- und Außenbereich, eingeschlossen die Entsiegelung und Umgestaltung von Schulhöfen, wird kontinuierlich fortgesetzt

⁵ physisches, psychisches und soziales Wohlbefinden einschließlich der Fähigkeit zur Lebensbewältigung

⁶ Basis ist der 1. Gesundheitsbericht der HRO 1999 und die darin enthaltene Defizitanalyse

und möglichst in barrierefreier Qualität realisiert. In den folgenden Jahren wird die Schulsanierung ein Projekt mit sehr hoher Priorität in der Hansestadt Rostock sein.

Die Um- bzw. Neugestaltung erfolgt entsprechend den Anforderungen der Kinder und Jugendlichen. Initiativen seitens der Schulen, an der Umgestaltung der Schulhöfe aktiv mitzuwirken, werden unterstützt.

Schulgebäude und schulische Anlagen sind zukünftig noch stärker - auch für außerschulische Nutzungen in der unterrichtsfreien Zeit - zu öffnen.

9. Stärkung von Selbsthilfe, lokalen Initiativen und sozialen Netzen

Selbsthilfegruppen und -initiativen stellen eine wichtige Ergänzung der professionellen und institutionellen Angebote der gesundheitlichen und sozialen Versorgung dar. Durch den Zusammenschluss von Menschen zur Bewältigung ganz unterschiedlicher Problemstellungen wird ihr eigenverantwortliches freiwilliges soziales Engagement erhöht. Die Entwicklung von Strukturen, die dies ermöglichen, hat in Rostock einen hohen Stellenwert und ist ein Zeichen der Akzeptanz für die ehrenamtliche Arbeit der Einwohnerinnen und Einwohner.

Die Hansestadt Rostock verfolgt deshalb auch künftig das Ziel, durch ideelle Unterstützung und finanzielle Förderung das selbsthilfefreundliche Klima weiterzuentwickeln, lokale Initiativen zu unterstützen sowie soziale und gesundheitliche Netzwerke zu stärken.

Wohnen in der Stadt

10. Wohnen in der Stadt hat Zukunft: attraktiv, sparsam, flexibel und mittendrin

Für viele Menschen ist das Wohnen in einer Großstadt in unmittelbarer Nähe zu Arbeitsstätten, vielfältigen Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten, einem attraktiven Nahverkehr und vielem mehr die bevorzugte Alternative zum Leben auf dem Land. Das Wohnen in der Stadt verbraucht weniger Fläche und Heizenergie und verkürzt Wege- und Zeitaufwendungen.

Bedingt durch den Bevölkerungsrückgang, die Tendenz zu kleineren Haushalten und durch veränderte Wohnbedürfnisse hat sich qualitativ und quantitativ ein neuer Wohnungsbedarf⁷ entwickelt:

- Von 1- und 2- Personenhaushalten werden vorrangig Wohnungen bis 60 m² Wohnfläche bzw. 2-Raumwohnungen nachgefragt.
- Es existiert ebenfalls ein Bedarf nach Wohneigentum bzw. nach größeren Wohnungen sowohl hinsichtlich der Wohnfläche als auch der Anzahl der Wohnräume für mittlere und höhere Einkommensgruppen. Die Anforderungen an diese Wohnungen stimmen jedoch nicht überein mit der Wohnqualität, die jene großen Wohnungen bieten, in denen kleine Haushalte leben erwarten.
- Zu den neuen Wohnleitbildern gehört die modernisierte Bestandswohnung in einem gepflegten Wohnumfeld mit guter Infrastruktur. Zusätzlich wird der Wunsch nach wohnwertverbessernden Service- und Betreuungsleistungen als Dienstleistungspaket "Wohnraum - Sicherheit - Service - Leistungen" geäußert.
- Es gibt einen ungedeckten Bedarf an Wohnungen für besondere Personengruppen, wie Altersrentnerinnen und -rentner sowie Menschen mit Behinderungen, möglichst mit gesundheitlichem und sozialem Betreuungsangebot, so dass für die nach 1990 errichteten alten- und behindertengerechten Wohnungen mit Betreuungsangebot Wartelisten existieren.
- Unverändert ist der Bedarf an bereits barrierefrei konzipiertem Wohnraum, der nicht den Kategorien alten- oder behindertengerecht zuzuordnen ist, sondern den komplexen Anforderungen eines "Lebenslaufwohnens" entspricht.

Vorausschauend sollen für alle Haushaltsformen und Einkommensgruppen geeignete Wohnstandorte im Stadtgebiet ausgewiesen werden. Der Neubau von Mietwohnungen ist auf die vielfältigen Wohnbedürfnisse von 1- und 2-Personenhaushalten zu konzentrieren, um das gegenwärtige Missverhältnis von großen Wohnungen zu kleinen Haushalten bezogen auf die Anzahl der Wohnräume schrittweise zu beseitigen.

Die Nachfrage nach selbstgenutztem Wohneigentum ist zu erfüllen, indem preisgünstiges Bauland im Stadtgebiet angeboten wird.

Neue Wohn- und Wohnfinanzierungsformen wie Mehrgenerationenwohnen, Kleingensenschaften bzw. ökologisches Planen und Bauen bedürfen besonderer öffentlicher Unterstützung und Beratung.

Zur Verbesserung der Wohnqualität und der städtebaulichen Beschaffenheit sollen für den neuen Wohnungsbau in der Stadt flächensparende Bauformen mit hoher Dichte, wie z.B. Stadthäuser, moderner Geschosswohnungsbau (z.B. mit Maisonettes) oder Haus-im-Haus-Wohnformen entwickelt werden. Die von den Eigentümern selbstgenutzten Wohnungen bzw. gemeinnützig ausgerichtetes Gruppenwohneigentum sollen ebenfalls in städtisch-kompakten Bauformen mit attraktiver Architektur errichtet und gefördert werden.

⁷ Eigene Berechnungen der Hansestadt Rostock

Barrierefreie Wohnungen und ein entsprechendes Wohnumfeld sind Voraussetzungen für die Integration mobilitätseingeschränkter Menschen. Auf die Durchsetzung der Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden und Räumen ist daher zu achten. Aber auch für Wohnungen und Wohngebäude soll ein größtmögliches Maß an Barrierefreiheit durch Überzeugung und Unterstützung der Bauherren erreicht werden.

11. Gut erhaltener und modernisierter Wohnraum für unterschiedliche Ansprüche

Die Modernisierungen tragen nachhaltig zur Erhöhung der Wohnqualität bei und stärken die Bindung an die Wohnung und damit die Identifikation mit dem Ortsteil und dem Wohnort Rostock. In der Einheit von Städte- und Wohnungsbauförderung ist die Lebens- und Wohnqualität im vorhandenen Wohnungsbestand, insbesondere in den Wohngebieten im Rostocker Nordwesten und Nordosten aufzuwerten. Um dies zu erreichen, muss die Wohnraummodernisierung, die im Wesentlichen bis 2005 abgeschlossen sein wird, einhergehen mit der Gestaltung des Wohnumfeldes und der Schaffung der notwendigen Infrastruktur. Dazu gehören z.B. Begrünung, Freizeitangebote für verschiedene Nutzergruppen und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Gezielte Rückbauten können überhöhte Dichten auflockern, städtebauliche Missstände beseitigen und extreme Instandsetzungskosten vermeiden. Auf geeigneten Standorten können nach Abwägung aller Interessen architektonisch interessant gestaltete Ergänzungsbauten für Verbesserungen sorgen.

Die zukünftige Entwicklung der Großwohnsiedlungen ist vor allem ein soziales Aufgabenfeld. Deshalb gilt es, eine lokale Gemeinwesenarbeit zu initiieren in Anlehnung an die aktuelle Bundesländer-Gemeinschaftsinitiative "Soziale Stadt". Betroffene sind in künftige Planungen stärker einzubeziehen als bisher (s. a. Kap. A, Leitlinie 20).

Im Prozess der unmittelbaren Wohnraummodernisierung ist die Attraktivität der Wohnungen durch Zuschnittsveränderungen zu erhöhen. Zu weiteren qualitativen Verbesserungen gehören u.a. Veränderungen der Wohnungsflächen sowie energiesparende und funktionelle Ergänzungen, die Berücksichtigung individueller Wünsche und Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer.

Für mobilitätseingeschränkte, hilfs- oder pflegebedürftige Menschen soll die Modernisierung bei Bedarf durch den Einbau von Aufzügen und Maßnahmen der Wohnungsanpassung begleitet werden. Dies ist auch im Interesse der Erhaltung einer durchmischten Altersstruktur. Weitere wohnwertverbessernde Service-, Betreuungs- und Sicherheitsleistungen unterstützen eine selbstbestimmte und selbständige Lebensführung.

12. Wohnen in der Stadt - auf sozial verträgliche Art

Mit dem Belegungsbindungsgesetz des Landes wurden die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass 30.000 Wohnungen aus dem kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbestand über eine Belegungsbindung bis zum Jahre 2013 ausschließlich unteren Einkommensschichten vorbehalten bleiben. Auf der Grundlage der Verpflichtung, jede zweite freiwerdende Wohnung an einen Haushalt mit Wohnberechtigungsschein zu vermieten, hat die Hansestadt Rostock mit den Wohnungsunternehmen Kooperationsverträge abgeschlossen.

Die Nachfrage nach preiswertem Wohnraum für Alleinstehende, Alleinerziehende und junge Paare kann nicht ausreichend realisiert werden, ausgenommen in nicht modernisierten Wohnungen. Es fehlt an Wohnungen mit dauerhafter sozialverträglicher Mietpreisbindung für Menschen mit niedrigem Einkommen.

Für die vorrangige Wohnraumversorgung von Personen mit besonders komplizierten Wohnungsproblemen gelten Dringlichkeitskriterien. Das "Konzept zur Obdachlosenarbeit" der Hansestadt Rostock ist konsequent umzusetzen.

Die Idee genossenschaftlichen Wohneigentums sollte für den Wohnungsbau reaktiviert werden. Gruppenorientierten Wohn- und Wohneigentumsformen wird im Rahmen der städtischen Möglichkeiten Unterstützung gewährt. Gruppenselbsthilfe in Verbindung mit kostensparenden Baulösungen, geringen Grundstückskosten, solidarischer Finanzierung und öffentlicher Förderung kann entscheidend dazu beitragen, innerstädtisches Wohn-eigentum und Mietwohnraum für junge, kinderreiche bzw. einkommensschwächere Familien finanzierbar zu machen.

Kultur

13. Rostock als Kulturstandort fördern

Als größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern hat Rostock eine wichtige kulturelle Funktion für ihre Einwohnerinnen und Einwohner und für die des Umlandes, für Gäste und Touristen wahrzunehmen. Gleichzeitig trägt die Hansestadt Rostock Verantwortung für die kulturelle Ausstrahlung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in den nordeuropäischen Raum.

Der alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens erfassende Wandel eröffnet Chancen für die Stadt und ihre Einwohnerinnen und Einwohner, diese zu nutzen, erfordert ein Klima der Offenheit, Toleranz und Kreativität. Kultur im weitesten Sinne ist maßgeblich an der Entwicklung dieses Klimas beteiligt und bedarf deshalb ganz besonderer Aufmerksamkeit. Hinsichtlich ihrer Förderung und Ausgestaltung stellt sie eine Querschnittsaufgabe dar.

Die Kommunale Kulturpolitik orientiert sich an der unverwechselbaren, historisch gewachsenen Eigenart der Stadt, bewahrt diese und befördert gleichzeitig Freiräume für neue Lebensformen, die nicht nur auf das Zweckdienliche und Kommerzielle reduziert werden dürfen.

14. Erhalt und Weiterentwicklung der kulturellen Vielfalt

Stadtkultur stützt sich nicht nur auf eine Vielzahl von Kulturen und Kulturarten, sondern sie unterstützt und entwickelt diese. Kulturelle Vielfalt schließt Toleranz und Achtung gegenüber anderem Denken, Handeln und Fühlen ein. Sie bietet Räume für die Realisierung der unterschiedlichsten Interessen und die Widerspiegelung weltweiter kultureller Vielfalt und trägt dazu bei, dass die Menschen sich in der Stadt wohl fühlen und sich mit ihr identifizieren.

Kulturarbeit und Kulturförderung in der Hansestadt richtet sich an alle Menschen, unabhängig von ihrer Herkunft, ihrem Alter, ihrem Geschlecht und ihren kulturellen Bedürfnissen. Sie sollen teilhaben an:

- einer lebendigen Musik- und Theaterszene,
- einer leistungsstarken, modernen Stadtbibliothek, deren Leistungen in den Ortsteilen wahrgenommen werden können,
- einer Museumslandschaft, die das besondere Profil Rostocks unterstreicht,
- den Angeboten vielschichtiger Bildungseinrichtungen, wie Volkshochschule, Musik-, Kunst- und Tanztheaterschulen, Werkstätten für Medienkultur,
- den Veranstaltungen und Angeboten der Jugendkulturklubs und der alternativen Kulturszene ebenso wie an denen der Stadtteilkulturzentren und der kulturellen Initiativen der Kirchen und anderer Glaubensgemeinschaften.

Weiterentwicklung der kulturellen Vielfalt bedeutet auch, sich den kulturellen Herausforderungen der Informations- und Mediengesellschaft des 21. Jahrhunderts zu stellen. Die Hansestadt

Rostock unterstützt die Verbreitung neuer medialer Kulturtechniken in Medienprojekten und fördert die Integration neuer Medien in die Arbeit bestehender Kultur- und Medieneinrichtungen.

15. Unterstützung der Kulturentwicklung von "unten"

Neben der institutionalisierten Kultur ist Kulturentwicklung von "unten" eine wesentliche Voraussetzung für die Verwirklichung von Chancengleichheit, Partizipation und sozialer Integration in der Stadt. Die Entwicklung der freien Kulturarbeit von Gruppen, Vereinen und Einzelpersonen wird durch die kommunale Kulturpolitik unterstützt, aber nur begrenzt mitgeplant und mitgesteuert. Eine enge und sich ergänzende Zusammenarbeit zwischen der freien Kulturszene Rostocks und den städtischen Kultureinrichtungen ist selbstverständlich.

Freie Kulturarbeit ist unverzichtbarer Bestandteil der Stadtkultur.

Wesentliche Schwerpunkte der freien Kultur sind:

- die Stärkung des kulturellen Lebens in den Ortsteilen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen,
- die Bereiche Heimatpflege und niederdeutsche Sprache, die Rostock als Hanse- und Hafenstadt profilieren,
- Initiativen, die das interkulturelle Profil Rostocks stärken,
- die freischaffenden Künstlerinnen und Künstler,
- die Bereiche: Film, neue Medien, Musik und Literatur.

16. Aktivitäten der umfassenden Bildung für Zukunftsfähigkeit in globaler Verantwortung werden von der Hansestadt Rostock unterstützt

Die Entwicklung von Zukunftsfähigkeit beinhaltet auch die schrittweise Veränderung von Lebensstilen, Verhaltens- und Verfahrensweisen auch im Umgang mit Bildung und Kultur. Die Hansestadt Rostock unterstützt Initiativen von Schulen, Bildungs- und Kultureinrichtungen in kommunaler und freier Trägerschaft, der Universität, der Wirtschaft, der Gewerkschaften, der Kirchen und Glaubensgemeinschaften, die die Entwicklung von Zukunftsfähigkeit in globaler Verantwortung vorantreiben. Hier wirkt die Stadt koordinierend, vernetzend und beratend.

Die Arbeit der Kulturbildungseinrichtungen, ob in kommunaler oder freier Trägerschaft, verdient besondere Beachtung, da sie die Möglichkeit bietet, kulturelle Kompetenz in Theorie und Praxis der unterschiedlichsten Kulturbereiche zu erwerben. Für Zukunftsfähigkeit in globaler Verantwortung ist diese Kompetenz unverzichtbar.

17. Die Kommune wirkt als Kulturmoderatorin

Die Kommune übernimmt auch die Aufgabe, Stadtkultur zu moderieren und anzuregen. Dazu gehört die Koordinierung von Veranstaltungen, die Vernetzung unterschiedlicher Träger, die Zusammenarbeit mit Schlüsselpersonen und die Verantwortung für lokale (Frei)Räume. Moderation bedeutet in diesem Zusammenhang auch, dafür zu sorgen, dass Erleben von und Beteiligen an Kultur in vielen Ortsteilen der Stadt möglich ist.

18. Förderung vielfältiger sportlicher Angebote

Die sportorientierte Freizeitgestaltung der Einwohnerinnen und Einwohner unserer Stadt folgt immer stärker den Ansprüchen Gesundheit, Wohlbefinden und Lebensqualität. Diese Ansprüche zu verwirklichen, bieten der Sport in Sportvereinen, die kommerziell orientierten Angebote oder die individuell bestimmte Form vielfältige Gelegenheit. Alle Formen lassen dem allgemeinen

Entwicklungstrend folgend ein steigendes Wachstum erwarten. Die selbstbestimmte Verwirklichung sportorientierter Freizeit soll langfristig durch ein Netz moderner zukunftsfähiger Sportstätten gefördert werden.

Die Entwicklung der Rostocker Sportstätteninfrastruktur⁸ orientiert ihre Entwicklung dazu an folgenden Funktionen:

- Sport als Teil der Alltagskultur und Bewegungsaktivitäten des unorganisierten spontanen Spielens,
- Sport als organisierte Aktivität mit dem Schwerpunkt des selbstorganisierten und selbstbestimmten Sporttreibens in den Vereinen,
- Spitzensport mit hoher Publikumsattraktivität und Medienwirksamkeit, der weit über die Grenzen des Landes ausstrahlt und die touristische Anziehungskraft der Stadt erhöht.

Für alle Alters- und Zielgruppen sollen geeignete und zeitgemäße sportliche Angebote in erreichbarer Nähe gesichert und entwickelt werden.

Zukünftige Sportangebote müssen sowohl den steigenden Anteil sportlich aktiver, die Zunahme des Anteils älterer und alter Menschen in Rostock und die spezifischen Bedürfnisse von Frauen und Mädchen berücksichtigen. Vorhandene Sportstätten und Schulsporthallen und -plätze sind optimal zu nutzen.

19. Kultur und Sport als Wirtschaftsfaktoren nutzen

Kunst, Kultur und Sport sind wichtige Voraussetzungen für die Identitätsbildung und für die Lebensqualität in einer Stadt. Dadurch werden sie gleichzeitig bedeutende Wirtschaftsfaktoren - zum einen als Arbeitgeberinnen, zum anderen als Magneten für Tourismus und Gewerbeansiedlung.

Zur Stadtkultur gehören nicht nur die von der Stadt finanzierten Einrichtungen und die von ihr geförderte freie Kulturszene, sondern auch die kommerziellen Angeboten von Agenturen, Kinos, Verlagen, Buchhandlungen, Galerien, Grafikstudios usw. Die Kulturwirtschaft stellt eine breite Palette weit ausdifferenzierter, aber oft miteinander vernetzter Wirtschaftsbranchen dar.

Für privates Engagement und private Finanzierung lassen Rostocker Kultur- und Sportpolitik ebenso Spielraum wie für die Organisation von Veranstaltungen durch private Agenturen oder die kommerzielle Verbindung von Kultur, Sport und Tourismus.

Die Kommune ist nur dort Trägerin von Veranstaltungen, wo sie dies besser und effizienter als andere tätigen kann.

Der Fußballclub FC Hansa Rostock e.V. hat mit seinen Bundesligaspielen und dem dazugehörigen Umfeld sowie seiner Werbewirksamkeit als Wirtschaftsfaktor für die Stadt wie auch die Region Bedeutung.

Transparenz und Mitbestimmung

20. Erneuerung der Planungs- und Entscheidungskultur

Weg und Ziel des Agenda 21-Prozesses in unserer Stadt ist es, Bedingungen für eine offene Diskussions- und Dialogkultur aller gesellschaftlichen Akteure und vieler Einwohnerinnen und Einwohner zu schaffen.

Zu den modernen, auf Kooperation, breiten Konsens und Kontinuität angelegten Planungsverfahren gehören die frühzeitige Bürgerbeteiligung, die Orientierung auf kleinteilige

⁸ Sportkonzept der Hansestadt Rostock, 1998

Planungen in einem langfristigen, strategischen Kontext, Projektarbeit und die Erarbeitung von Alternativen. Dabei geht die Stadtverwaltung offen auf die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt zu. Vielfältige Gremien (z.B. Beiräte, Runde Tische und Arbeitskreise) sollen auf den jeweiligen Entscheidungsebenen die Beteiligung breiter Kreise gewährleisten. Im Rahmen der dazu notwendigen Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sind die Chancen, die die neuen Medien bieten, verstärkt zu nutzen (s.a. Kap. B, Leitlinie 11).

Die in allen Rostocker Ortsteilen wirkenden gewählten Ortsbeiräte sind wichtiger Teil demokratischer Willensbildung in unserer Stadt. Die Beratungen sind öffentlich und ermöglichen den Einwohnerinnen und Einwohnern, ihre Fragen und Probleme selbst zu artikulieren. Die Ortsbeiräte werden in alle, ihren jeweiligen Ortsteil betreffenden, kommunalpolitischen Entscheidungen einbezogen. Auf Ortsteil- oder Quartiersebene können darüber hinaus mit der Methode des Stadtteilmanagements und durch die Einrichtung von Bürgerhäusern und Stadtteilbüros weitere Entwicklungspotenziale erschlossen und Konflikte zwischen unterschiedlichen Interessengruppen ausgeglichen werden.

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Interessen aller Bevölkerungsgruppen gleichberechtigt Berücksichtigung finden. Beispielsweise unterstützt die Stadt Rostock den Aufbau und das Wirken von Kinderortsbeiräten, Jugendstadteittischen, des FrauenPolitischen Tisches, des Ausländer- und des Seniorenbeirates. Bei der Besetzung von Beteiligungs- und Entscheidungsgremien verfolgt die Hansestadt Rostock das Ziel, Frauen entsprechend ihrem Anteil an der Bevölkerung einzubeziehen. Thematische Beteiligungsangebote fördern Entscheidungs- und Standortfindungsprozesse.

Ziel der Kommunalpolitik und -verwaltung ist eine für die Rostockerinnen und Rostocker transparente Planungs- und Entscheidungskultur. Die Beteiligung der Bevölkerung muss frühzeitig gesucht werden. Städtische Vorhaben werden öffentlich diskutiert, bevor sie einen entsprechenden Reifegrad haben und bereits Kosten verursachen. Entscheidungen müssen anhand von Abwägungskriterien nachvollziehbar sein. Nur so können die Menschen wirklich mitentscheiden, sich mit den Planungsergebnissen identifizieren und in Umsetzungsprozesse aktiv einbringen.

21. Modernisierung der Stadtverwaltung

Die Verwaltungsmodernisierung ist ein Prozess, der erhöhte Anforderungen an die Dienstleistungsqualität und Bürgernähe, die Wirtschaftlichkeit, sowie an die Leistungsbereitschaft der Beschäftigten stellt.

Vor dem Hintergrund der derzeit großen Handlungserfordernisse werden folgende drei Hauptziele die Modernisierung der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock in den nächsten Jahren bestimmen:

- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Stadtverwaltung

Die vorhandenen finanziellen, organisatorischen und personellen Ressourcen müssen effektiver und effizienter genutzt werden, um mehr Gestaltungs- und Investitionsspielraum zu gewinnen.

Eine der tragenden Säulen des neuen Steuerungsmodells ist der Aufbau eines Controlling-Systems. Ziel ist es, zu einer zeitgemäßen und effektiven Steuerung der Verwaltungsabläufe zu gelangen.

Controlling soll - in die Zukunft gerichtet - die Informationsversorgung und -auswertung zur Unterstützung der Verwaltungsführung und der Bürgerschaft sicherstellen.

Voraussetzungen für ein funktionierendes Controllingsystem sind die Erstellung des Produktbuches, die Geschäftsprozessoptimierung, die Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung, die Erarbeitung von Kennzahlen und Indikatoren sowie der Aufbau eines Berichtswesens.

- Steigerung der Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft der Beschäftigten

Auf der Basis eines Personalentwicklungskonzeptes werden in der Stadtverwaltung die Grundlagen für eine systematische Personalentwicklung geschaffen.

Bei der Stellenbesetzung, insbesondere von Entscheidungs- und Führungspositionen, ist auf eine gleiche Repräsentanz von Frauen und Männern hinzuwirken. Frauenförderpläne sind dazu vorerst unverzichtbar.

Personalentwicklung erhebt den Anspruch, den Bedarf und die Anforderungen der Verwaltung mit den Interessen, Wünschen und Bedürfnissen der Beschäftigten soweit wie möglich in Einklang zu bringen.

Hierzu bedarf es einer Zusammenarbeit, die geprägt ist durch regelmäßige, zielorientierte Kommunikation zwischen Vorgesetzten und Beschäftigten auf allen Hierarchieebenen.

Dazu ist die Stadtverwaltung nach modernen Maßstäben flacher Strukturen umzubauen, zu der die Auflösung starrer Hierarchieebenen ebenso gehört wie die Einbindung der Beschäftigten in klar definierte Verantwortungsbereiche.

Den steigenden Ansprüchen an die Qualität und Quantität der Aufgabenerfüllung durch die Beschäftigten ist mit einer gezielten Aus- und Fortbildungsplanung zu begegnen. Dabei sind Aspekte einer ganzheitlichen Bildung für Zukunftsfähigkeit zu beachten.

Mit flexiblen Arbeitszeitregelungen wird den Anforderungen an ein großes "Dienstleistungsunternehmen" ebenso Rechnung getragen, wie dem Bedürfnis der Beschäftigten nach Flexibilität.

- **Dezentralisierung von Verwaltungsaufgaben**

Die Stadtverwaltung muss zukünftig noch bürgerfreundlicher arbeiten. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Umsetzung des Konzeptes "Ortsamt 2000". Das heißt, kleinere Verwaltungsbereiche auf Ortsebene übernehmen eine Vielzahl der Aufgaben, die ansonsten zentral geleistet wurden. Sie arbeiten nicht ressortbeschränkt, sondern interdisziplinär und bürgernah vor Ort. Kennzeichen dieser Büros sollen Wohnernähe, Effizienz und Kalkulierbarkeit sein. Modernisierungen dieser Art können nachhaltig kostensparend wirken. Um die Arbeitsfähigkeit der dezentralisierten Verwaltung zu fördern, sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ganzheitlichem Handeln zu motivieren und zu befähigen. Für lange Öffnungszeiten, wenig Nachbearbeitungsbedarf und kurze Wartezeiten sind computergestützte Vernetzung und zeitsparende Kommunikationstechnik eine unabdingbare Voraussetzung (s.a. Kap. B, Leitlinie 11).

22. Aufbau und Einführung von Umweltmanagement und Umweltcontrolling in der Stadtverwaltung

Umweltmanagement und Umweltcontrolling tragen zur nachhaltigen Entwicklung und zur Schaffung einer effizienten, transparenten und umweltgerechten Verwaltung bei. Sie helfen, die Umwelt zu schützen und Kosten zu senken. Zugleich bietet sich dadurch eine gute Grundlage, enger mit der Wirtschaft zusammenzuarbeiten.

Im Rahmen der Verwaltungsreform soll ein Umweltmanagementsystem aufgebaut und schrittweise in allen Organisationsstrukturen eingeführt werden. Grundlage dafür wird eine von allen Beschäftigten akzeptierte kommunale Umweltpolitik sein, welche die Gesamtrichtung des Umweltschutzes und die Grundsätze der Handlungen der Stadtverwaltung definiert. Ziele und Maßnahmen zur systematischen Vorgehensweise sind in einem kommunalen Umweltprogramm zu verankern. Die Ergebnisse werden regelmäßig veröffentlicht. Für die Beschäftigten werden Möglichkeiten der aktiven Mitgestaltung im aufzubauenden Umweltmanagementsystem geschaffen.

23. Regionalisierung von Verwaltungsaufgaben

Die Abstimmung zwischen den Umlandgemeinden und der Hansestadt Rostock ist zu intensivieren. Der Regionale Planungsverband (RPV) ist ein Gremium, welches die Interessen der

Gebietskörperschaften moderierend harmonisiert und die Region nach außen vertritt. Unter der Regie des RPV wird eine abgestimmte Regionale Agenda 21 für das mittlere Mecklenburg und Rostock (MM/R)⁹ erarbeitet und umgesetzt. Damit soll für die Region ein auf die Zukunft gerichtetes Handlungsprogramm unter dem Leitbild der nachhaltigen Regionalentwicklung entstehen.

Der Regionale Planungsverband ist durch die Kommunen hinsichtlich seiner Verantwortung für die nachhaltige Entwicklung der Region zu stärken.

Zur Infrastrukturplanung sowie zu Kosten- und Nutzenverteilungen sollen Zweckverbände genutzt werden. Stadt-Umlandverträge sollen die regionalen Gemeinsamkeiten stärken und die Verbindlichkeit der Planung entsprechend dem Regionalen Raumordnungsprogramm sichern. Alle Fachplanungen der Gebietskörperschaften enthalten Aussagen, die zur Umsetzung des Regionalen Raumordnungsprogrammes und der Erarbeitung der Regionalen Agenda 21 MM/R beitragen. Die Aktivitäten der kreisfreien Stadt Rostock sowie die der Landkreise und Gemeinden werden durch die jeweiligen Büros und Ansprechpartner für die Lokale Agenda 21 im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung koordiniert.

Kapitel B - Arbeit und Wirtschaft

Leitbild - FLORIERENDE UNIVERSITÄTS- UND HAFENSTADT IN EUROPA

Ziel Rostocker Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik sind ökonomisch effiziente und konkurrenzfähige Arbeitsplätze, die sich an ökologischen und sozialen Kriterien ausrichten.

Diese Zielstellung beinhaltet Planungssicherheit für Investoren, Umsetzung der Forschungs- und Entwicklungspotenziale der Universität und der Technologiezentren sowie aktivierende Großvorhaben wie Messe, Warnowquerung und Internationale Gartenbauausstellung. Weiterhin sind gezielte Investitionen in die Rostocker Infrastruktur, in die Verbesserung der Wohnqualität und des Wohnumfeldes, die Kultur sowie die berufliche Qualifizierung der Rostockerinnen und Rostocker erfolversprechende Wege, die Rostocker Wirtschaft nachhaltig zu beleben.

Die Hansestadt Rostock stellt sich auf ihrem Weg zur nachhaltigen Entwicklung der globalen Verantwortung einer ressourcenschonenden Wirtschaft, die ihren Beitrag zur Verringerung des gravierenden Nord-Süd-Gefälles leistet.

Arbeit

1. Der Rostocker Weg: Verknüpfung von Wirtschafts- und Arbeitsförderung

Gegenwärtige Prognosen zur Entwicklung von Arbeitskräftenachfrage und Arbeitskräfteangebot signalisieren weiterhin erhebliche Beschäftigungsdefizite in Rostock.

Kommunale Initiativen sollen dazu beitragen, die voraussichtlich noch langfristig bestehenden Beschäftigungslücken schließen zu helfen:

⁹ am 19.04.00 durch den RPV beschlossen

- Arbeitsplatzorientierte Wirtschaftsförderung ist die beste Arbeitsförderung. Deshalb muss die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen im ersten Arbeitsmarkt oberste Priorität der Arbeitsmarktpolitik haben. Die Bereitstellung von mehr Arbeits- und Ausbildungsplätzen für Jugendliche ist eine wesentliche Voraussetzung, um der Abwanderung von Jugendlichen zu begegnen.
- Zukunftsorientierte, nachhaltig wirtschaftende Betriebe werden besonders unterstützt, z. B. Betriebe, die nach einem Qualitäts- und Umweltmanagementsystem arbeiten und sich der Umweltbetriebsprüfung (Ökoaudit) unterziehen.
- Kommunale und sonstige öffentliche Investitionen in städtische Infrastrukturen werden so eingesetzt, dass ein möglichst hoher Beschäftigungseffekt erzielt wird.
- Rostock geht neue Wege bei der Verteilung von Arbeit: Für kommunale Verantwortungsbereiche entwickelt die Stadt differenzierte Konzepte zu unterschiedlichen Formen der Teilzeitarbeit sowie zur Flexibilisierung der Arbeitszeit, um Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu schaffen.
- Die Gleichstellung von Frauen und Männern ist in allen Branchen und Qualifikationsstufen anzustreben, auch bei der Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit.
- Die berufliche und soziale Qualifikation wird durch ein kommunales Beratungsnetz zur Weiterbildung unterstützt.
- Die Kommune bemüht sich um die Bereitstellung von Drittmitteln für arbeitsmarktpolitische Projekte, auch weil dadurch weitere externe Finanzmittel mobilisiert und zusätzliche arbeitsmarktpolitische Effekte erreicht werden können.
- Durch marktorientierte Arbeitsförderbetriebe werden Langzeitarbeitslose und Sozialhilfeempfänger wieder in die reguläre Beschäftigung integriert. Gut qualifizierte Arbeitskräfte des zweiten Arbeitsmarktes können ihre Erfahrungen und Fähigkeiten der einheimischen Wirtschaft zur Verfügung stellen. Dieser Prozess ist durch das Arbeitsamt zu fördern.
- Die Kommune unterstützt Arbeitsprojekte für Menschen mit Behinderung, insbesondere im Dienstleistungs- und Tourismusbereich. Dabei ist die Einrichtung eines Integrationsfachdienstes eine weiterführende Initiative.

Arbeitsförderung wird so gestaltet, dass sich möglichst große Effekte nicht nur für die Wirtschaftsförderung, sondern auch für die Infrastruktur-, Sozial- und Umweltpolitik sowie für den kulturellen Sektor ergeben. In diesem Sinne ist Arbeitsförderung ein bedeutender integrativer Beschäftigungsfaktor. Sie kann die Wirkung anderer Bereiche unterstützen, u. a.:

- Die Wirtschaftsförderung durch Qualifizierungsmaßnahmen,
- die Sozialpolitik durch Wiedereingliederung bestimmter Zielgruppen in den Arbeitsalltag,
- die Infrastruktur durch die Gestaltung des Wohnumfeldes.

2. Rostock sichert langfristig ein ausreichendes Arbeitsplatzangebot

Oberstes Ziel für die Stadt Rostock ist eine stabile wirtschaftliche Entwicklung, die langfristig ein ausreichendes Arbeitsplatzangebot im ersten Arbeitsmarkt schafft und sichert.

Diesem Ziel dient

- die Förderung der bestehenden Unternehmen, damit diese erhalten werden und expandieren können,
- die Ansiedlung von Unternehmen durch Gewinnung von Investoren aus dem In- und Ausland,
- die Förderung von Existenzgründern, damit neue Unternehmen und somit neue Arbeitsplätze entstehen.

Für eine mittelfristig anzustrebende Einwohnerzahl von etwa 200.000 sind wenigstens 100.000 Arbeitsplätze erforderlich. Weitere 10.000 bis 20.000 Arbeitsplätze werden der Bedeutung des Oberzentrums gerecht.

Der wirtschaftliche Strukturwandel ist in der Richtung zu unterstützen, dass ein sozial und ökologisch sinnvolles Arbeitsplatzangebot mit verstärkten regionalen Warenströmen entsteht. Dabei ist die Flächeninanspruchnahme durch vorrangige Innenentwicklung (Flächenrecycling) und intensive Nutzung der Gewerbeflächen zu reduzieren sowie die räumliche Zuordnung von Arbeiten und Wohnen zu verbessern (s. Kapitel D).

Wirtschaft

3. Rostock entwickelt eine sektoral breit diversifizierte Wirtschaftsstruktur vorwiegend kleinerer und mittlerer Betriebe

Die Rostocker Wirtschaftsstruktur ist geprägt durch eine Vielzahl von kleinen und mittleren Unternehmen. Sie sind gemeinsam mit wenigen großen, meist überregionalen oder internationalen Konzernen zugehörigen Betrieben die Träger der wirtschaftlichen Leistungen in Stadt und Umland. Moderne und flexible Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus, der Elektrotechnik/Elektronik, der Bereiche Logistik, Handel und Vertrieb, Umwelttechnik und Entsorgung sowie anspruchsvolle Ingenieur- und andere Dienstleistungen werden auch künftig ganz wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung beitragen und einen wesentlichen Teil der Arbeitsplätze sichern.

Die vielfältige Betriebsstruktur ist durch ein kommunalpolitisches Konzept zu unterstützen. Neuansiedlungen sowie weitere Diversifizierungen der Betriebsgrößenstruktur und des Branchenmixes sind zu fördern. Gemeinsam mit der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern sucht die Stadt nach Wegen zur stärkeren Einbindung der lokalen Zulieferindustrie und zur Berücksichtigung der Leistungsangebote der regionalen Wirtschaft auf materiellen und ingenieurtechnischen Gebieten bei kommunalen und anderen öffentlichen Aufträgen.

Die bestehenden größeren Produktionsstätten sind zu erhalten. Von ihnen gehen weiterhin erhebliche Impulse für die Wirtschaft der Stadt und ihrer Region aus.

Durch verstetigte Subventionen hervorgerufene lokale und sektorale Branchenkonzentrationen sind zu vermeiden.

In einem kommunalen Gewerbeflächenprogramm sind vorrangig die Bedürfnisse kleinerer und mittlerer Unternehmen nach kostengünstigen Flächen unterschiedlichster Größe und Lage zu berücksichtigen. Wirtschaftsfördernde Maßnahmen orientieren sich an den differenzierten Bedürfnissen unterschiedlicher Betriebsgrößen und Branchen. Ein ausgewogener Mix von Kleingewerbe, (Facheinzel-) Handel und Wohnen dient der Belebung der Innenstadt.

Unternehmerinnen leisten einen zunehmend wichtigen Beitrag zum Wirtschaftsleben der Hansestadt. In ihren Bemühungen, eigene Unternehmen zu gründen und damit Arbeitsplätze zu schaffen, werden sie durch die Kammern und Verbände der Wirtschaft sowie durch die Kommune in besonderer Weise unterstützt.

Kommunale Aufträge berücksichtigen möglichst lokale Anbieter und kleinere Unternehmen. Die Stadt prüft die Chancen und Risiken der Privatisierung öffentlicher Aufgaben nach dem langfristigen Nutzen für das Gemeinwesen. Privatisierungen sollten demnach auch umkehrbar sein.

Die Stadt entwickelt und pflegt in Zusammenarbeit mit Kammern und Verbänden ein Marketingkonzept für Güter und Dienstleistungen "made in Rostock". Im Rahmen von Städtepartnerschaften oder Kontakten zu Ostseeanrainern werden alle Möglichkeiten genutzt, um für Rostocker Exportgüter und -dienste zu werben.

Gefördert wird die Zusammenarbeit zwischen wissenschaftlichen Einrichtungen und Wirtschaftsunternehmen, um lokale Netzwerke aufzubauen und lokale Innovationspotentiale zu mobilisieren. Die vorhandene Wissenschaftslandschaft ist dazu ebenso auszubauen, wie Unternehmensnetzwerke auf lokaler und ostseeregionaler Ebene.

4. Der maritime Sektor mit Häfen, Schiffbau, Reedereien und Fischwirtschaft als wichtiges Standbein

Die maritime Wirtschaft einschließlich Forschung, Lehre, Behörden und Zulieferindustrie bleibt eine strukturbestimmende Branche in der Stadt. Rostock hat aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage gute Chancen, von den Handelsströmen zwischen den skandinavischen Staaten, Polen, dem Baltikum, Russland und dem mittel- und südeuropäischen Raum sowie nach Übersee zu profitieren. Ziel ist es, Rostock zu einer attraktiven Verkehrs- und Handelsdrehscheibe im Ostseeraum auszubauen. Die Stadt ist auf dem Wege, zu einem Tor Mitteleuropas nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Osteuropa zu werden.

Für die Rostocker Häfen wird ein Güterumschlag von ca. 35 Mio. t für das Jahr 2010 prognostiziert, davon etwa zwei Drittel von und zu Ostseehäfen. Besondere Wachstumspotenziale liegen im Fähr- und Ro-Ro-Verkehr zu den skandinavischen Häfen. Rostock muss sich auch künftig als wachstumsstärkster Universalhafen an der deutschen Ostseeküste und als Zentrum des deutsch-skandinavischen Fährverkehrs behaupten.

Die Hafentwicklung erfordert die Verbesserung folgender Rahmenbedingungen:

- Anpassung der Hafeninfr- und -suprastruktur an künftige Entwicklungen im Sinne des Hafentwicklungplanes und des Rahmenplanes Seehafen vorrangig als Innenentwicklung. Dazu zählen Fährterminals, Ro/Ro-Anleger und Abfertigungsanlagen,
- weitere Ausprägung der Logistik- und Distributionsfunktion, u.a. Ausbau des kombinierten Ladungsverkehrs zwischen den Ländern der Ostseeregion, Mitteleuropas und der Mittelmeerregion,
- Entwicklung gutartenspezifischer Dienstleistungen,
- Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur im Hinterland.

Von der maritimen Verkehrswirtschaft gehen erhebliche regionalwirtschaftliche Impulse aus. Sie sind durch die Hansestadt Rostock aufmerksam zu beobachten und für neue Investitionen in Stadt und Region zu nutzen. Die Häfen und die Stadt sind als wirtschaftliche Einheit zu betrachten.

Rostock bleibt ein international bedeutender Standort für den spezialisierten Schiffbau, für Schiffsreparaturen und für die Zulieferindustrie. Die einheimischen Firmen der Zulieferindustrie werden beim Aufbau von Kooperationsbeziehungen unterstützt. Es sind Biertgemeinschaften zu bilden, um Systemlösungen anbieten zu können.

Durch die Errichtung eines "Maritimen Innovationszentrums" fördert die Stadt den Aufbau der maritimen, wissenschaftlich-technischen Infrastruktur, den Transfer von Know-how sowie die Kooperation von regionalen, nationalen und internationalen Unternehmen mit Schwerpunkt im baltisch-skandinavischen Raum.

Rostock wird als traditioneller Reedereistandort vor allem für Fähr-Reeder weiter entwickelt.

Die Fischwirtschaft mit ihrer Hochsee- und Küstenfischerei sowie mit den Verarbeitungsbetrieben ist weiterhin ein bedeutender Bestandteil der Rostocker Wirtschaftsstruktur, den es gilt, in den nächsten Jahren weiter auszubauen.

Zur Optimierung der Verbindungen zum Hafenhinterland und zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden durch den Ausbau der Anlagen für den kombinierten Ladungsverkehr effiziente Schnittstellen in den Häfen der Stadt und im Güterverkehrszentrum geschaffen. Dabei ist das Güterverkehrszentrum zur zentralen logistischen Drehscheibe auszubauen.

5. Eine "weiße Industrie" der Zukunft ist der regionaltypische ganz-jährige nationale und internationale Tourismus

Eingebettet in die reizvolle Küstenlandschaft Mecklenburg-Vorpommerns und begünstigt durch ihre Lage an der Warnow verfügt die Hansestadt Rostock mit ihrem attraktiven Seebad Warnemünde über hervorragende Voraussetzungen, den Tourismus in seinen vielseitigen Formen als einen der wichtigsten Wirtschaftszweige der Region weiter zu entwickeln. Ziel ist es, den Tourismus mit attraktiven Veranstaltungen zu verknüpfen und so eine Voraussetzung dafür zu schaffen, Rostock als Reiseziel unverwechselbar zu machen.

Das Seebad Warnemünde von Diedrichshagen bis Markgrafenheide besitzen den Status "Staatlich anerkanntes Seebad". Die damit verbundenen Anforderungen sind weiter zu vervollkommen. Das attraktive Hafenleben mit Fährschiffen, Luxuslinern, Yachthäfen und Hafenkneipen, die Schiffs- und Bootswerften und die Ausflugsdampfer auf der Warnow bieten ein unverwechselbares Flair. Die zahlreichen Restaurants, zunehmend attraktive Einkaufsmöglichkeiten, die vielfältigen Sport- und Kulturangebote, der Zoo und die Internationale Gartenbauausstellung schaffen zusätzliche Anreize, als Städtetourist in Rostock zu verweilen.

Eine große Bedeutung für die Tourismusförderung kommt dem Veranstaltungssektor zu. Veranstaltungen, wie die Hanse Sail, die Warnemünder Woche, das Kleinkunstfestival "Kultur aus dem Hut", das Warnemünder Drachenfest, der Rostocker Weihnachtsmarkt oder auch der "Musiksommer Mecklenburg-Vorpommern" erhöhen die Attraktivität der Stadt bedeutend.

Möglichst viele Passagiere des Fährverkehrs sind durch geschickte Werbung und eine gute Verkehrsanbindung als Gäste für die Stadt zu gewinnen. Rostock wird zunehmend die Funktion als seeseitiges "Naherholungsgebiet" für die Bundeshauptstadt Berlin ausüben und sich auf dementsprechende Bedürfnisse einstellen. Wichtige Voraussetzungen dafür sind eine umfangreiche Infrastruktur für den Segelsport sowie schnelle und attraktive Bahnverbindungen.

Die Stadt setzt auf einen qualitätsorientierten Ganzjahrestourismus, der gleichermaßen erholsam für die Gäste, verträglich für die Umwelt, verantwortlich gegenüber der einheimischen Bevölkerung sowie wirtschaftlich erfolgreich ist. Rostock verfolgt das Ziel, vielfältige spezifische Tourismusprodukte für Tagesgäste, Geschäftsreisende, Teilnehmende an Messen und Kongressen sowie für Erholungstouristen anzubieten und dabei die spezifischen Bedürfnisse der Zielgruppen zu befriedigen.

Für die erfolgreiche Entwicklung touristischer Angebote ist die Kooperation aller am Tourismus partizipierenden Unternehmen, vor allem auch der klein- und mittelständischen Betriebe mit der Stadt, Voraussetzung.

Großer Wert ist darüber hinaus auf barrierefreie Übernachtungsangebote sowie die dazugehörige Infrastruktur (Toiletten, Strandzugänge, öffentliche Gebäude) zu legen.

Die Aufenthaltsqualität in der Stadt und die Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Tourismusentwicklung werden durch die Umsetzung des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes schrittweise verbessert.

Rostock fügt sich harmonisch in die touristische Entwicklung der Region Mittleres Mecklenburg ein. Dabei versteht sich die Stadt sowohl als urbaner Kontrast zur ländlich geprägten Region als auch als Teil der reizvollen Landschaft Mecklenburgs. Insbesondere in den sensiblen

Naturräumen entlang der Küste, des Warnowtales und in der Rostocker Heide sind gemeinsam mit den Landkreisen Konzepte zur abgestimmten, nachhaltigen Tourismusentwicklung zu erarbeiten.

Der Großraum Rostock strebt einen stetig wachsenden Anteil an Beschäftigung und Wertschöpfung mit seiner "weißen Industrie" Rostock-Tourismus an.

Regionale Standortfaktoren

6. Rostock - ein Entwicklungszentrum für die neue Europäische Ostseeregion

Der Ostseeraum gilt als eine der großen und dynamischen Wachstumsregionen Europas. In einem Radius von 500 Kilometern eröffnet sich ein Markt mit ca. 150 Millionen Menschen.

Die Europäische Union verfolgt mit der Förderung nachhaltiger Entwicklungsprozesse die Ausformung dieser neuen europäischen Entwicklungsregion.

Mit dem internationalen Projekt VaSaB 2010 (Visions and Strategies around the Baltic Sea - Visionen und Strategien rund um die Ostsee) wurden Ziele festgelegt, die dem Ostseeraum den Weg zu einer künftigen Europäischen Wachstumsregion ebnen sollen. Rostock ist neben Kiel und Lübeck eine der in diesem Projekt genannten "Ostseestädte" Deutschlands und hat damit einen entsprechend hohen Anteil an der Umsetzung dieser Vision.

Die internationale Zusammenarbeit stellt für das Wachstum und die Integration der regionalen Ökonomien einen großen Wettbewerbsvorteil dar. Die Kooperation und Harmonisierung vielfältiger großregionaler Aktivitäten nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit (Baltic 21 - Agenda 21 für die Ostseeregion) werden sich positiv auf die lokale Wirtschaft in der Region Rostock auswirken. Dazu ist eine stärkere wirtschaftliche und kulturelle Kooperation mit den Ostseeanrainerstädten zu unterstützen.

Eine wichtige Voraussetzung für die künftigen Aufgaben Rostocks in der Vereinigung Baltischer Städte (UBC - Union Baltic Cities) ist die Einbindung der Stadt in die transeuropäischen Verkehrsnetze.

7. Rostock bleibt der bedeutendste zentrale Ort in Mecklenburg-Vorpommern

Die Hansestadt Rostock ist und bleibt das mit Abstand größte wirtschaftliche, logistische, wissenschaftliche und kulturelle Oberzentrum Mecklenburg-Vorpommerns. Hier konzentrieren sich die meisten Arbeitskräfte und das Gros der Bruttowertschöpfung des Landes. Rostock erarbeitet und verteilt einen wesentlichen Teil der Dienste und Güter im Bundesland. Die regionalen wirtschaftlichen Verflechtungen werden unter Gesichtspunkten des nachhaltigen Wirtschaftens und mit dem Ziel der Sicherung von Produktionsmitteln, Beschäftigung und qualifizierten Arbeitskräften besonders gefördert.

Die räumliche Arbeitsteilung in Mecklenburg-Vorpommern wird zunehmen, die Zentralität Rostocks vermutlich steigen. Die Stadt nimmt als Oberzentrum auch arbeitsplatzseitig überörtliche Funktionen wahr. Dieser Anforderung an Rostock als Oberzentrum ist durch eine hohe Konzentration von Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen für das Umland Rechnung zu tragen. Qualitativ positive Entwicklungen des hochzentralen Arbeitsplatz-, Konsum- und Kulturangebotes werden unterstützt.

Gemäß seiner Funktion als bedeutendstes Oberzentrum des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist Rostock als Messestadt des Landes mit gleichzeitig überregionaler Bedeutung auszubauen.

Die Messe trägt nicht zuletzt zur Stärkung und Präsentation des Wirtschaftsstandortes Rostock und der Wirtschaft des ganzen Landes bei.

8. Regionalisierung der Wirtschaft

Die intensiven wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Verflechtungen Rostocks mit der Region erfordern eine Stadtentwicklungspolitik, die nicht vor den Toren der Stadt Halt macht. Auf die dringend anstehenden Aufgaben einer abgestimmten Entwicklung der Arbeits- und Wohnungsmärkte im regionalen Verbund muss mit neuen Formen der regionalen Kooperation reagiert werden. Der bereits bestehende Standortarbeitskreis ist ein guter Ansatz in diese Richtung. Ziel ist der Interessensausgleich insbesondere zwischen dem Oberzentrum Rostock und den umliegenden Gemeinden als Voraussetzung für eine wirtschaftlich starke Region. Die Hansestadt Rostock entwickelt hierzu faire Angebote und geht mit diesen auf die Gemeinden der Region zu. Regionalplanerisch sinnvolle Gebietskorrekturen sind im gegenseitigen Einvernehmen mit den Umlandgemeinden als langfristiges Ziel zu betrachten.

Durch den Aufbau gemeinsamer Produktionsketten und regionaler Entwicklungsgesellschaften sowie durch die gemeinsame Akquisition neuer Arbeitsplätze ist die Wirtschaftskraft der Region zu stärken.

Die Förderung regionaler Kreisläufe wird durch gezielte Kooperation, gemeinsame Werbung und Messen unterstützt.

Alle wirtschaftlichen Aktivitäten in der Region werden in einem regionalen Wirtschaftsmarketingkonzept gebündelt, welches Teil der Regionalen Agenda 21 ist.

9. Die Potenziale von Universität und Hochschule mit denen der Stadt vernetzen

Die Stadt fördert die allseitige Integration der Universität und der Hochschule in die nachhaltige Stadtentwicklung. So werden die Kontakte zwischen Wissenschaft, Forschung, Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Einwohnerinnen und Einwohnern intensiviert, z.B. durch offene Veranstaltungen, Seminare oder Studium Generale mit unkompliziertem Zugang, ebenso durch Praktika, Forschungsaufträge oder Mitarbeiteraustausche. Zwischen den einheimischen Forschungs- und Entwicklungsstätten sowie den Produktions- und Verwaltungsbereichen erfolgt eine gezielte Abstimmung und Kooperationsförderung.

Die Standorte von Universität und Wohnungen der Studierenden werden städtebaulich integriert, damit die von dort ausgehenden Impulse möglichst weit in die Stadt ausstrahlen. Die räumliche Nähe erleichtert permanente Kontakte.

Die Stadt und die Universität koordinieren die gemeinsame und mehrfache Nutzung von universitären Einrichtungen (Bibliotheken, Sportstätten, Lehr- und Bildungsräumen etc.) und städtischen Angeboten. Infrastrukturelle Neubauplanungen werden abgestimmt.

10. Rostock wird der bedeutendste Innovations- und Technologiestandort in Mecklenburg-Vorpommern

Mit der Umstrukturierung der Wirtschaft sowie der Universitäts- und Hochschullandschaft siedelten sich neue Unternehmen und Forschungseinrichtungen der High-Tech-Branche in Rostock an. Insbesondere die Bereiche Medizintechnik, Biotechnologie, Kommunikationstechnik und Softwareentwicklung haben in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen.

Im Zuge dieser Entwicklung entstanden erfolgreiche Produkte und Dienstleistungen, die wiederum weitere Innovationen nach sich ziehen. Zwei Technologiezentren haben sich in Rostock etabliert,

die Unternehmen mit innovativen und technisch anspruchsvollen Produkten und Dienstleistungen eine attraktive Infrastruktur bieten. Hinzu kommen Technologie-Transfereinrichtungen und industrienaher Forschungsinstitute sowie die Universität.

Die Hansestadt Rostock setzt auf diese zukunftsträchtigen Wirtschaftszweige und entwickelt sich zum bedeutendsten Innovations- und Technologiestandort in Mecklenburg-Vorpommern.

Aus dem Bundeswettbewerb BioRegio etablierte sich das Dreieck Rostock-Greifswald-Teterow als attraktive Region für Medizin, Landwirtschaft und marine Biotechnologie sowie für innovative Entwicklungen auf dem Gebiet der Biotechnologie und der Biomedizin. Dieser Verbund verfügt besonders im Bereich der Agrobiotechnologie über das Potenzial, sich zu einer innovativen Region zu entwickeln, die verstärkt in das nationale und internationale Interesse von Unternehmen rückt. Die Nutzung "grüner Biotechnologien" sollte gerade für das traditionell landwirtschaftlich orientierte Mecklenburg-Vorpommern als Herausforderung begriffen werden. Die Hansestadt Rostock wird u. a. mit dem Kompetenzzentrum für Biomaterialien an der Universität Rostock ihren Beitrag dazu leisten.

Die Hansestadt Rostock sollte prüfen, inwieweit die Verknüpfung der Forschungs- und Entwicklungspotenziale der Region mit anderen Städten sinnvoll ist. So ließen sich die Kapazitäten von Rostock, Berlin und Dresden zu einer leistungsfähigen innovativen Achse ausbauen oder die Bio-Region Rostock-Greifswald-Teterow bis zum schwedischen Malmö erweitern.

Auch wenn der Beschäftigungssektor erst zaghafte von der innovations- und technologieorientierten Gründerentwicklung profitiert, so wird die Arbeitskräfteentwicklung auf diesem Sektor in Zukunft zu den stabilsten in der Region zählen.

11. Rostock entwickelt sich zum führenden Medienstandort in Mecklenburg-Vorpommern

Die Hansestadt Rostock stellt sich den Herausforderungen der Informations- und Mediengesellschaft des 21. Jahrhunderts und entwickelt sich zum führenden Medienzentrum im Nordosten Deutschlands. Durch die Konzentration wichtiger Wissenschafts- und Forschungspotenziale des Landes sowie innovativer Unternehmen der High-Tech-Branche bietet die Region dafür günstige Voraussetzungen.

Entsprechende Projekte werden als Bestandteil sowie als Katalysator des Strukturwandels zur Informationsgesellschaft gefördert. Zugleich stärkt die Hansestadt Rostock mit einer modernen und innovativen Infrastruktur zur Informationstechnologie die Verflechtung von Medienkultur, Medienbildung und Medienwirtschaft.

Die Hansestadt Rostock unterstützt Medienprojekte, vor allem:

- in modernen audiovisuellen Computer- und Online-Bereichen,
- in der modernen Stadtkultur, von Alltags- und Freizeitbereichen bis hin zur Medienkunst und medialen Kulturereignissen,
- in Aus- und Weiterbildungseinrichtungen der Hansestadt,
- in den angrenzenden Dienstleistungsbranchen und als Anschlag für gewerbliche Anwendungen.

Sie fördert entsprechend ihren Möglichkeiten die erforderliche technische Infrastruktur und die notwendigen Kompetenzressourcen.

Bei der Kommunikation mit Bewohnerinnen und Bewohnern sowie bei der Einführung moderner eigener Informationstechnologien geht die Hansestadt Rostock mit gutem Beispiel voran. Sie entwickelt das "Gläserne Rathaus" und fördert zugleich die sozial verträgliche und allgemein zugängliche Verbreitung neuer Medienanwendungen für alle Einwohnerinnen und Einwohner.

Öffentlich-private Gemeinschaftsinitiativen der Stadtpolitik, der Medienwirtschaft, der Medienkultur und Medienbildung werden durch die Hansestadt Rostock moderiert und zur Imagepflege und Werbung für die Stadt genutzt.

KAPITEL C - Ökologische Stadt

LEITBILD - Grüne Stadt am Meer

Das Leitbild "Grüne Stadt am Meer" steht für den ökologischen Stadtumbau in Rostock. Die Stadt bestimmt, wie alle ostdeutschen Städte, ihren Platz auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene neu. Der Strukturwandel vollzieht sich unter der Herausforderung eines besonnenen Umgangs mit den Naturressourcen.

Eine grüne Stadt verlangt neue Wege der Siedlungsentwicklung, mit kompakten und polyzentrischen Strukturen, eingebettet in ein grünes Netz. Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen werden stärker verknüpft, die Uferbereiche der Warnow weitestgehend öffentlich genutzt. Ein ressourcenschonendes Mobilitätssystem verbindet alle Funktionen miteinander.

Rostock entwickelt sich als Teil der Region in enger Abstimmung mit den Nachbargemeinden zum gegenseitigen Vorteil.

Eine besondere Verantwortung trägt die Stadt für den Schutz der Ostsee und nimmt diese in Gemeinschaft mit anderen Anliegerstädten und -staaten wahr.

Als Gründungsmitglied des Internationalen Rates für Kommunale Umweltinitiativen "International Council for Local Environmental Initiatives" (ICLEI) wie auch mit dem Beitritt zum Klimabündnis europäischer Städte mit den Völkern der Regenwälder "Alianza del Clima e.V." und zum internationalen Netzwerk "Lokale Agenda 21"¹³ hat Rostock sich zu einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Entwicklung bekannt. Zukunftsfähige Arbeitsplätze in einer florierenden Wirtschaft sind bei weitgehender Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen hier und anderswo zu schaffen.

Ressourcenschonende Stadtentwicklung

1. Sicherung und Verbesserung der Umweltsituation durch Umweltqualitätsziele

Die Aufstellung von vorsorgeorientierten Umweltqualitätszielen garantiert eine zukunftsfähige Stadtentwicklung sowie gesunde und menschengerechte Lebensbedingungen für die Rostocker Bevölkerung in allen Ortsteilen.

Die Leitlinien des Kapitels C "Grüne Stadt am Meer" stellen die Grundlage für die Aufstellung von Umweltqualitätszielen dar. Umweltqualitätsziele setzen zeitlich und räumlich konkrete Entwicklungsabsichten für alle Umweltmedien fest. Sie sind zukünftig als einheitlicher Bewertungsmaßstab bei allen raumbedeutsamen kommunalen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Zur Sicherung und Verbesserung der Umweltsituation in der Hansestadt Rostock ist ein Umweltqualitätszielkonzept zu erarbeiten.

2. Freiraumsicherung und Naturschutz sind die Grundlagen für ein vernetztes Grünsystem

Der Landschaftsplan¹⁴ der Hansestadt Rostock ist die wichtigste Rahmenvorgabe für alle mit der Entwicklung von Natur und Landschaft verbundenen Prozesse. Jede andere Planung hat nachweislich die Ziele des Landschaftsplanes zu berücksichtigen und mögliche Abweichungen zu begründen.

Kern der Landschaftsentwicklung ist der Aufbau eines multifunktionalen vernetzten Grünsystems mit Dominanz natürlicher Landschaftselemente. Das Grünsystem soll an die prägenden

¹³ Beschluss der Bürgerschaft vom 16.09.1995

¹⁴ Beschluss der Bürgerschaft vom 1.4.1998

Landschaftselemente der Warnowiederung, des Küstensaumes und der Heidelandschaft sowie der Naturräume des Umlandes angebunden werden. Die Uferzonen der Warnow und ihrer Nebenbäche und die Niederungsgebiete werden als zentrale Achse des Grünsystems weiterentwickelt. Eine möglichst weitgehende Begehrbarkeit der Uferzone für Erholungszwecke wird angestrebt.

Die Eigenart und Schönheit der Landschaft, insbesondere der Küstenbereiche, Niederungs- und Waldgebiete, wird gesichert und ökologisch stabilisiert sowie für die Erholung in unterschiedlicher Intensität erschlossen. Insbesondere mit einem flächig wirksamen, vernetzten Schutzgebietsystem werden Lebensräume erhalten und damit Artenvielfalt und Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gefördert. Letzte große, landwirtschaftlich genutzte Flächen sollen erhalten und in vielfältiger Struktur, möglichst extensiv, bewirtschaftet werden.

Der vorhandene Wald- und sonstige Baumbestand ist nachhaltig zu sichern und hinsichtlich einer Optimierung seiner Arten- und Alterszusammensetzung zu entwickeln. Von besonderer Bedeutung ist die langfristige Standortsicherung für die Allee- und anderweitigen Straßenbäume. Ergänzend zum Landschaftsplan werden ausgewählte Biotop- und Artenschutzprogramme erarbeitet, um diese speziellen Schutzbelange wirksam in die Gesamtplanung zu integrieren.

Dem übergeordneten Grünsystem sollen die spezifischen Netze unterlegt sein. Vorhandene und geplante Zentralparke wie Barnstorfer Anlagen, IGA-Park¹⁵, Uferpark Gehlsdorf und weitere Stadtparke, Grünverbindungen, Kleingärten, Sport- und Spielanlagen, Friedhöfe und Kleingewässer werden als Bindeglieder im Grünverbund und in ihrer ökologischen Funktion stabilisiert sowie für die Naherholung attraktiver gestaltet.

Eigenart und Identität der Ortsteile sind durch differenzierte Grüngestaltung zu fördern. Die Maßnahmen zur Wohnumfeldgestaltung in den Großwohnsiedlungen haben darüber hinaus das Ziel, Probleme durch zu hohe Wohndichte und nicht funktionierende Infrastruktur vor allem zu Gunsten von mehr nutzbarem Grün sowie Ordnung und Sauberkeit zu lösen.

Vorrang bei der Gewerbeansiedlung hat die intensive Nutzung bestehender Standorte. Eine vielgestaltige Begrünung alter und neuer Gewerbebestände wird die Eingriffswirkungen minimieren und die wirtschaftliche Attraktivität erhöhen.

Durch eine vorausschauende Flächensicherungspolitik sowie ein spezifisches System der Planung und Realisierung ("Ökokonto") von vernetzten und nachhaltig wirksamen Biotopstrukturen werden unvermeidliche Eingriffe in Natur und Landschaft systematisch und nachhaltig wirksam ausgeglichen. Dabei gilt der Grundsatz, dass die Vermeidung von Eingriffen Vorrang vor Ersatzleistungen hat.

Das zu entwickelnde Grünsystem ist mit einem gesamtstädtischen "Naherholungs-konzept" zu koppeln. Ziel ist, ergänzend zu den attraktiven Erholungsgebieten am Stadtrand (Strände, Warnowtal, Rostocker Heide) geeignete Freiräume auch in unmittelbarer Nähe der Wohnungen anzubieten. In Wechselbeziehung zu den Einzugsbereichen werden diese Freizeit- und Erholungsgebiete unterschiedlicher Bedeutung (Gesamtstadt, Stadtbereiche, Ortsteile) so entwickelt, dass sie über ein attraktives, sicheres, begrüntes Fuß- und Radwegenetz verbunden sind.

3. Klimaschutz durch Senkung des Energieverbrauches sowie Nutzung emissionsarmer und erneuerbarer Energieträger

¹⁵ IGA-Internationale Gartenbauausstellung

Ein wichtiger Zielpunkt der Hansestadt Rostock auf dem Weg zu einem dauerhaften Klimaschutz ist es, die Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2010 um 50% pro Kopf der Bevölkerung gegenüber dem Bezugsjahr 1987 zu senken.

Basierend auf zahlreichen Datenbanken zu Emissions- und Energiebilanzen, wonach in der Stadt der Einsatz fossiler Rohstoffe zur Gewinnung von Wärme- und Elektroenergie (80 %) sowie der Straßenverkehr (20%) große Mengen an CO₂ produzieren, muss ein "Zielkonzept Klimaschutz" erstellt werden. Zentrale Strategien darin sind die Erschließung weiterer Energiesparpotenziale, die Optimierung der Kraft-Wärme-Kopplung, die Einbeziehung alternativer und regenerativer Energieträger und die Förderung des Umweltverbundes im Verkehr. Ein Ziel dabei ist, dadurch die Abwanderung der Einwohnerinnen und Einwohner in das Umland zu reduzieren.

Von der Kommune und den kommunalen Betrieben muss die Vorbildfunktion stärker als bisher, insbesondere bei Modellprojekten im Klimaschutz, wahrgenommen werden, z.B. beim Bau von Nullenergiehäusern, bei der Nutzung von regenerativer Energie oder im Mobilitätsverhalten.

Alle Bemühungen zum Klimaschutz müssen in ein kommunales Energiekonzept münden. Den Stadtwerken fällt als kommunalem Dienstleistungsunternehmen bei der Umsetzung des Konzeptes eine herausgehobene Rolle zu.

Rostock wird seine Initiativen zum Erhalt der tropischen Regenwälder in enger Abstimmung mit dem Klimabündnis fortsetzen. Als bedeutende Kohlendioxidsenke sind die tropischen Regenwälder im gemeinsamen Bemühen mit der dort lebenden Bevölkerung zu erhalten. Durch den weiteren Tropenholzverzicht bei kommunalen Bauten, die Finanzierung des Rechtshilfefonds für die Völker der Regenwälder sowie durch die Beteiligung an Weiterbildungsprojekten wird die Stadt die Regenwaldbewohnerinnen und -bewohner unterstützen.

4. Die Ostsee - ein Schutzgut von übergeordneter Bedeutung

Als eine der größten Anliegerstädte der Ostsee fühlt sich die Hansestadt Rostock dem Schutz dieses empfindlichen Binnenmeeres verpflichtet. Sie wird in besonderem Maße dafür Sorge tragen, dass Beeinträchtigungen der Wasserqualität der Ostsee, soweit sie ihren Ursprung auf dem Territorium der Stadt haben, vermieden werden.

Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Warnow und ihre Zuflüsse, die Hafenanlagen, die Strände und die küstennahe Bebauung zu richten.

Darüber hinaus unterstützt die Hansestadt Rostock regionale, landes- und bundesweite sowie internationale Bemühungen und Aktivitäten zum Schutze der Ostsee.

Insbesondere im unmittelbaren Küstenbereich gilt es, den Schutz der Ostsee mit den vielfältigen Nutzungsinteressen einschließlich des erforderlichen Küsten- und Hochwasserschutzes umweltschonend zu verknüpfen.

5. Sichere Trinkwasserversorgung und nachhaltiger Gewässer- sowie Sturmflut- und Hochwasserschutz

Rostock ist bundesweit die einzige Großstadt, die ihr Trinkwasser ausschließlich aus der fließenden Welle eines Flachlandflusses bezieht. Die damit verbundenen Risiken erfordern die Prüfung und Umsetzung von Versorgungsalternativen. Aus gegenwärtiger Sicht ist die Zuführung von Grund- oder Trinkwasser aus benachbarten Gebieten zur Trinkwasserversorgung die geeignetste Variante. Zur Verbesserung der Trinkwasserqualität ist das Leitungsnetz zu sanieren.

Die Erschließung einer neuen Trinkwasserbasis, z.B. durch Zuführung von Grundwasser, hat entscheidenden Einfluss auf die Flächennutzung an der Oberwarnow, die Nutzung der Warnow zu Zwecken der Erholung und des Tourismus, auf die Trinkwassernotversorgung, die Erfordernisse des Hochwasserschutzes und anderes mehr. Eine Entscheidung ist in den nächsten Jahren erforderlich. Im Zusammenhang mit einer Umstellung der Trinkwasserbasis auf Grundwasser ist der Schutzstatus der Oberwarnow durch äquivalente Instrumente des Naturschutzes mit entsprechenden Nutzungsbeschränkungen und Verboten zu sichern.

Zur Entlastung der zentralen Kläranlage ist die gewerbliche und industrielle Schadstofffracht durch betriebliche Vorbehandlung zu reduzieren. Die vorhandenen Netze und Anlagen - sie sind zum Teil überdimensioniert - sind weiter zu sanieren und bei Bedarf anzupassen.

Insbesondere durch den Rückbau ungenehmigter Anschlüsse und von Fehlanschlüssen hat sich der Zustand städtischer Gewässer verbessert. Diese Strategie ist weiter zu verfolgen, damit die Gewässer insbesondere ihrer Rolle im Naturhaushalt und für die Naherholung besser gerecht werden können.

Durch Öffnung verrohrter Abschnitte bzw. naturnahen Ausbau sollen die Gräben neben ihrer Aufgabe als Vorfluter verstärkt ihrer Funktion als landschaftsökologischer Bestandteil mit hohem Selbstreinigungspotenzial entsprechen. Dabei sind die Anforderungen des Hochwasserschutzes zu beachten.

Auf der Grundlage von Gutachten zum Sturmflut- und Hochwasserschutz muss entschieden werden, wo und in welchem Umfang Schutzmaßnahmen entlang der Außenküste sowie der Warnow und ihrer Niederungen umgesetzt werden, die zugleich den ökologischen Anforderungen entsprechen.

Ausgehend von der Spezifik der einzelnen Schutzgebiete im Stadtgebiet sind differenzierte, auch unkonventionelle Schutzkonzepte zu entwickeln, die einen nachhaltigen, ökonomisch tragbaren Sturmflut- und Hochwasserschutz gewährleisten. Die gegenwärtige Trinkwasserversorgung aus Oberflächenwasser verlangt beim Hochwasserschutz im Bereich Mühlendamm besondere Berücksichtigung.

Es ist eine abgestimmte Strategie in Form eines kommunalen Gesamtkonzeptes der Wasserwirtschaft zu erarbeiten.

6. Schutz des Bodens durch Altlastensanierung, flächenschonende Stadtentwicklung und Entsiegelung

Die nachhaltige Sicherung der Bodenfunktionen oder ihre Wiederherstellung sind auch in der Hansestadt Rostock die Ziele des Bodenschutzes. Deshalb sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen schädigende Bodeneinwirkungen zu treffen.

Mit einer Stadtbodenkartierung sind in Rostock erste Grundlagen für eine umfassende Bodenbewertung geschaffen worden.

Im Altlastenkataster der Hansestadt Rostock sind gegenwärtig 3.580 Altlastverdachtsflächen erfasst, die die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung behindern. Die Sanierung der stark verunreinigten Flächen ist Voraussetzung für die Wiederbebauung der größtenteils gut erschlossenen Altstandorte. Damit wird ein wesentlicher Schritt hin zu einem erfolgreichen Flächenrecycling getan. Vorrang bei der Sanierung haben die kontaminierten Grundstücke, von denen eine besondere Gefahr für die Schutzgüter ausgeht. Dabei sind Altlastverdachtsflächen zu berücksichtigen, für die ein Nachnutzungskonzept vorliegt. Investorenstrategien wie "Kaufen-Sanieren-Verwerten" unter Beachtung von Fördermöglichkeiten sind zu nutzen.

Die Reaktivierung von Gewerbebrachen, eine sinnvolle Nachverdichtung und Lückenschließung sowie das Planen und Bauen nach ökologischen Grundsätzen zielen auf eine flächenschonende Stadtentwicklung. Zur weitgehenden Erhaltung der Bodenfunktionen sind Versiegelungen bei der

Flächeninanspruchnahme zu minimieren. Notwendige Neuversiegelungen sind durch Entsiegelungen an anderer Stelle auszugleichen. Als Ersatz kommen auch Dach- und Fassadenbegrünungen oder Regenwasserversickerungen in Frage, die zur Minderung der Versiegelungswirkung beitragen.

Alle Bodenschutzmaßnahmen werden in einem Bodenschutzkonzept mit Maßnahmenkatalog festgeschrieben.

7. Senkung der Luft- und Lärmbelastung und Schaffung eines gesundheitsfördernden Mikroklimas

Gesunde stadtklimatische Verhältnisse mit einer ausgewogenen Wärme - Feuchte - Regulation und geringen Schadstoffkonzentrationen sind für das menschliche Wohlbefinden und die Gesundheit von entscheidender Bedeutung.

Auf der Grundlage umfangreicher Datensammlungen sind in einer Klimafunktionskarte die Abhängigkeiten des Mikroklimas von Oberflächenstruktur und Bebauung, Wohndichte, Versiegelung, Biomasse, Meteorologie, Schadstoffauswurf und Luftqualität zusammenhängend darzustellen, zu analysieren und zielorientierte Maßnahmen zur Herstellung einer guten Luftqualität und eines gesunden Mikroklimas festzulegen.

Dieses Ziel muss durch Senkung des Luftschadstoffausstoßes insbesondere durch den Ausbau der Fernwärmeversorgung, der Förderung des Umweltverbundes im Verkehr und durch die Vermeidung schädlicher Emissionen aus dem industriellen Bereich erreicht werden. Zur Verbesserung des Mikroklimas ist die lokale Schadstoff- und Staubbildung durch Erhöhung der Biomassekapazität und eine verstärkte Entsiegelung sowie die Freihaltung und Schaffung von Luftaustauschbahnen zu realisieren.

Ruhige und unverlärmt räumliche Bereiche und zeitliche Begrenzungen für Verursachung von Lärm sind für ein gesundes Rostock von Bedeutung. Ausgehend von den erhobenen Daten für die verschiedenen Lärmverursacher und Einwirkungsgebiete sind die Auswirkungen in Schallimmissions- und Konfliktplänen zu beschreiben und darzustellen.

In Lärminderungsprogrammen für die verschiedenen Verursachergruppen ist die Situation zu analysieren und es sind Handlungsschwerpunkte aufzuzeigen und festzulegen.

Zentrales Ziel ist es, die Lärmeinwirkungen auf ein für die Gesundheit unschädliches Maß zu reduzieren. Gebiete der Ruhe sind zu erhalten.

Im Lärminderungsprogramm für den Straßenverkehr sind verschiedene objektive Kriterien, wie z.B. die Geräuschsituation, die Wohndichte, die Aufenthaltsqualität und die vorhandenen Planungsabsichten abzuwägen. Auf Grundlage der entstandenen Prioritätenliste zur Lärminderung sind durch fachübergreifendes und komplexes Handeln Lösungswege zu finden. Im Einzelfall müssen dabei anhand von Prüflisten angepasste bauliche, gestalterische und organisatorische Minderungsmaßnahmen einschließlich der Kosten und des Realisierungszeitraumes ausgewählt und festgelegt werden.

Ein Lärminderungsprogramm für den gewerblich - industriellen Bereich ist insbesondere mit der Durchsetzung flächenbezogener Schalleistungspegel in der Planung und im Bestand zu realisieren. Als punktuell bedeutsam sind die Beeinträchtigungen aus Kleingewerbe sowie Freizeitanlagen zu erfassen und zu vermindern.

8. Umweltverträgliche Abfallwirtschaft durch Abfallvermeidung, Abfallverwertung und umweltgerechte Entsorgung

Die oberste Priorität der Hansestadt Rostock als Trägerin der öffentlich-rechtlichen Entsorgung hat die kurz- wie auch langfristige Gewährleistung der Entsorgungssicherheit. Für die im Stadtgebiet anfallenden und der Entsorgungspflicht der Stadt unterliegenden Abfälle sind die Verwertungs- und Entsorgungswege bei Gewährleistung eines Höchstmaßes an Wirtschaftlichkeit bereitzuhalten. Die Umsetzung dieser Pflichtaufgabe beinhaltet, dass Strategien entwickelt werden, die in ein langfristiges kommunales Abfallmanagement münden.

Die Fortschreibung des kommunalen Abfallwirtschaftskonzeptes erfolgt unter Berücksichtigung sich ändernder Rahmenbedingungen und Anforderungen.

Das kommunale Abfallmanagement orientiert sich dabei an folgenden Zielen:

Abfallvermeidung

- Entwicklung von Umweltbewusstsein durch Abfallberatung und Öffentlichkeitsarbeit,
- Durchführung von Modellprojekten,
- Vorhalten abfallvermeidender Logistik,
- Förderung von Mehrwegsystemen,
- Sicherstellung der Abfallvermeidung durch ordnungspolitische Rahmenbedingungen,
- Vorbildwirkung der öffentlichen Hand.

Abfallverwertung

- Vorhaltung differenzierter, verbrauchergerechter und bequem handhabbarer Erfassungssysteme,
- umfassende Nachsortierung und Aufbereitung,
- Minimierung bzw. Aussonderung von Problemstoffen, inerten und sperrigen Stoffen der zur thermischen Behandlung vorgesehenen Abfälle,
- Sicherstellung der Reststoffverwertung.

Entsorgung

- Stoffstromspezifische Restabfallvorbehandlung,
- umweltverträgliche Restabfallablagerung.

Am Standort Seehafen wird eine Kombinationsanlage mit mechanischer und biologischer Vorbehandlung sowie anschließender thermischer Behandlung in einer 1-linigen Rostfeuerungsanlage mit Hochtemperaturverbrennung errichtet.¹⁶

Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

Das 1998 von der Bürgerschaft verabschiedete Integrierte Gesamtverkehrskonzept (IGVK) bildet die Grundlage für die künftige Verkehrsgestaltung bis zum Jahre 2010. Dabei stehen 4 Säulen der Rostocker Verkehrspolitik im Vordergrund:

- Umweltverträglichkeit - der Stadtverkehr muss flächensparend, leise und sauber sein,
- Sozialverträglichkeit - der öffentliche Verkehr muss für alle zugänglich und bezahlbar sein,
- Städtebauliche Verträglichkeit - der Stadtverkehr muss sich in städtebauliche Strukturen integrieren,
- Wirtschaftliche Verträglichkeit - der Stadtverkehr muss die wirtschaftliche Entwicklung unterstützen und langfristig finanzierbar sein.

Die Umsetzung des IGVK wird durch vielfältige Strategien unteretzt.

¹⁶ Bürgerschaftsbeschluss vom 4.6.1997 "Zur Restabfallbehandlungsanlage, Ergebnis des Technikanbieterwettbewerbes"

9. Die verstärkte Integration von Regional-, Stadt- und Verkehrsplanung muss zu einer Verkehrsverminderung führen

Die Stellung Rostocks als Oberzentrum und größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern sowie als bedeutender Knoten- und Verteilerpunkt zum skandinavischen und baltischen Raum erfordert eine entsprechende Integration in überregionale Verkehrsnetze. Dabei haben schnelle und durchgehende Fernverbindungen, insbesondere mit den Verkehrsmitteln Bahn, Schiff und Flugzeug, in die benachbarten Wirtschaftsräume Vorrang.

Dieses Ziel erfordert:

- leistungsfähige Verkehrsverbindungen im Personen-, Wirtschafts- und Güterverkehr zu anderen Wirtschaftsräumen,
- Schaffung zuverlässiger Übergänge vom öffentlichen Fernverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr für den Personenverkehr,
- Ausbau des Güterverkehrszentrums zu einem logistischen Zentrum und
- die gute Erschließung des Umlandes insbesondere der Bäderorte mit Verbindungen bis in das Stadtzentrum Rostocks.

Im Schienennetz sind schnelle und direkte Verbindungen im Personen- und Güterverkehr zu überregionalen Zentren anzustreben, u.a. nach Berlin, Hamburg, Hannover, Skandinavien und ins Baltikum.

Auch im Straßennetz sind leistungsfähige und schnelle Verbindungen zu den benachbarten Oberzentren und Ballungsräumen zu schaffen. Kernprojekt für die Region Rostock ist die Fertigstellung der Ostseeautobahn A20 mit den entsprechenden städtischen Zubringern. Die Verkehrsknotenfunktion im nordeuropäischen Raum ist durch den Ausbau des Personen- und Güterverkehrs mit den zugehörigen Hafeninfrastrukturen zu stärken. Zur Verbesserung der großräumigen Anbindung der Region Rostock sind weitere Linienflugverbindungen vom Flughafen Rostock-Laage zu Verteilerknoten im europäischen Luftverkehr anzustreben.

In der Stadt- und Verkehrsplanung sind integrierte Planungsabläufe weiterzuentwickeln, die eine frühzeitige Kommunikation und Koordination städtischer und regionaler Dienststellen sowie privater Akteure und Interessengruppen sicherstellen. Neben dem Stadtzentrum sind Flächenressourcen an Schienentrassen und Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bevorzugt zu entwickeln bzw. zu verdichten. Bei Siedlungserweiterungen sowie Tourismus- und Freizeitprojekten ist die ÖPNV-Anbindung frühzeitig zu berücksichtigen. Die Verkehrsvermeidung ist durch stadtentwicklungs- und regionalplanerische Strategien zu fördern.

10. Ein attraktiver Umweltverbund - als Rückgrat des Rostocker Verkehrssystems - sichert eine umweltverträgliche Mobilität für alle Bevölkerungsschichten

Die Anteile des Umweltverbundes aus Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden und Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl sind durch Ausbau der Infrastruktur und Steigerung der Angebotsqualität zu erhöhen. Der Verkehr ist so zu organisieren, dass gleichwertige Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen gesichert sind. Insbesondere sind die Bedürfnisse von Kindern, Frauen, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. In sensiblen Stadtbereichen und Straßenabschnitten mit hohen Nutzungskonflikten ist im Regelfall von folgender Prioritätensetzung auszugehen: Nicht motorisierter Verkehr - Öffentlicher Personennahverkehr - Wirtschaftsverkehr - notwendiger motorisierter Individualverkehr - sonstiger motorisierter Individualverkehr.

Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende sind die stadt- und umweltverträglichsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und tragen maßgeblich zu urbanen Stadtstrukturen bei. Für den Fußgängerverkehr sind weitgehend kraftfahrzeugfreie oder verkehrsberuhigte Zonen mit hoher Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum sowie in den Ortsteilen vorzuhalten. Die Fußgängerzone im Stadtzentrum ist in Abstimmung mit den entsprechenden Sanierungs- und Rahmenplanungen zu erweitern. Für den Radverkehr sind neue Nutzungspotenziale zu erschließen. Dazu ist ein durchgehendes Netz mit kurzen, sicheren Verbindungen zwischen den Stadtbereichen und Ortsteilen auszubauen. Entlang des Radwegenetzes ist nach Möglichkeit eine Begrünung anzulegen. Wegeverbindungen, die zum Radfahren und für weitere Varianten des Freizeitsportes, wie Jogging und Inline Skating nutzbar sind, sind zu erschließen.

Dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt durch seinen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffemissionen eine besondere Stellung zu. Der regionale "Verkehrsverbund Warnow" (VWV) hat die Aufgabe, den Nahverkehrsraum zu erschließen und das Umland und die Stadt Rostock mit seinen Ortsteilen zu verbinden.

Der Verkehrsverbund verfolgt das Ziel, den Fahrgästen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu erleichtern. Mit seinen Angeboten werden Zugangsbarrieren abgebaut und leistet damit einen bedeutenden Beitrag zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten des ÖPNV.

Die Sonderangebote für Kinder und Jugendliche (Schüler- und Studententickets) tragen zu einer verkehrspolitischen Orientierung junger Menschen auf den ÖPNV bei.

Das künftige ÖPNV-System soll schneller, komfortabler und flexibler werden sowie ein günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis garantieren. Die Regionalbahn und die S-Bahn werden dabei vor allem schnelle Verbindungen zwischen städtischen und regionalen Siedlungsschwerpunkten herstellen. Die Straßenbahn und der Stadtbus übernehmen vorrangig die Erschließung der Rostocker Ortsteile sowie die Zubringerfunktion zur Regionalbahn/S-Bahn. Spezielle Angebote, wie Quartierbusse, Warnowfähre, flexible Bedienformen, ein Nachtbussystem, CarSharing und Taxen ergänzen das ÖPNV-System.

Künftig sollen alle Siedlungsbereiche in der Region und innerhalb der Stadt mit mittlerer und hoher Verdichtung sowie die wichtigsten Verkehrsziele an das Schienennetz oder ein hochwertiges Bussystem, u.a. durch den Ausbau der Straßenbahn in den Nordwesten der Stadt und in die Südstadt und die Aufwertung der Regionalbahnverbindungen Richtung Bad Doberan, Ribnitz-Damgarten, Tessin und Laage/Güstrow, angeschlossen werden.

11. Die Bedingungen des Straßen- und Wirtschaftsverkehrs sind unter Berücksichtigung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit zu verbessern

Straßenneubau und Straßenausbau sollen im Wesentlichen erfolgen, um:

- die Einbindung Rostocks in großräumige Verkehrsnetze zu verbessern,
- neue Siedlungsflächen zu erschließen,
- Straßenzüge mit hohen Nutzungskonflikten bzw. -unverträglichkeiten zu entlasten und dadurch die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende, den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr zu verbessern.

Als Kernprojekte der Rostocker Straßenplanung sind die Maßnahmen zur Vervollständigung der Grundstruktur mit Priorität umzusetzen:

- die Fertigstellung des äußeren Tangentenringes mit dem Bau der Warnowquerung und der A20, einschließlich Westzubringer (B103 neu) und Schutower Kreuz,
- der Ausbau des inneren Tangentenringes mit dem Neubau der Verbindungsstraße Saarplatz - Steintor und dem Bau der Verbindungsstraße Schröderplatz - Warnowufer.

In Abhängigkeit vom Maß der Verkehrsbelegung und dem Maß der Nutzungskonflikte sind ausgewählte Straßenräume u. a. der Doberaner Platz und Warnemünde

Mühlenstraße/Kirchenplatz stadtverträglich umzubauen und Warnowufer/Am Strande als Untersuchungsgebiet einer Prüfung zu unterziehen.

Das Ziel der Abgas- und Lärmvermeidung ist u. a. durch eine optimale Ampelschaltung (Grüne Welle) auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock zu befördern.

Darüber hinaus sind in Wohngebieten weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung zu realisieren. Vor allem in den Großwohnsiedlungen ist der Konflikt zwischen den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs und attraktiven und gepflegten Grünflächen - inklusive Spiel- und Freizeitflächen - dauerhaft zu lösen. Für das Stadtzentrum sowie Wohngebiete mit hohem Parkdruck sind Parkraumkonzepte aufzustellen.

Die notwendige Mobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr sowie die regionale und großräumige Erreichbarkeit von Rostock speziell im Gütertransport sind sicherzustellen. Die Rostocker Verkehrspolitik strebt eine Optimierung des Güterverkehrs an, u.a. durch:

- bessere Auslastung der Transportmittel,
- Reduzierung von Leerfahrten,
- Bündelung von Transporten im Rahmen einer Citylogistik und
- Prüfen eines weiteren Verteilerstandortes in Ergänzung zum Güterverkehrszentrum (GVZ).

Ebenso sind Strategien zur Erhöhung des Transportanteils im Schienengüterverkehr umzusetzen, insbesondere

- die Weiterentwicklung des GVZ zum Hauptverteilerknoten,
- die Sicherung vorhandener auch innerstädtischer Infrastrukturen zur Flächenerschließung im schienengebundenen Güterverkehr und
- die bevorzugte Erweiterung bzw. Verdichtung von Gewerbestandorten mit Gleisanschluss.

Transporte im straßengebundenen Güterverkehr, insbesondere Schwerlast- und Gefahrguttransporte, sind soweit wie möglich auf Straßen mit hoher Leistungsfähigkeit und geringen städtebaulichen Konfliktpotenzialen zu verlagern und zu bündeln. Für die bedeutenden Standorte Seehafen, Fischereihafen und die Industriegebiete Marienehe, GVZ, Messe und Flughafen ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (Schiene und Straße) mit entsprechenden Umschlaganlagen bereitzustellen.

12. Die Verkehrsmittel sind erkennbar zu einem Verkehrssystem zu vernetzen und als solches zu vermarkten

Durch Schaffung attraktiver Übergangsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln ist der Integrationseffekt im Gesamtverkehrssystem weiter zu verbessern.

Neben benutzerfreundlich gestalteten Verknüpfungspunkten im Öffentlichen Personennahverkehr einschließlich der Anordnung von Bike & Ride (B&R)¹⁷ - und Taxenstellplätzen ist ein dezentrales Park & Ride (P&R)¹⁸ -Konzept zu verwirklichen.

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist durch Informations- und Leitsysteme sowie belastungsabhängige Verkehrssteuerungen möglichst optimal auszunutzen. Dazu zählt auch die schrittweise Vernetzung der Informations- und Steuerungssysteme von Straßenverkehr, Wirtschaftsverkehr und ÖPNV. Um einen möglichst stadtverträglichen Umgang mit den

¹⁷ B&R - Nutzung des Fahrrades und öffentlichen Verkehrsmittel

¹⁸ P&R - Nutzung des PKW bis zur Haltestelle von öffentlichen Verkehrsmitteln und Weiterfahrt mit diesem

Flächenressourcen zu erreichen und Überlastungen im innerstädtischen Straßennetz zu vermeiden, ist die Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements vorgesehen.

KAPITEL D - Stadträumliche Leitlinien

LEITBILD - WECHSELSPIEL ZWISCHEN KONTINUITÄT UND WANDEL

Die Identität Rostocks als Stadtraum beruht auf seiner einzigartigen topographischen Lage und einer Vielzahl geschichtlich gewachsener, räumlich ablesbarer Strukturen als Hafenstadt am Meer, Hansestadt und Universitätsstadt. Diese sind zu bewahren, zu ergänzen oder strukturbezogen zu heilen. Um den veränderten sozialen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen gerecht zu werden, sind die Nutzungsstrukturen behutsam und flexibel anzupassen.

Die Hansestadt Rostock muss als Ganzes und in ihren Teilräumen eine ausgewogene städtebaulich-räumliche Struktur erhalten, die die wirtschaftlich erfolgreiche, ökologisch verträgliche und sozial gerechte Entwicklung der Stadt ermöglicht. Daher sind Teilräume zu entwickeln, zu gliedern und ihrer Funktion nach, differenziert zu strukturieren.

In Rostock steht ein grundsätzlicher Konzeptionswechsel von der Stadterweiterung zur Bestandspflege an. Ressourcenschonende, qualitative Flächen- und Strukturpolitik kennzeichnen den Rostocker Städtebau.

Städtebauliche Leitlinien

1. Stärkung der kompakten Stadt unter Berücksichtigung naturräumlicher Gegebenheiten

Das Wasser bleibt das dominante Gliederungselement in der Stadtstruktur. Die Warnow mit ihren Zuflüssen und Niederungen und die Ostsee werden auch künftig die Stadtlandschaft in entscheidendem Maße prägen. Ziel ist eine nachhaltige Stadtstruktur, die die naturräumlichen Gegebenheiten weitgehend berücksichtigt und auf einem behutsamen Umgang mit den städtischen Flächen basiert.

Die Innenentwicklung hat Vorrang vor der Außenentwicklung. Der Städtebau konzentriert sich zunehmend auf die Qualität der Flächennutzung mit dem Ziel einer in sich geschlossenen kompakten Stadt. Dabei wird die bipolare Entwicklung zwischen dem historischen Zentrum und dem Seebad Warnemünde bewusst aufgegriffen und durch zusätzliche Funktionen enger miteinander verbunden. Der sichelförmige Siedlungsring auf dem nordöstlichen Warnowufer orientiert sich funktionell und strukturell auf den Innenstadtkern.

2. Entwicklung einer polyzentrischen, gegliederten und differenzierten Stadt

Die Hansestadt Rostock setzt sich aus unterschiedlichen Ortsteilen und Bereichen zusammen, die hinsichtlich ihrer baulich-räumlichen und funktionellen Struktur einen eigenständigen Charakter besitzen. Diese Eigenart gilt es zu erhalten und weiter auszuprägen.

Zur Reduzierung der Wege und Verkehrsströme sind das Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und damit die Qualität des Wohn- und Arbeitsumfeldes weiter zu entwickeln. Daraus folgt, dass die Siedlungsentwicklung in Rostock auf die jeweiligen Zentren konzentriert wird. Nur so können Freiräume erhalten, direkte Erschließungswege gewährleistet und bestehende Versorgungszentren in den Ortsteilen gestärkt werden.

Dem Rostocker Zentren-System liegt folgender Aufbau zugrunde: Stadtzentrum, Sonderzentrum Warnemünde, Teilraumzentrum Nordwest, die Ortsteilzentren sowie einige Nebenzentren.

Zum Funktionieren des polyzentrischen Hierarchiemodells ist die Verbindung der Ortsteile bzw. Stadtbereiche untereinander durch ein leistungsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsnetz notwendig.

3. Städtebauliche Verknüpfung der Teilräume Nordwest, Mitte und Nordost

Die Teilräume Nordwest, Mitte und Nordost werden durch die Gewerbegebiete Marienehe/Bramow und Osthafen/Petridamm funktional miteinander verknüpft. Sie bieten günstige Standortpotenziale für eine gewerblich orientierte Stadtentwicklung am Wasser. Dies schließt auch die punktuelle Durchmischung der Gebiete mit Wohnungen und Gemeinbedarfseinrichtungen ein.

Im Gewerbegebiet Marienehe/Bramow werden entlang des Warnowufers vorwiegend attraktive Standorte für Freizeit-, Gewerbe- und Forschungseinrichtungen entwickelt, die mit dem Wasser in Verbindung stehen. Insbesondere betrifft das die Initialflächen des Werftdreiecks und das ehemalige Werftgelände sowie den Fischereihafen.

Der Bereich des Osthafens ist als Teil des Stadthafens und wegen seiner Nähe zur historischen Altstadt mit besonderer Sensibilität zu betrachten. Angestrebt wird die Öffnung der Uferbereiche und die Ansiedlung von Gewerbebetrieben, Forschungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, die in der Nähe des Wassers eine vorwiegend maritime Ausrichtung haben.

4. Entwicklung eines vernetzten Grün- und Freiflächensystems

Ziel der Freiflächenkonzeption ist die nachhaltige Sicherung einer lebensfähigen und lebenswerten Stadtlandschaft durch ein umfassend vernetztes System von öffentlich nutzbaren und privaten Grün- und Freiflächen (s. Karte 2). Ausgehend von den Zielen einer ressourcenschonenden Stadtentwicklung sind dazu folgende Schwerpunkte umzusetzen:

1. Erhaltung und Ausbau eines multifunktionalen Grünsystems durch:

- Verknüpfung der Grünzüge entlang der natürlichen Niederungen zwischen dem Warnowufer und der freien Landschaft bis ins Umland mit erholungsrelevanten Flächennutzungen,
- Ausbau einer im Sinne der Erholung erlebbaren Küsten- und Flusslandschaft (land- und wasserseitig),
- Ausbau und Pflege von Grünflächen (insbesondere Gehölzflächen) im Sinne von städtebaulich-architektonischer Aufwertung sowie von Klimaschutz und Verbesserung der lufthygienischen Verhältnisse.

2. Erhaltung und qualitative Aufwertung von stadtbildprägenden Grünanlagen durch:

- Pflege und Sanierung von Waldflächen, Parkanlagen, Stadtplätzen und Stadträumen, Stadteinfahrten, insbesondere durch Weiterentwicklung des Baumbestandes,
- Sanierung und Ausbau von Spiel- und Sportanlagen, Wohngrün, einschließlic Dach- und Fassadenbegrünung und begrünter Fußwegen in nutzbarer stadtbildprägender Ausführung,
- Vermeidung und Rückbau von Versiegelungsflächen mit anschließender Begrünung.

5. Die städtebauliche Entwicklung trägt zur Verringerung der Verkehrsströme bei

Die Stadtplanung leistet durch eine nachhaltige städtebaulich-räumliche Entwicklung ihren Beitrag zur Umsetzung des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes der Hansestadt Rostock. Verkehrs- und Stadtentwicklung haben folgende gemeinsame Ziele:

- Grundsätzliche Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
- Städtebauliche Verdichtung entlang der ÖPNV-Verkehrsadern,
- Anbindung der Zentren und Ortsteile an das Netz des öffentlichen Verkehrs,
- Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn/Straßenbahn, Bus und S-Bahn sind städtebaulich sowie funktional vorrangig zu entwickeln und mit B&R-Stellplätzen und einem dezentralen B&R-Konzept sinnvoll zu ergänzen,
- weitestgehend lokale Versorgungsstrukturen und kleinteilige Arbeitsplatzbereiche schaffen, die die Fahrzeiten minimieren. Einrichtungen, die überwiegend motorisierten Individualverkehr nach sich ziehen, sind entlang der Hauptverkehrsstraßen anzusiedeln,
- Fuß- und radläufige Querungsmöglichkeiten der Warnow mit stadtverbindendem Charakter.

6. Stärkung der oberzentralen Bedeutung für das Stadtumland und die Region

Die Hansestadt Rostock ist in ihrer Funktion als Oberzentrum und damit als politisches, wirtschaftliches und geistig-kulturelles Zentrum der Region zu stärken. Dies trägt gleichzeitig zu einer maßvollen und ausgewogenen Entwicklung der gesamten Region bei.

Gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm sind 6 Achsen von der Stadt ins Umland zu entwickeln, durch die eine Konzentration der Siedlungstätigkeit und Versorgung sichergestellt wird (s. Karte 3). Diese 6 Achsen bilden das Grundgerüst der Entwicklung. Es gilt das Planungsprinzip der dezentralen Konzentration: die polyzentrische Stadt Rostock wird auf den regionalen Entwicklungsachsen durch ländliche Zentren mit dem Umland verflochten. Die oberzentralen Einrichtungen im Stadtgebiet Rostock sind dabei zu integrieren und städtebaulich einzubinden.

Die Entwicklung darf nicht wie bisher einseitig im Einzugsbereich Rostock erfolgen, sondern muss durch einzelne Schwerpunkte entlang der Achse die Verbindung zwischen dem Oberzentrum Rostock und den Mittel- und Unterzentren im ländlichen Raum stärken. Eine Siedlungsentwicklung außerhalb der Achsen ist zu verhindern. Mit der Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsprogrammes ist eine Siedlungsentwicklung über den Eigenbedarf von Gemeinden hinaus zu verhindern.

7. Entwicklung einer urbanen und vitalen Innenstadt

Das Stadtzentrum und seine Erweiterungsbereiche in der Kröpeliner- und Steintor-Vorstadt nehmen oberzentrale Funktionen wahr. Ziel ist eine höchstmögliche Verdichtung mit Dienstleistungen, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, kulturellen und touristischen Angeboten. Über den Schröder- und Doberaner Platz ist das Stadtzentrum mit der Kröpeliner-Tor-Vorstadt städtebaulich zu verbinden. Das Stadtzentrum ist auch als Wohnstandort zu erhalten und weiter zu entwickeln.

An den Übergangspunkten der Zentrumsentwicklung - Südlicher Bahnhofsbereich, Doberaner Platz bis Werftdreieck, Osthafen und Weißes Kreuz - werden vorwiegend Verwaltungen und öffentliche Einrichtungen mit oberzentralen Funktionen konzentriert.

Der Erhalt der Wohnnutzung muss wichtiger Bestandteil der innerstädtischen Entwicklungsplanung bleiben. Dies wird bereits durch vielfache Planungen, insbesondere durch die Sanierungsplanung, untersetzt. Die unkontrollierte Umwidmung von Wohnraum zu gewerblichen Zwecken und die Umwandlung von Wohngrün zu Parkflächen sind zu unterbinden.

Vorhandene Erholungsbereiche in der Innenstadt, insbesondere die Wallanlagen und der Stadthafen, sind als Erholungs- und Freizeitbereiche sowohl für die Innenstadtbewohnerinnen und -bewohner als auch für die Gäste der Stadt zu entwickeln. Weitere Grünbereiche zur Warnow bzw. entlang des Ufers sind in die städtebaulichen Maßnahmen zu integrieren.

Die Ortsteile Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Hansaviertel, Gartenstadt und Reutershagen als Teile der historisch "gewachsenen" Stadt sind in ihrer Eigenart zu erhalten. Durchmischungen mit anderen Nutzungsarten sind derart vorzunehmen, dass die Wohnfunktion für breite Teile der Bevölkerung aufgewertet wird. Die Integration nicht störender Gewerbe und Dienstleistungen soll die urbane Vielfalt stärken. Die Bemühungen privater Wohnungseigentümer zur Schaffung von PKW-Stellplätzen ist unter Berücksichtigung ihrer sozial- und umweltverträglichen Einordnung zu unterstützen.

8. Erhalt und Entwicklung der Großwohnsiedlungen als attraktive Wohnstandorte

Die Großwohnsiedlungen sind in ihrer städtebaulichen Struktur zu festigen und durch die Mischung mit nichtstörenden Arbeitsplätzen sowie Dienstleistungseinrichtungen der Versorgung, des Sports, der Gastronomie und der Kultur attraktiver und vitaler zu gestalten.

Die Zentren der Großwohnsiedlungen bilden die urbanen und gesellschaftlichen Schwerpunkte für den Ortsteil. Gleichfalls übernehmen sie wichtige zentrale Funktionen für die neuen Wohngebiete am Rande der Großwohnsiedlungen, im Falle Lütten Klein für mehrere Ortsteile sowie Wohngebiete im nordwestlichen Umland.

Durch flexible Veränderungen im Wohnungsbestand, durch Sanierung und Modernisierung, partiellen Rückbau sowie Umgestaltung des Wohnumfeldes mit Schwerpunkt in den großen Wohninnenhöfen im Nordwesten und Nordosten werden die Ortsteile erheblich aufgewertet und zu wettbewerbsfähigen Wohn- und Arbeitsstandorten entwickelt.

In den Großwohnsiedlungen sind gemeinsam mit den Einwohnerinnen und Einwohnern Gemeinschaftszentren bzw. Bürgerhäuser als ein bewährter Schritt zur Identitätsstiftung einzurichten.

9. Weiterentwicklung Warnemündes, einschl. Markgrafenheide und Diedrichshagen, als Wohn-, Erholungs-, Kur- und Freizeitstandorte, unter Wahrung ihrer Einzigartigkeit

Der Ortsteil Warnemünde repräsentiert die "Stadt am Meer" am deutlichsten. Entsprechend ist seine Bedeutung durch eine besonders behutsame städtebauliche Entwicklung zu unterstreichen. Das einzigartige Flair, das prägnante bauliche Ensemble, die hohe Urbanität und die soziale Qualität des Ortes sind zu erhalten und nachhaltig weiterzuentwickeln. Der Charakter als Seebad und Kurort ist durch eine großzügige Durchgrünung zu unterstreichen.

Warnemünde ist über die Tourismusfunktion hinaus ein wichtiger Wohn- und Arbeitsort, der künftig weiter stabilisiert wird. Auf dem Werftstandort erfolgt eine weitere Konzentration des Schiffbaus und zugehöriger Industrieunternehmen. Mit der größten Schiffswerft des Landes trägt Warnemünde entscheidend zur städtebaulichen Identität der Hansestadt Rostock bei.

Der weitere Ausbau Warnemündes als ein bedeutender deutscher Segelhafen an der Ostsee (Hohe Düne) erfolgt in hoher städtebaulicher Qualität und unter Berücksichtigung der naturräumlichen Ausstattung.

Der Bereich der Mittelmole ist städtebaulich so zu entwickeln, dass er die Funktionen Warnemündes sinnvoll ergänzt, ohne die einmalige Atmosphäre am Alten Strom zu beeinträchtigen. Zur Stärkung Rostocks als Fährstandort ist die Option auf den Ausbau eines modernen Fährhafens für Passagiere offen zu lassen. Die Mittelmole ist zu einer attraktiven Schnittstelle zwischen Bahn, Bus, Fähre und Fahrrad auszubauen, nicht zuletzt für die wachsende Zahl von Besucherinnen und Besuchern aus Berlin. Der Passagierkai ist für die Kreuzschifffahrt weiter auszubauen.

Diedrichshagen und Markgrafenheide mit ihrem naturräumlichen Potenzial im Hinterland, insbesondere der Rostocker Heide, sind als wesentliche Bestandteile des gesamtstädtischen Tourismus-, Kur- und Erholungsangebotes in Einheit mit Warnemünde zu entwickeln. Sie ergänzen die Angebote des Sonderzentrums Warnemünde mit eigenen, unverwechselbaren Konzepten, die vorrangig auf der naturräumlichen Attraktivität basieren. Diese Einzigartigkeit ist zu bewahren und maßvoll zu entwickeln. Neben der Stabilisierung der Wohnnutzung sind insbesondere Angebote für eine ganzjährige Tourismusnutzung zu schaffen und mit den naturräumlichen Anforderungen in Einklang zu bringen.

10. Integration des Seehafens in die Stadtstruktur

Der Seehafen als großräumiges Arbeitsstättengebiet ist zukünftig besser in die Stadtstruktur zu integrieren. Hierbei genießt die Nutzung bestehender Flächen Vorrang vor der Außenentwicklung. Dies erfolgt insbesondere durch die Verknüpfung mit hafennahen und nutzungsverwandten Industrie- und Gewerbegebieten, vor allem im Nordosten. Den Schwerpunkt bildet hierbei das Güterverkehrszentrum. Die Entwicklung des Überseehafens erfolgt auf der Grundlage des Hafenentwicklungsplanes und des Rahmenplanes "Seehafen".

Die weiteren Ziele der Hafenentwicklung sind insbesondere:

- räumliche und funktionelle Konzentration der Hafennutzung in klaren Strukturen sowie in Verbindung mit hafennahen Nutzungen im Umfeld,
- Ausbau der Infrastruktur als Grundgerüst des Hafens und seine Verknüpfung mit den angrenzenden Ortsteilen im Nordosten der Stadt,
- Entwicklung von Grünbereichen bei Nutzung vorhandener Freiflächenpotenziale,
- Entwicklung eines attraktiven Erscheinungsbildes durch ansprechende Architektur hinsichtlich einer unverwechselbaren Silhouette.

11. Kosten- und flächensparendes Planen und Bauen nach ökologischen Grundsätzen

Die Stadt verpflichtet sich, kommunale Bauvorhaben nach ökologischen Kriterien auszurichten. Über diese Vorbildrolle muss es gelingen, Einfluss auf das Baugeschehen in der Stadt zu nehmen und private Investoren zu umweltbewusstem Handeln zu bewegen. Über Fördermöglichkeiten sind die Investoren und Eigentümer frühzeitig zu informieren. Die ökologische Orientierung von Bauvorhaben und Bebauungsplänen soll auch weiterhin erhalten bleiben.

Auch in Zeiten geringer Finanzmittel sollte die Stadt eine kommunale Anreizfinanzierung ermöglichen.

Folgende Entwicklungsziele sind umzusetzen:

- Senkung des Energie-, Wasser- und Materialverbrauches u.a. durch Niedrigenergiebauweise, Wasserkreisläufe, flexible und langlebige Bauweisen,
- flächensparendes Bauen mit geringer Versiegelung, u.a. durch möglichst hohe Baudichten für Wohnen und Gewerbe, Funktionsmischung, maximale Begrünung und Minimierung der Verkehrsflächen und

- Einsatz recyclingfähiger Baumaterialien bei gleichzeitiger Reduzierung von Verbundwerkstoffen.

12. Architektonische Qualität und Wahrung von Proportion und Dimension des Ortes

Die Förderung der architektonischen Qualität ist ein Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Dies bedeutet nicht die Festlegung einer architektonischen Richtung, sondern die qualitätvolle bauliche Gestaltung bei Sanierung und Neubau, sowohl in funktionaler als auch in gestalterischer Hinsicht. Das Kopieren historischer Formen kann genauso wenig das Ziel sein wie die kritiklose Übernahme modischer Strömungen. Vorhandene Qualitäten sind zu erhalten und neue Anforderungen in zeitgemäßer, schlichter Form ablesbar zu machen. Notwendig sind offene Raumstrukturen, die sich wechselnden Ansprüchen anpassen können. Die Wahrung von Proportion und Dimension des Ortes sowie des "genius loci" (Wesen und Qualität des Ortes) sind von fundamentaler Bedeutung.

Architektonische Qualität ist nicht nur Wert an sich, sie gewinnt auch immer mehr Gewicht als Anziehungskraft der Stadt für ihre Bewohnerinnen und Bewohner, ihre Gäste und ansiedlungswillige Unternehmen.

Flächenansprüche und Standortentwicklung

13. Ressourcenschonende, qualitative Entwicklung der Flächen und Strukturen für urbanes Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen nach dem Grundsatz "Innenentwicklung vor Außenentwicklung"

Die städtebauliche Strategie zur Sicherung einer bedürfnisorientierten Wohnraumversorgung verfolgt fünf Aufgabenschwerpunkte:

- Die Entwicklung von Wohnbauflächen erfolgt nach dem Grundsatz, urbane Lebensqualität zu schaffen. Neue Wohnungsbaustandorte werden vorrangig durch Ergänzung oder Abrundung im Bestand ausgewiesen, bei gleichzeitiger Wahrung der Eigenart der jeweiligen Ortsteile. Die Bautätigkeit ist besonders in den dörflichen Siedlungen mit einer Aufwertung der Infrastruktur zu verbinden.
- Die Großwohnsiedlungen sind städtebaulich aufzuwerten. Die Wohnumfeldverbesserung ist in Verbindung mit einer bedarfsorientierten Zentrenentwicklung und wohnungsnahen, konfliktfreien Gewerbeansiedlung konsequent weiterzuführen.
- Behutsame Stadterneuerung in der historischen Innenstadt, in den Wohngebieten der Gründerzeit und in Warnemünde mit dem Ziel, einerseits die Wohnfunktion zu bewahren und die dort lebenden Bewohnerinnen und Bewohner vor Verdrängung zu schützen, andererseits angemessene funktionelle Komplettierungen zu ermöglichen.
- Locker bebaute innerstädtische Einfamilienhausgebiete werden moderat verdichtet.
- Ausweisung neuer, ressourcenschonender, familienfördernder Wohnungsbaustandorte, die steigenden Qualitätsansprüchen gerecht werden, als Konkurrenzangebot der Stadt gegenüber den Umlandgemeinden.

Die Flächen für gewerbliche Nutzungen, Industrie und Dienstleistungen sind funktionell und strukturell mit den Wohn- und Freiflächen zu verbinden, um kurze Wege in der Stadt zu fördern. Hierbei sind insbesondere die zukunftsorientierten Arbeitsstätten möglichst eng an die

Wohngebiete und an andere synergetisch nutzbare Gebiete anzubinden, strukturelle und funktionale Verflechtungen zu schaffen und auszubauen.

Der maritime Freizeitbereich ist noch stärker in die bestehenden funktionalen Strukturen einzubinden. In diesem Zusammenhang kommt der Sicherung und Entwicklung der Rostocker Wasserkanten eine Bedeutung zu, die über die Stärkung der vorhandenen städtebaulichen Qualitäten weit hinausreicht.

Es werden genaue Aussagen über die Sicherung und Entwicklung von Freiflächenpotenzialen getroffen: zusammenhängende Freiflächennutzung sowie deutlich ablesbare Übergangsbereiche zwischen Stadt und Landschaft bleiben strukturelle Werte des Standortes Rostock. Die Nutzung der Uferzonen und Wasserbauten ist so zu verändern, dass ihre öffentliche Erreichbarkeit weitgehend gesichert ist, ohne die ökologische Funktion der Gewässer zu beeinträchtigen. Beidseitig entlang der Warnow sind möglichst durchgehende Fuß- und Radwege zu errichten.

Kartenteil

Inhalt

- Karte 1: Arbeiten und Wohnen
- Karte 2: Die grüne Stadt am Meer
- Karte 3: Rostock und die Region

Hinweise:

- Die Karten stellen den aktuellen Stand der Diskussion zur funktionsräumlichen Gliederung der Stadt auf der Grundlage der Leitbilder und Leitlinien zur Stadtentwicklung dar.
- Die Karten verfügen über eine sehr allgemeine, grobe Darstellung. Detaillierte Darstellungen sind den jeweiligen Fachkonzepten zu entnehmen.

Zur Information:

Der Kartenteil wird - in der Größe A 4 und farbig - allen Fraktionen, den Ausschüssen für Stadtentwicklung und Ortsteile und Bau und Planung und den Ortsämtern zur Kenntnisnahme der Ortsbeiräte vom Büro Lokale Agenda 21 gesondert übergeben.

Fachkonzepte und Fachplanungen

Kapitel A

- **vorhanden**

- Gesundheitsbericht der Hansestadt Rostock 1999
- Unfälle bei Kindern und Jugendlichen in der Hansestadt Rostock 1999
- Wissenschaftliche Studie zur Behindertenplanung der Hansestadt Rostock, 1998
- Sportkonzept - Sportstättenentwicklungsplanung und Informationen über Freizeitanlagen in der Hansestadt Rostock
- Konzeption für den Wohnungsneubau in der Hansestadt Rostock bis zum Jahre 2000
- Mietspiegel der Hansestadt Rostock
- Dringlichkeitskriterien für den Vorrang der Wohnraumversorgung bestimmter Personengruppen
- Schulentwicklungsplan des Schulnetzes der Hansestadt Rostock
- Konzept für eine kommunale Armutsprävention in der Hansestadt Rostock
- Kommunale Pflegeplanung der Hansestadt Rostock
- Rostocker Programm zur Beschäftigung, Bildung und Arbeitsvermittlung von Sozialhilfeempfängern ("Programm 600")
- Jugendhilfeplanungsbericht 1996
- Kitakonzept 1996
- Rahmenplan "Jugend hat Vorfahrt" 2000
- Prüfverfahren zur Kinderfreundlichkeit 2000
- Leitlinien der Entwicklung der Volkshochschule

- **in Erarbeitung**

- Konzept für das Schifffahrts- und Schiffbaumuseum am Standort Schmarl
- Konzept Kulturhistorisches Museum (Westflügel)
- Drogenkonsum, Drogendelikte und Drogenhilfe in der Hansestadt Rostock - Handlungsleitlinien für kommunale Entscheidungen im Bereich illegaler Drogen
- Konzept zur Überwindung und Vermeidung von Obdachlosigkeit
- Gerontopsychiatrisches Versorgungskonzept

- **beabsichtigt**

- Komplementäre Wohn- und Versorgungsangebote für Ältere, Behinderte, psychisch Kranke und Suchtkranke

Kapitel B

- **vorhanden**

- Einzelhandelsgutachten - Grundlagen und Perspektiven

- **in Erarbeitung**

- Hafenentwicklungsplan 2010
- Stadtmarketing Rostock
- Rahmenplan Überseehafen Rostock
- Gewerbeflächenkonzept bis 2015
- Rostocker Programm der Arbeitsmarktpolitik

- **beabsichtigt**
- Aktualisierung Einzelhandelsgutachten

Kapitel C

- **vorhanden**
 - Integriertes Gesamtverkehrskonzept für die Hansestadt Rostock
 - Nahverkehrsplan der Hansestadt Rostock
 - Kommunales Abfallwirtschaftskonzept
 - Landschaftsplan
 - Friedhofsentwicklungsplan bis 2010
 - Artenhilfeprogramme für: "Hornisse" 1995, "Hummeln" 1995, "Gebäudebewohnende Fledermäuse" 1995, "Schleiereule" 1995, "Turmfalke" 1995, "Dohle" 1995, "Seeadler" 1996
 - Pflege- und Entwicklungspläne für: "Feuchtgebiet Groß Klein" 1995, "Feuchtgebiet Evershagen" 1996, "Kringelgrafen/Goldwiese" 1996, "Herrenwiese" 1996, "Rieckdaler Wiesen" 1996, "Sandgruben Stoltera" 1998, "Sandgruben Wilhelmshöhe" 1998, "Trinenmuur Gehlsdorf" 1998, "Warnowwiesen" 1998, "Hechtgrabenniederung" 1998
 - Zielkonzept "Ufernutzung Warnow 2010"
 - Kopfbäumepflegeprogramm
 - Parkpflegewerke für: "Kringelgrabenpark" 1994, "Wallanlagen" 1995, "Park am Fischerdorf" 1999
 - Entwicklungskonzept "Lindenpark"
- **in Erarbeitung**
 - Bodenschutzkonzept
 - Umweltqualitätszielkonzept
 - Lärminderungsplan
 - Spielbereichsentwicklungsplan
 - Pflege- und Entwicklungsplan "Dünen Warnemünde"
 - Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept für den Stadtrandbereich Hansestadt Rostock Süd-West
- **beabsichtigt**
 - Kommunales Gesamtkonzept Wasserwirtschaft
 - Klimaschutzkonzept
 - Klimafunktionskonzept
 - Energiekonzept
 - Fortschreibung Landschaftsplan
 - Erholungsentwicklungsplanung (Naherholungskonzept)
 - Leitplanung Gewässer
 - Parkpflegewerke und Pflege- und Entwicklungspläne für wertvolle Stadtlandschaftsräume

Kapitel D

● **vorhanden**

- Flächennutzungsplan 1990
- Rahmenplan Sondergebiet Universität Südstadt
- Rahmenplan Stadthafen
- Rahmenplan Barnstorfer Tannen
- Rahmenplan Ortslage Markgrafenheide
- Rahmenplan DMV/DB AG
- Rahmenplan Holzhalbinsel/Vor der östlichen Stadtmauer
- Rahmenplan Fischereihafen
- Rahmenplan Grenzschlachthof
- Rahmenplan Frei- und Verkehrsflächen Dierkow/Toitenwinkel
- Rahmenplan Kröpeliner Tor-Vorstadt/Urban
- Rahmenplan Groß Klein
- Rahmenplan Sanierungsgebiet Stadtzentrum 1. Teilfortschreibung
- Rahmenplan Tonnenhof - ohne Beschluss abgeschlossen
- Rahmenplan Nördlich der Werftstraße - ohne Beschluss abgeschlossen
- Rahmenplan Sportforum - ohne Beschluss abgeschlossen
- Rahmenplan Kopernikusstraße - ohne Beschluss abgeschlossen
- Rechtskräftige Bebauungspläne: 47 (mit den dazugehörigen Fachplanungen Schallimmissionsprognose und Grünordnungsplan sowie u. U. Verkehrsgutachten)
- Rechtskräftige Vorhaben- und Erschließungspläne: 5 (mit den dazugehörigen Fachplanungen Schallimmissionsprognose und Grünordnungsplan sowie u. U. Verkehrsgutachten)

● **in Arbeit**

- Flächennutzungsplan 2000
- Rahmenplan Wohnumfeldverbesserung Evershagen
- Rahmenplan Überseehafen Rostock
- Rahmenplan Bleicherstraße/Gaswerk
- Rahmenplan Hinrichsdorfer Straße
- Rahmenplan Patriotischer Weg
- Rahmenplan Ortslage Riekdahl
- Rahmenplan Gehlsdorf/Langenort
- Rahmenplan Mischgebiet Weißes Kreuz
- Rahmenplan Max-Eyth-Straße
- in Arbeit befindliche Bebauungspläne: 5 (mit den dazugehörigen Fachplanungen Schallimmissionsprognose und Grünordnungsplan sowie u. U. Verkehrsgutachten)
- in Arbeit befindliche Vorhaben- und Erschließungspläne: 6 (mit den dazugehörigen Fachplanungen Schallimmissionsprognose und Grünordnungsplan sowie u. U. Verkehrsgutachten)

● **beabsichtigt** (mittelfristig)

- Rahmenplan Lichtenhagen
- Rahmenplan Schmarl
- Rahmenplan Reutershagen