

Dokumentation der Städtebäulichen Ideenwerkstatt

Osthafen - Petridamm

Juni 2020



bauen-für-alle.de
Forum für Wohnungsbau, Städtebau und Baukultur
in Mecklenburg-Vorpommern e.V.



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

INHALTSVERZEICHNIS

GRUSSWORTE

ab S. 3

3 - Claus Ruhe Madsen

4 - Ralph Müller

1. PLANUNGSETAPPEN

ab S. 6

6 - Rostocker Oval 2012

7 - BUGA 2025

2. FORMAT UND AUFGABENSTELLUNG

ab S. 8

8 - Werkstattformat

8 - Aufgabenstellung

9 - Ziele der Werkstatt

10 - Betrachtungsraum

3. ERGEBNISSE DER TEAMS

ab S. 12

12 - Team 1

18 - Team 2

24 - Team 3

30 - Team 4

4. AUSWERTUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

ab S. 36

36 - Stadtraumprägende Grünstrukturen /
Vernetzungen in andere Stadtteile

36 - Schwerpunkte der Nutzungsverteilung

37 - Städtebau / Dichte / Höhen

37 - Verkehr / Mobilität

37 - Methodische Empfehlungen

37 - Vorgaben für den Rahmenplan

5. AUSBLICK

ab S. 38

38 - Wie geht es weiter

GRUSSWORT



Moin und hallo,

wir leben in Zeiten des ständigen Wandels. Gerade bei Stadtentwicklungsthemen wird das immer wieder deutlich. Denn so, wie wir heute bauen, werden wir morgen leben.

Auch bei der Städtebaulichen Ideenwerkstatt Osthafen-Petridamm ging es darum, voneinander zu lernen und nicht alles alleine erfinden zu wollen. Denn auch bei der Entwicklung neuer urbaner Bereiche kommt es zu allererst darauf an, miteinander zu reden, gemeinsam Diskussionen zu führen, etwas in Bewegung zu bringen und es dann auch vernünftig umzusetzen.

Wenn das gefallen soll, was auf den Bildschirmen der Planerinnen und Planer entsteht, muss es den unterschiedlichsten Sichtweisen und Perspektiven genügen. So wurden während der Ideenwerkstatt zwei sehr spannende Ansätze für die gemeinsame Entwicklung der Quartiere diskutiert: nachhaltig, sozial gerecht, gemeinwohlorientiert, klimagerecht und mit neuer Mobilität.

Was früher nicht immer sauberem und nicht immer leisem Gewerbe vorbehalten war, soll künftig Standorte für Gewerbe, Wohnen und soziale Einrichtungen qualitativ hochwertig miteinander verbinden. So gemischt wie das Areal künftig genutzt werden soll, so vielfältig waren auch die Headlines der unterschiedlichen Expert*innen-Teams: „Arbeit bleibt - Wohnen kommt - Verkehr „geht“; „Vom Niemandland zum Jedermannsland“ oder „Ein Quartier - das Osthafen-Quartier“.

Allen, die an der Werkstatt teilgenommen haben, war schnell klar: Das Warnowufer ist ein ganz besonderer Ort für Erholung und für grüne Wege für Fußgänger und Radfahrende.

Der Dierkower Damm sollte den Ansprüchen moderner Mobilität besser gerecht werden, also eine Fuß- und Fahrradverkehrsfreundlichere Nutzung ermöglichen und den Straßenbahnverkehr stärken. Rund um die Michaelschule könnte ein Quartier entstehen, das für Rostocks neues Gesicht charakteristisch werden könnte.

Noch ist nicht klar, wie das Areal in fünf oder zehn Jahren aussehen wird. Alle aber, die an der Ideenwerkstatt beteiligt waren, sind in den Dialog getreten für die Zukunft unserer Stadt. Dafür danke ich ganz herzlich. Und ich hoffe, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer später einmal stolz sagen werden: Damals war ich dabei und das waren unsere Ideen!

Beste Grüße von

CLAUS RUHE MADSEN

Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

GRUSSWORT



Liebe Leserinnen und Leser,

drei Tage Ideenwerkstatt im Juni mit Sonnenschein liegen hinter uns und es waren auch Sonnenstunden für die Rostocker Stadtentwicklung. Und das betrifft sowohl das gewählte Format dieser Veranstaltung einschließlich der Auswahl und Zusammensetzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer als auch die Ergebnisse der Werkstatt, über die wir Sie mit dieser Broschüre informieren möchten.

Die Radtour aller Teilnehmer*innen durch das Bearbeitungsgebiet am ersten Tag der Werkstatt hat uns allen noch mal die gewaltigen Potenziale dieses großen Areals vor Augen geführt:

Die Kirchen der Altstadt im Blick ging es durch Gewerbegebiete mit ganz unterschiedlichen Erscheinungsbildern: sowohl Bereiche mit moderner Infrastruktur und attraktiver Bebauung mit anspruchsvoller Architektur als auch brachliegende und damit untergenutzte Flächen. Alle Bereiche sind eingebettet in einen einzigartigen Naturraum in „Blau“ und „Grün“: hier die Warnow mit

ihrer imposanten Ausdehnung vor der historischen Altstadt und dort die Zingelwiesen als Bestandteil der Carback-Niederung.

In diesem Spannungsfeld bewegten sich drei Tage die Gedanken von Stadtplaner*innen und Landschaftsarchitekt*innen, von Verkehrsplaner*innen und Architekt*innen, von Mitgliedern der politischen Parteien der Rostocker Bürgerschaft und Vertreter*innen der Stadtgesellschaft. Der Schwerpunkt lag dabei auf großräumigen Denkansätzen in stadtstrukturellen Zusammenhängen mit dem Ziel, einen Rahmenplan für den gesamten Bereich Osthafen – Petridamm in den nächsten Jahren zu entwickeln. Keine „Inselplanungen“ ohne ein dem Standort entsprechendes Gesamtkonzept. Dass seine Umsetzung ein Prozess von mehreren Jahrzehnten sein wird, ist eine zusätzliche Herausforderung und gleichzeitig Chance dieses Bereichs. Gleichzeitig jedoch wird es wichtig sein, mit allen GrundstückseigentümerInnen und im Gebiet ansässigen Unternehmen nicht nur den Blick

in die ferne Zukunft zu richten, sondern auch kurzfristige Antworten und Lösungen zu finden.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erhält durch die Ideenwerkstatt eine große Menge toller Ideen für die Entwicklung dieses besonderen Areals an der Warnow und dass über die komplette Breite der Themenfelder Städtebau, Freiraum, Mobilität und Umweltschutz. Da die besten Ideen nichts ohne kluge Umsetzungsstrategien sind, gab es von allen Teams der Ideenwerkstatt noch entsprechende Handlungsempfehlungen für uns als Stadt dazu.

Dass letztendlich zum Gelingen der Veranstaltung auch die „bunte Mischung“ der Zusammensetzung der vier Teams beigetragen hat, ist ebenfalls den Ergebnissen abzulesen. Fachexpertise im Dialog mit genauer Ortskenntnis der Vertreter*innen der Stadtgesellschaft und auf dem Prüfstand

Rostocker Kommunalpolitik, die am Ende über die Fragen der Stadtentwicklung und ihre Planungen zu entscheiden hat, war ebenfalls ein erfolgreiches Experiment.

Dafür möchte ich mich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie allen an der Vorbereitung und Durchführung der Ideenwerkstatt Beteiligten ganz herzlich bedanken und gleichzeitig meine Vorfreude auf die nun anschließenden Planungsprozesse zum Ausdruck bringen.

Lassen Sie uns gemeinsam dieses wunderbare „Stückchen“ Stadt entwickeln.

RALPH MÜLLER

Leiter des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft



Historische Karte des Betrachtungsraums aus dem Jahr 1900

1. PLANUNGSETAPPEN

ROSTOCKER OVAL

Die Bereiche Osthafen und Petridamm wurden bereits im Jahr 2012 im Rahmen des Workshops zum Rostocker Oval näher betrachtet. Für das Rostocker Oval – bestehend aus Stadthafen, Osthafen, Gehlsdorfer Ufer und der westlichen Verbindung der gegenüberliegenden Warnowufer – wurden Visionen für die städtebauliche Entwicklung der ufernahen Bereiche des historischen Stadtzentrums erarbeitet.



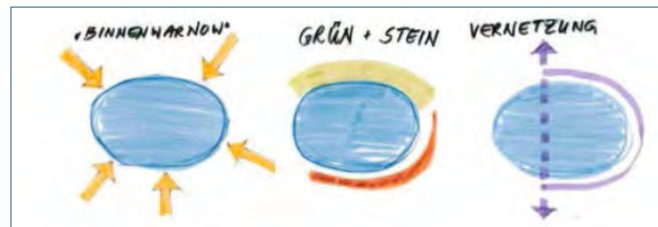
Bei den zukunftsfähigen Ideen für die mittel- und langfristige Stadtentwicklungsplanung ging es nicht nur um eine zusammenhängende Entwicklung der einzelnen Teilbereiche um die Warnow als verbindendes Element, sondern auch um die eigenständige Betrachtung sowie um die Herausstellung und Stärkung der Potenziale eben dieser Teilbereiche.

Als Entwicklungsziele – vor allem im Hinblick auf den östlichen Teil des Rostocker Ovals – wurden u.a. benannt:

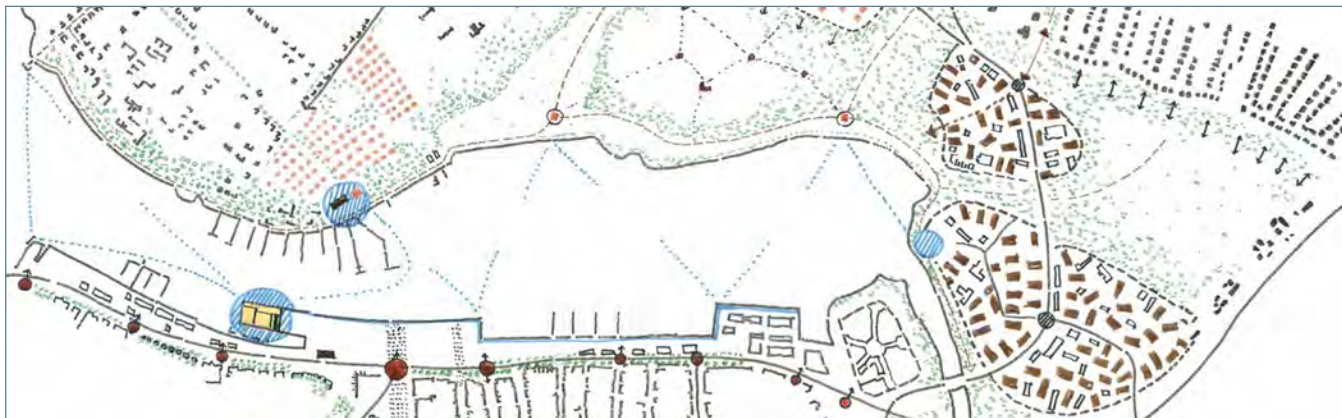
- Stärkung der Anziehungskraft der ufernahen Bereiche durch standortgerechte Nutzungen in großer Vielfalt,

- Ideen für mittel- und langfristige Entwicklungen der Gewerbeflächen,
- Anbindung der Stadtteile im Nordosten an das Wasser,
- Schaffung eines verbindenden uferbegleitenden Wegesystems,
- Hohe Aufenthaltsqualität der Uferbereiche,
- Ideen für die Stärkung des Standorts Wassersport,
- Vorschläge für Nutzungsänderungen bisher nicht den Standortpotenzialen entsprechender Bereiche

Speziell für den Osthafen wurde die Aufgabe definiert, dessen Funktion und zukünftige Bedeutung im Stadtgebiet herauszuarbeiten.



Basierend auf den Ergebnissen der Gruppenarbeiten ist festzustellen, dass eine Nutzungsänderung in diesem Stadtgebiet zwischen behutsamer Transformation und radikalem Wechsel erfolgen sollte. In dem Zusammenhang wurde empfohlen, hier einen Funktionswechsel hin zu einer Mischnutzung aus Wohnen und Arbeiten zu vollziehen sowie ein neues Wohngebiet zu gestalten.



Workshop Rostocker Oval 2012 - hier als Beispiel ein Plan der Gruppe A

BUGA 2025

Der Bereich des Osthafens ist auch weiterhin im Fokus der Stadtentwicklung. Mit der Bewerbung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock im Jahr 2018 für die Austragung der BUGA 2025 sind die Stadtentwicklungsziele des Rostocker Ovals und damit des Osthafens in einen städtebaulichen Masterplan eingebettet worden.

Die Themen Warnowquerung, Aufwertung des Stadthafens sowie die Heranführung der Rostocker Innenstadt an die Warnow waren bereits im Workshop „Rostocker Oval“ wesentliche Themenstellungen, die sich in den zentralen Zielen und Projektbausteinen der BUGA 2025 wiederfinden:

- ein Uferweg als Rundweg des Rostocker Ovals,
- ein Stadtpark auf der ehemaligen Mülldeponie,
- die Neugestaltung des Stadthafens mit dem Neubau des Landesmuseums für Archäologie und einer Markthalle,
- eine Brücke über die Unterwarnow als Verbindung zwischen Innenstadt und den Stadtteilen im Nordosten und das „WarnowQuartier“ als Modellquartier am Wasser.



Bewerbung um die Austragung der BUGA 2025 - Ausschnitt WarnowQuartier

Mit dem neuen WarnowQuartier im Norden des Osthafens soll die Stadtstruktur an dieser Stelle ergänzt werden. Die drängenden Fragen der Zeit zur Zukunft von Wohnen, Leben und Arbeiten sollen modellhaft im neuen Stadtquartier in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt beantwortet werden. Zugleich soll es in seiner Entwicklung auf benachbarte Quartiere östlich der Unterwarnow ausstrahlen.

Dazu hat der Fachbereich BUGA erste städtebauliche Entwürfe erarbeitet und auch die Teilnehmer der Ideenwerkstatt Osthafen / Petridamm sollten Vorschläge zur Entwicklung dieses Modellquartiers entwerfen.



Projektbausteine für die BUGA 2025

2. FORMAT UND AUFGABENSTELLUNG

Aufbauend auf den vorliegenden Erkenntnissen und Planungsprämissen der beschriebenen bereits erfolgten Planungsetappen wurde im Juni 2020 eine 3-tägige städtebauliche Ideenwerkstatt durchgeführt.

Mit der Konzeptionierung und Durchführung wurde das Forum für Wohnungsbau, Städtebau und Baukultur Mecklenburg-Vorpommern – kurz „bauen-für-alle.de“ beauftragt.

WERKSTATTFORMAT

Für die Durchführung des 3-tägigen Werkstattverfahrens wurde das Format „der Team- und Atelier-Arbeit“ gewählt. Hierbei sollten vier Werkstattteams die gleichen Werkstattaufgaben bearbeiten. Die Teams waren jeweils besetzt mit Expert*innen aus den Bereichen Architektur und Städtebau, Stadtplanung, Mobilität, Grün- und Landschaftsplanung plus Vertreter*innen der Kommunalpolitik und der Zivilgesellschaft.

Mit diesem Format sollte nicht nur Fachwissen und Expertise in hoher und innovativer Qualität zusammengebracht, sondern auch ein hohes Maß an Transparenz gewährleistet werden. Vertreter*innen der Rostocker Stadtgesellschaft konnten sich aktiv in den Arbeitsprozess der Werkstatt einbringen und nicht zuletzt die Ergebnisse mittragen.

Im Vorfeld der Ideenwerkstatt fanden quartiersbezogene Eigentümergespräche statt, um die direkt Betroffenen über den kommenden Prozess zu informieren. Das dazu erstellte Info-Magazin „WarnowPost“ können Sie über die **Homepage des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft** einsehen.

Die für die Teamarbeit vorbereiteten und ausgestatteten Ateliers lagen an zwei Standorten direkt im Projektgebiet.



AUFGABENSTELLUNG

Bereits im Jahr 2019 wurde durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft ein verwaltungsinterner Planungsworkshop durchgeführt, um die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen für die Entwicklung des Gebietes zusammen zu tragen und zu definieren. Die Ergebnisse wurden tabellarisch für die Teilnehmer*innen aufbereitet.

Zudem wurden alle Grundlageninformationen und eine ausführlichen Beschreibung der Werkstattaufgabe in einer Broschüre zusammengestellt. Die Aufgabenstellung mit der genannten Tabelle stehen Ihnen ebenfalls über die **Homepage des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft** zur Verfügung.

Einen wichtigen Beitrag zur Information der Teilnehmenden lieferte zudem eine Fahrrad-Info-Tour, an dessen Streckenverlauf Kolleg*innen der beteiligten Fachämter den Teilnehmenden wichtige Aspekte und Erläuterungen mit auf den Weg gaben.



ZIELE DER WERKSTATT

Mit der Durchführung der Ideenwerkstatt wurden zwei wesentliche Ziele verfolgt:

Zum einen sollte die Werkstatt Impulse für die stadträumliche Einbindung sowie städtebauliche Konzeption des modellhaften WarnowQuartiers liefern. Damit erfolgte im Rahmen der fachlich stark besetzten Werkstatt eine Auseinandersetzung mit dem zeitgleich vom Fachbereich BUGA in Zusammenarbeit mit den Büros SINAI und MACHLEIDT erarbeiteten städtebaulichen Leitbild für das künftige Quartier.

Zum anderen sollten die stadtstrukturelle und räumliche Einbindung des gesamten Betrachtungsraums im Stadtgefüge analysiert und schlüssige Ansätze einer integrierten städtebaulichen Gesamtkonzeption der Gewerbegebiete Osthafen und Petridamm erarbeitet werden.

Gleichzeitig sollten aktuelle Stadtentwicklungsfragestellungen und -themen ausgelotet und in die gewählten städtebaulichen Leitbilder und Entwicklungsansätze der vier Teams eingebunden werden. Damit verbundene Frage- und Themenstellungen waren unter anderen:

- Umsetzungsfragen hin zu einer durchgrüneten, bunt gemischten Stadt am Wasser bei gleichzeitig flächensparendem Städtebau
- Verbindung und Verzahnung neuer Formen von Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit und Nachbarschaften mit neuen Formen der Mobilität
- Nachhaltigkeit von Quartiersbildung und von zukunftsfähigen Stadtstrukturen
- Möglichkeiten einer behutsamen Entwicklung des Neuen

Die Ergebnisse der Ideenwerkstatt sollen in einen städtebaulichen Rahmenplan für den Bereich einfließen. Dieser dient der ganzheitlichen Entwicklung der Gebiete am östlichen Warnowufer und soll künftig konzeptionelle Grundlage und städtebauliches Leitbild sein für weitere Planungs- und Umsetzungsschritte.



BETRACHTUNGSRAUM





Dierkow

Potentiale entwickeln...

Petridamm

- innerstädtische Produktion
- Bildung / Soziales
- Stadt der kurzen Wege
- Arbeitswelten 4.0

Stadteingang

- Adressbildung
- besonderer Städtebau
- starke Identität

Höhepunkte setzen...

3. ERGEBNISSE DER TEAMS

TEAM 1 - WOHNEN KOMMT - ARBEIT BLEIBT - VERKEHR GEHT

Rainer Albrecht
Kommunalpolitik, Rostock

Maxi Boden
Stadtplanungsamt, Rostock

Florian Groß
Architektur, Kaiserlautern

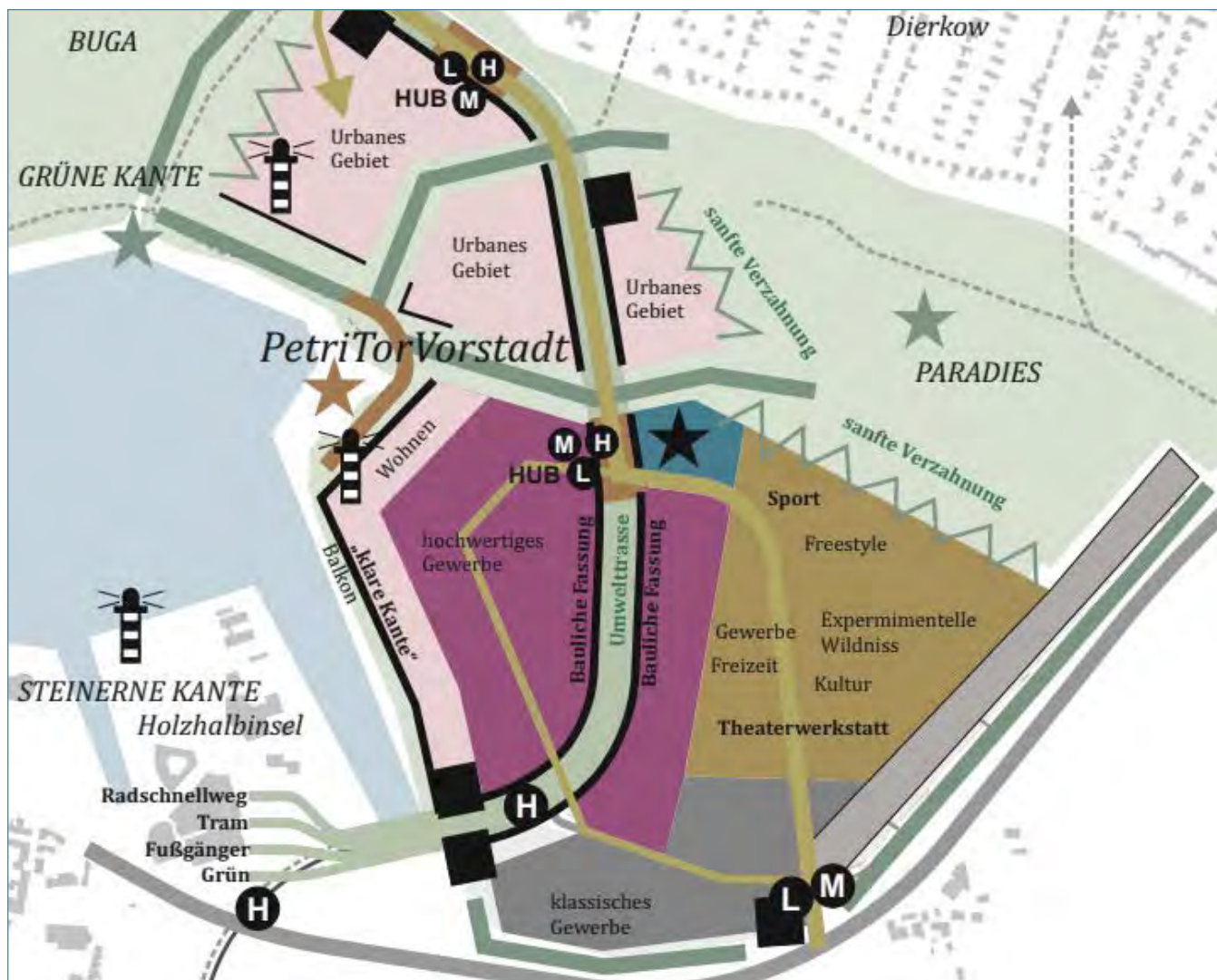
Uwe Höger
Städtebau, Kassel

Jörn Janssen
Verkehr & Mobilität, Hannover

Dr. Johannes Kalbe
Kommunalpolitik, Rostock

Jochen Meyer
Grün- & Landschaftsplanung, Hamburg

Gerdt Puchta
Bürger, Rostock



Leitbild Team 1



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE

- zwei Grüne Achsen von den Zingelwiesen zur Warnow
- breites „grünes Band“ am Warnow-Ufer mit Bebauung abrücken und grüne Kulisse bewahren



METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG

- Vorbereitung und Durchführung einer Entwicklungsmaßnahme gem. § 165 BauGB
- Petridamm: langsame, freie, sukzessive Entwicklung
- Osthafen: gezielte Transformation nach Verlagerung Veolia



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG

- Schule wird zur neuen Mitte – Erweiterung mit Sportflächen und evtl. Kita an Zingelwiesen
- Osthafen: Schwerpunkt Wohnen und hochwertiges Gewerbe
- Petridamm: Schwerpunkt Kultur + Freizeit

PetriTorVorstadt (PTV):

Wohnen kommt – Arbeit bleibt – Verkehr geht

»Gezielte Transformation im Osthafen-sukzessives Aufladen am Petridamm - Tabula Rasa südlich und nördlich des Zingelgrabens zu einer Grünen Wiese und zum Neubau.«

Das Konzept greift die besondere Lage des Gebietes auf, fast unmittelbar an die Altstadt anschließend und Verbindungsglied in Richtung Nordosten. Es zielt auf ein „vollständiges Quartier“, Osthafen und Petridamm verschmelzen zur PetriTorVorstadt PTV.

Das Konzept nimmt die Qualität des Warnowufers auf und stärkt diese. Hier greifen die grüne Kante aus Nordwesten und die bebaute Kante des Quartiers Osthafen ineinander.



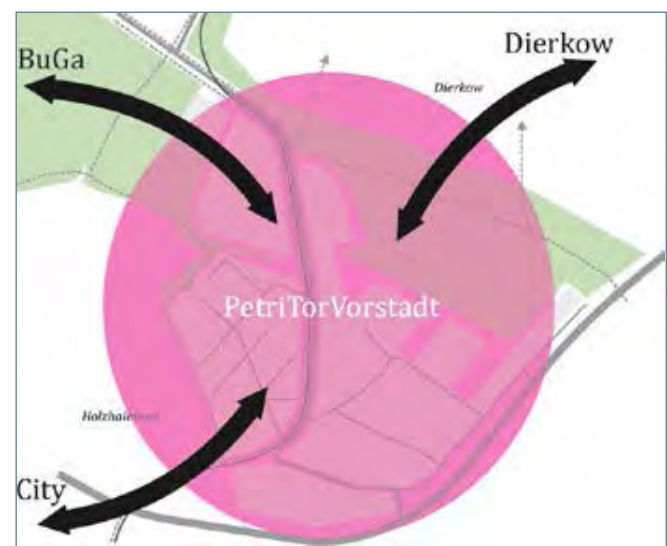
STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN

- behutsame Verzahnung zu Zingelwiesen und Stadtpark
- breiter Streifen Wohnbebauung entlang Warnow (3-4-Geschosse)
- innerer Bereich Osthafen modernes Gewerbegebiet



VERKEHR / MOBILITÄT

- Erschließungsstruktur orientiert sich am Bestand
- innere Ringerschließung mit Verlegung Dierkower Damm
- Transformation Dierkower Damm Entwicklung Umwelttrasse





STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE



Städtebau und Freiraum

Die Zingelwiesen werden erhalten und durch Randbereiche mit Grünland gestärkt.

Die Verrohrung des Zingelgrabens an der Schule wird beseitigt. Der Zingelgraben erhält breite Ufersäume, ohne dass diese begehbar sind.

Als neue Grünverbindung mit Fußweg werden die Wege am Nordrand der Zingelwiesen und im Dierkower Graben östlich des geplanten WarnowQuartiers zur Warnow weitergeführt.

Das Warnowufer erhält ein breites grünes Band, in dem Rad- und Fußweg getrennt geführt und durch Baumreihen beschattet werden. Zusätzlichen Raum erhalten die Flächen im Südosten des WarnowQuartiers und vor dem Warnow-Hotel, der durch Zurückrücken des „Vorgartens“ und temporäre Pontons im Wasser deutlich vergrößert wird.

Südöstlich der Schule schließt ein Sportbereich an. Durch die Entfernung zur Wohnbebauung bzw. Nähe zur Gewerbenutzung besteht hier die Möglichkeit, Begegnungs-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten zu schaffen. Mit der Straßenbahn sind sie gut erreichbar.



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG



Verteilung der Nutzungen

Die nahe der Warnow und des Zingelgrabens liegenden Flächen entwickeln sich zum Wohnquartier. Die Erdgeschosszonen sollen in der Regel für gewerbliche, nicht störende Nutzungen wie Läden, Copyshops, kleine Werkstätten, Seminarräume und ähnliches zur Verfügung gestellt werden.

Die Mitte wird gebildet durch die Schule und die östlich anschließenden Sport- und Freizeitfunktionen. Sie soll auf der westlichen Seite der Schule durch weitere öffentliche Gebäude ergänzt und gefasst werden.

Die Flächen am Dierkower Damm bleiben Gewerbegebiet für emissionsreduzierte Nutzungen, wie Büros, Entwicklungsfirmen aber auch weitere Hotels.

Richtung Osten und Süden bleibt ebenfalls Gewerbe erhalten. Etablierte Betriebe werden hier nicht verdrängt. Auch die Stadtreiniger bleiben in ihrem Bereich, da durch sie die Distanz zum Lärm der Rövershäger Chaussee erhalten bleibt. Um den Pingelshof entsteht ein Sondergebiet Kultur, in dem u.a. die Theaterwerkstätten entstehen können.



STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN



Baustrukturen in der Uferzone

Das Warnowufer nördlich der Petridammbrücke wird breitflächig mit Wohnungen (3 bis 4 Geschosse) bebaut. Referenz ist die kürzlich fertiggestellte Bebauung des Petrierviertels mit Kopfbauten am Ufer und Höfen. Die jeweilige Größe wird auch davon abhängen, in welchem Maß und Umfang die aktuell gewerblich genutzten Grundstücke zur Verfügung stehen werden. Diese Bebauungsstruktur wird auf der Fläche südlich des Warnow-Hotels fortgesetzt.

Westlich des Warnow-Hotels ist ein deutlich höheres Gebäude vorgesehen (7 bis 8 Geschosse), das diesen „Kraftort“ markiert und mit den Landmarken Petrikirchturm und Wohnhäuser Holzhalbinsel korrespondiert. Es sollte eine gastronomische Nutzung beherbergen, vielleicht sogar neben dem öffentlich genutzten Erdgeschoss auch eine öffentliche Dachterrasse. Es wäre auch ein Hotel an diesem Ort geeignet.

Die heute gewerblichen Bereiche nördlich des Zingelgrabens werden, bis auf kleine gewerbliche Parzellen, zum Wohnen umgenutzt. Zur Stärkung der Grünverbindung zwischen Zingelwiesen und Warnow sind hier Punkthäuser vorgesehen. Sie verbauen zudem auch nicht in gleichem Maße wie kompakte Baukörper den Blick zwischen der Dierkower Höhe und der Altstadt.



Stadt(teil)mitte

Gegenüber der Schule wird eine Neubebauung die Mitte des Quartiers konfigurieren, darin sind öffentliche Nutzungen angesiedelt. Ebenfalls in der Nachbarschaft der Schule ist eine KiTa angedacht, möglichst in der Nähe der Zingelwiesen und des Zingelgrabens.

Die gewerblichen Nutzungen im westlichen Teil behalten die vorhandenen kleineren Parzellenstrukturen, die eine arbeitsplatzintensive Nutzung nahelegen. Im östlichen Bereich liegen die Parzellentiefen im Bereich von 75 m, so dass auch Produktions- und lagernde Betriebe ausreichende Flächen nutzen können. Dazu muss das Erschließungsnetz nicht relevant geändert, sondern nur die existierenden Trassen ausgebaut werden. Der Mühlenstandort am Petridamm bleibt erhalten.

Das Kultur- und Kreativquartier weisen als Setzungen lediglich die Theaterwerkstätten und die Halle PI13 auf. Der übrige Bereich bleibt in seiner Entwicklung „ungeplant“ und offen, um Kunst, Kultur, Subkultur, Start-Ups, Bauwagenwohnungen u.a. Raum zu geben. Die Bebauung am Petridamm bleibt in ihrer Mischnutzung erhalten und ergänzt die Kultur- und Kreativnutzungen.



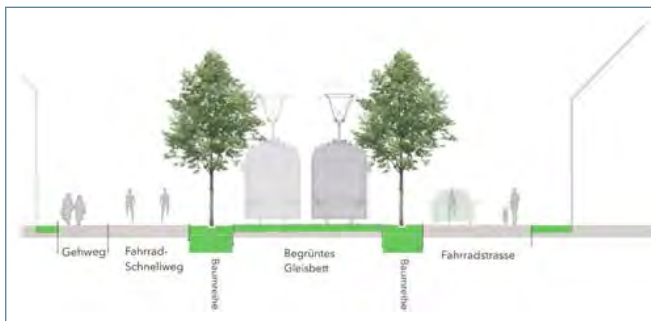
VERKEHR / MOBILITÄT



Mobilität

Die bestehende Erschließungsstruktur wird grundsätzlich beibehalten. Neu hinzu kommt der verlängerte Verbindungsweg, der unmittelbar südlich der Schule auf den Dierkower Damm treffen soll. Hierdurch entsteht für die innere Erschließung ein Ring Petridamm – Altkarlshof – Bei der Knochenmühle – Verbindungsweg, der alle Feinverästelungen ermöglicht.

Der Abschnitt des Dierkower Damms südlich der Schule wird Kfz-frei bzw. nur noch für die wenigen Anlieger benutzbar (Fahrradstraße auf der Ostseite). Die geplante Umwelttrasse wird durch Bäume begrünt und beschattet, sie geben der Straße auch einen räumlichen Halt, der bisher fehlt.

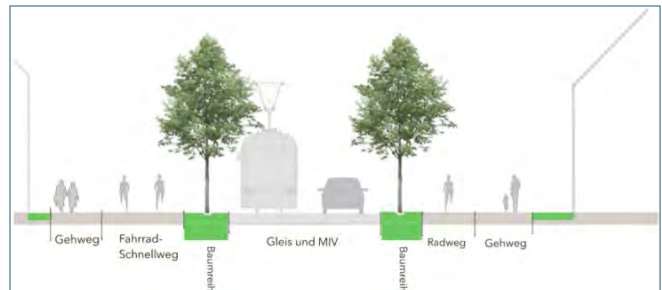


Umwelttrasse

Diese Struktur wird Richtung Norden bis zur Hinrichsdorfer Straße beibehalten; der hier nicht vermeidbare Autoverkehr wird auf dem Gleiskörper geführt und ordnet sich der Straßenbahn unter. Durch die skizzierte Transformation verliert



Dierkower Damm (Bestand)



Nördlicher Teil Dierkower Damm

der Dierkower Damm seine gestalterische und funktionale Trennwirkung und wird zu einer städtebaulich integrierten Hauptverkehrsstraße.

Die mittlere Straßenbahnhaltestelle wird in Mittellage vor die Schule verlegt, eine weitere kommt nahe der Querung des Dierkowgrabens ebenfalls in Mittellage hinzu und erleichtert dort die Querung der Straße (s. Grünstrukturen). Insgesamt kommt der Haltestellengestaltung eine besondere Bedeutung als Schnittstelle von Funktion und gestaltetem Raum zu.

Der Bereich der Straßenbahnhaltestellen wird zugleich zu Mobility Hubs ausgebaut, an denen Teilautos, -räder und -roller geliehen werden können. Sie sind zugleich Lieferpunkte für alle Paketdienste, von denen aus die Feinverteilung in das Quartier per Lastenrad erfolgen kann.

Der Radschnellweg wird durchgängig im Westen geführt. Generell ist aber auch Richtung Norden ein Radfahren auf der Ostseite sicher möglich. Gehwege sind beidseitig in ausreichender Breite vorhanden.



Entwicklungsstrategie



METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG

Die vorgesehenen Nutzungen sollen in einem weitgehend bebauten Quartier umgesetzt werden. Es sind also Vorstellungen über einen Veränderungsprozess erforderlich.

In den nördlichen Wohngebieten muss und kann die Umwandlung durch ein (fast) vollständiges Umsiedeln der Gewerbebetriebe und Abräumen des Altbestandes erfolgen („tabula rasa“). Das Wohngebiet am Warnow-Hotel und die neue Stadtteilmitte würden auf un bebauten Flächen entstehen können.

Die Wohnbebauung nördlich der Petridammbrücke muss modular und differenziert ausgearbeitet werden, so dass sie nach und nach auf freiwerdenden Gewerbegrundstücken entstehen kann. Nennenswerte Anteile dieser neu entstehenden Wohnungen im Gebiet sollen auch für einkommensschwächere Schichten bereitgestellt werden.

Für das Kultur- und Kreativquartier Am Pingelshof muss der Nutzungsdruck geringgehalten werden, um eine entsprechende Mischung experimenteller, sich etablierender und etablierter Betriebe wachsen zu lassen. Die Verlängerung des Verbindungswegs schneidet zahlreiche Parzellen und bedarf entsprechender Eingriffsmöglichkeiten. Auch der Ausbau der kleineren Erschließungswege zu gewerblich nutzbaren Straßen erfordert Flächenankäufe.

All diese Anforderungen legen es nahe, eine Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB durchzuführen, mit der sowohl die Steuerung als auch die Finanzierung der Entwicklung deutlich verbessert wird.

TEAM 2 - VOM NIEMANDSLAND ZUM JEDERMANNSLAND

Helge Bothur
Kommunalpolitik, Rostock

Prof. Maria Clarke
Städtebau, Berlin

Georg Döll
Stadtplanung, Greifswald

Petra Kienitz
Bürgerin, Rostock

Monique Kirmse
Architektur, Berlin

Gerd Kleyhauer
Grün- & Landschaftsplanung, Berlin

Patrick Schmidt
Stadtplanungsamt, Rostock

Guido Sempell
Stadtentwicklung, Hamburg



Leitbild Team 2



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE

- Warnowquartier als locker durchgrünter Bereich ohne Bebauung - hohe Priorität für den Freiraumerhalt
- Wasserkante frei von Bebauung und privater Nutzung mindestens 30 m breites grünes Parkband



METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG

- Transformation im Bestand
- Zeithorizont für Osthafen und Petridamm ca. 15-20 Jahre
- Vorrang Entwicklung Bestand vor Erschließung neuer Gebiete



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG

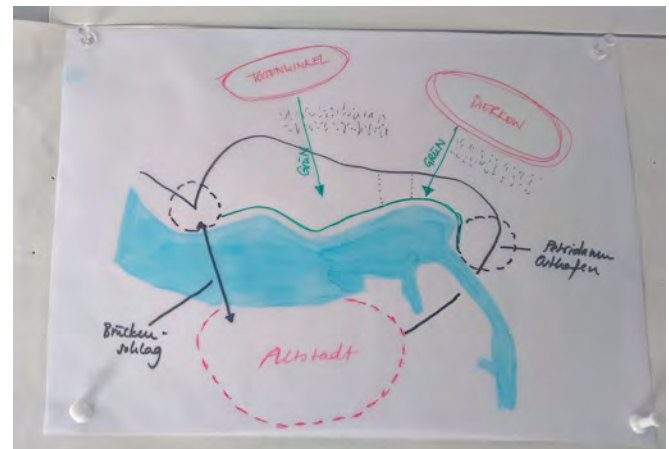
- Schwerpunkt Gewerbe und Freizeit im Osthafen
- „Urbane Mischung“ mit Schwerpunkt Wohnen und Gewerbe im Norden des Petridamm-Viertels
- Schwerpunkt für Forschungseinrichtungen im Süden

Vom „Niemandland“ zum „Jedermannsland“ - Urbane Transformation als Modell.



STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN

- 3 Bebauungstypologien für die unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkte
- heterogene Bereiche, die flexibel angepasst werden können



Einordnung in den Gesamttraum



VERKEHR / MOBILITÄT

- verkehrliche Infrastruktur bleibt weitestgehend erhalten
- Dierkower Damm ist Rückgrat und Quartiersmittelpunkt hochwertige Gestaltung für alle Verkehrsarten

»Nachhaltigkeit bedeutet, das zu nutzen, was man hat, Untergenutztes besser zu nutzen, weiter zu bauen.«

Die Schwerpunkte der künftigen Entwicklung liegen in den bestehenden Quartieren Petridamm und Osthafen.

Wohnen und Arbeiten können sich hier räumlich noch stärker verbinden. Leerstellen werden flexibel und vielfältig besetzt.

Es entstehen lebendige Quartiere, die nicht nur Transiträume sind, sondern auch zum Bleiben einladen. Eine Teilhabe aller wird nicht zuletzt durch großzügige Freiräume entlang der Warnow sichergestellt.

Die Modellhaftigkeit liegt in der Optimierung und Revitalisierung des Bestandes und der Schaffung von weiteren Nutzungsmöglichkeiten ohne neuen Flächenverbrauch. Denn die Flächen- und Nutzungspotentiale sind groß.



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE



Grünstrukturen

Nördlich des Zingelgrabens wird eine Verlagerung der gewerblichen Nutzungen zugunsten eines durchgehenden Grünraums vorgeschlagen, ausgehend vom Landschaftsschutzgebiet im Osten bis hinunter zur Warnow. Die Bezüge von Dierkow zum Warnowufer werden durch die Stärkung der Freiraumachsen verbessert. Der freiwerdende Raum soll als „Jedermann-Raum“ Angebotsfläche für Freizeit und Erholung für verschiedenste Nutzungen und Nutzergruppen sein. Demgegenüber stehen die geschützten Landschafts- und Naturräume der Zingelwiesen und des westlichen Warnowquartiers.

Der Jedermann-Gedanke findet sich insbesondere in der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Freiraums entlang der Warnow wieder. Ein grünes Parkband mit einer Breite von mindestens 30 m und nach Bedarf auch breiter, zieht sich entlang der Wasserkante und bleibt frei von Bebauung und privater Nutzung. An wenigen, ausgewählten Punkten kann ein gastronomisches Angebot den hierfür vorhandenen Bedarf abdecken, ohne das Naturerlebnis einzuschränken.



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG



Schwerpunktnutzungen

Die Quartiere Osthafen und Petridamm erhalten Nutzungsschwerpunkte.

Der Osthafen soll mit einem Schwerpunkt Gewerbe und Freizeit entwickelt werden. Hier wird auf die bereits interessante Mischung aus produzierendem Gewerbe, Handel und Dienstleistungen aufgebaut. Flächenintensive und inadäquate Gewerbenutzungen in direkter Ufernähe sollen mittelfristig verlagert oder flächenoptimiert werden.

Das Petridamm-Viertel wird nördlich des neuen Dierkower Damms als „Urbane Mischung“ zu einem Ort, an dem Wohnen und Gewerbe auf einem Baufeld räumlich neben- und übereinander organisiert werden („urban living“). Gewerbe mit Potential für Störungen werden an den nördlichen Rand des Viertels verlagert.

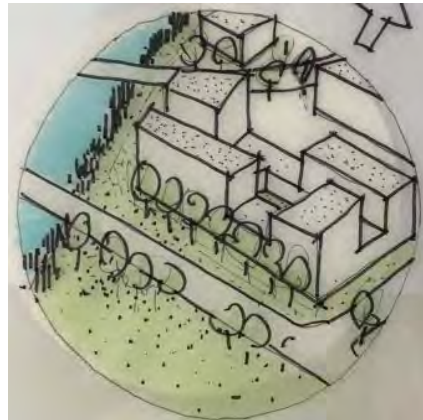
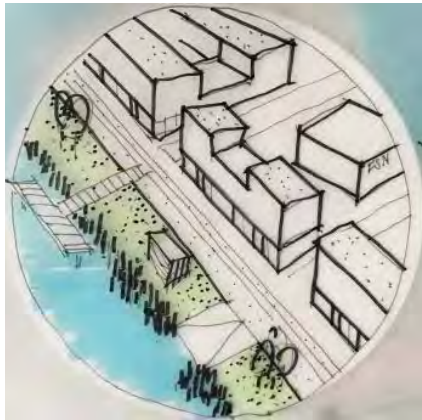
Der Bereich südlich des Dierkower Damms wird zu einem Standort mit Schwerpunkt für Forschungseinrichtungen, für die in Rostock ein erhöhter Bedarf besteht.



Emissionsintensive Nutzungen



STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN



Bautypologien

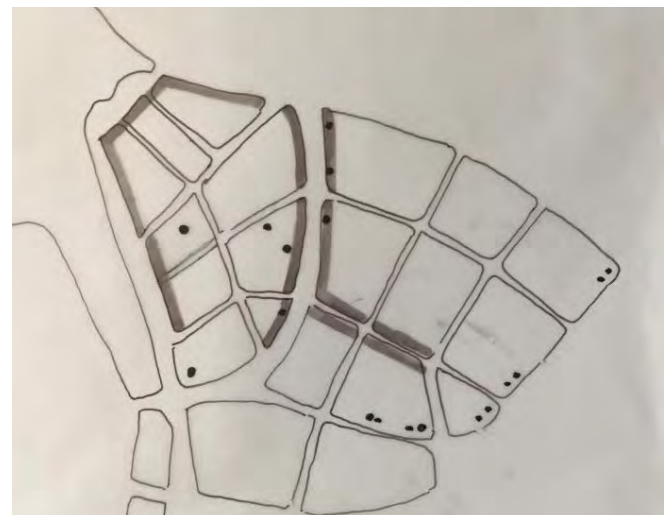
Die bauliche Entwicklung der Flächen Osthafen und Petridamm wird durch 3 Bautypologien charakterisiert: ein Baufeldtyp für Forschung und Technologie, ein Baufeldtyp mit einer urbanen Mischung aus Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen sowie ein Baufeldtyp mit Freizeit, Erholung, Dienstleistungen und Wohnen.

Die homogene Raumentwicklung wird durch eine modulare Gliederung (Kleinteiligkeit bzw. Großstrukturen) der Quartiere durch einzelne Baufelder erreicht. Durch verschiedene Dichten der Baufelder und der Mischung verschiedener Nutzungen können heterogene Bereiche entwickelt werden, die an die verschiedenen Bedarfe flexibel angepasst werden können.

Dabei gilt es durch die Modularität eine hohe Flächeneffizienz und Gestaltungsqualität zu erreichen.

Der Rand zum Petridamm kann markant und adressbildend für das Viertel ausgeprägt werden und gleichzeitig das Entree zur Innenstadt attraktiv flankieren.

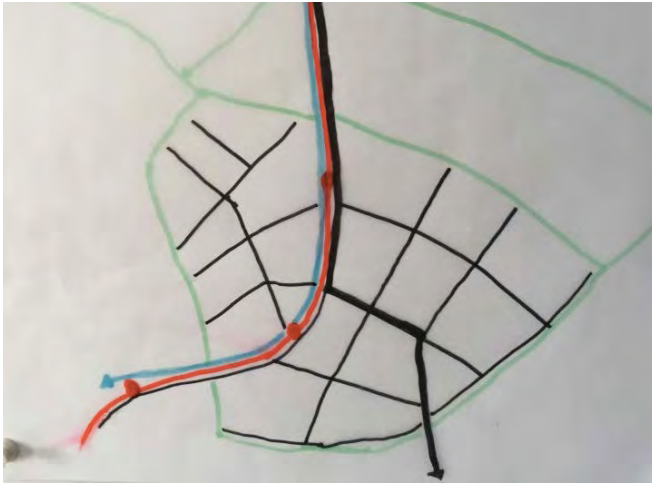
Geschossigkeit und klare Raumkanten sind entlang des Warnow-Ufers und des Dierkower Damms besonders wichtig. Diese Kanten fassen die Quartiere.



Raumkanten



VERKEHR / MOBILITÄT

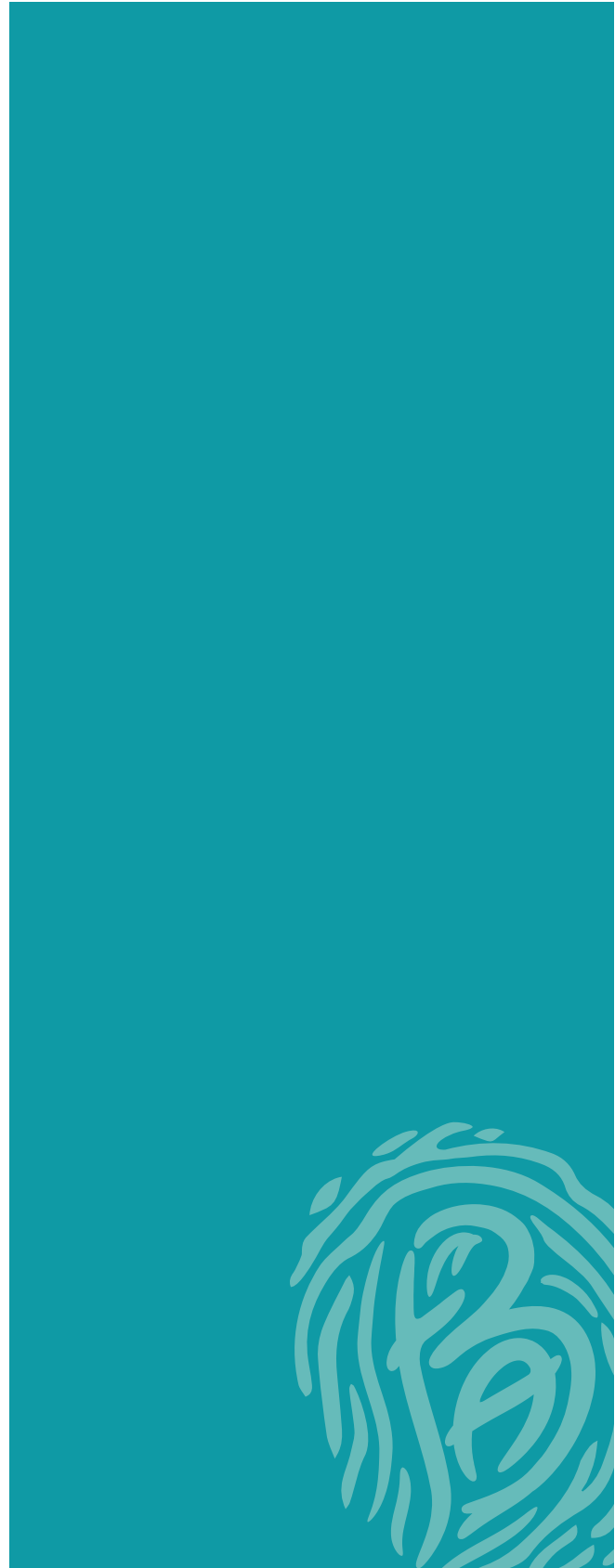


Mobilität

Die Quartiere erhalten begleitend Baumreihen und werden zugleich hochwertig ausgebaut, insbesondere für Fuß- und Radverkehr sowie Straßenbahn. Dabei spiegelt die Funktion als Quartiersmittelpunkt und zentraler Bereich den Maßstab für die Gestaltung des Verkehrsraums und der Straßenkanten mit ihren öffentlichen Nutzungen.

Die vorhandene verkehrliche Infrastruktur bleibt weitestgehend erhalten. Eine neue Haltestelle der Straßenbahn wird am „Dierkower Graben“ eingerichtet, hier treffen schon heute die wichtigsten Verkehrsströme zusammen. Für den südlichen Teil des Areals erfolgt eine Sackgassen-Erschließung. Die Querung des Dierkower Damms wird an verschiedensten Stellen gewährleistet.

Mit dem Gebiet wird sich der Verkehr verändern. Der heutige Straßenraum des Dierkower Damms bietet ausreichend Möglichkeiten, darauf zu reagieren. Hierbei bildet die Straßenbahn den einzigen „echten“ Zwangspunkt. Verändert sich die Mobilität in der Gesamtstadt, wird das Gebiet dem folgen können.





METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG

Instrumente und Maßnahmen zur Zielerreichung:

- Fortsetzung der Eigentümergespräche
- Gespräche über Nutzungsverlagerungen bzw. deren Neuordnung, vor allem im Osthafen
- Strategie zum Flächenerwerb durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock
- Vergabe von Grundstücken in Konzeptverfahren mit Anspruch auf hohe Durchmischung der Nutzungen und der Nutzenden
- Konzepte und Studien zur Landschaftsraumentwicklung
- Vorbereitung der Infrastrukturmaßnahmen, wie der Umbau des Dierkower Damms und der Erschließung des Viertels am Petridamm, Wettbewerbe für die Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume (wie z.B. Ufer und Dierkower Damm)
- B-Plan (-Änderungen)
- Architektur-Wettbewerbe (insb. für Gebäude an exponierter Stelle oder mit besonderer Funktion)

Zeitliche Entwicklung:

Der Zeithorizont für Osthafen und Petridamm beträgt aus unserer Sicht ca. 15-20 Jahre. Der Fertigstellung dieser Quartiere sollte Vorrang eingeräumt werden vor der Erschließung neuer Gebiete.

In den kommenden 5 Jahren sind folgende Maßnahmen im Kontext der BUGA-Entwicklung prioritär zu entwickeln:

- Forschungscampus mit Höhenakzent
- Uferzone mit unterschiedlichen Nutzungen/ Möblierung
- Dierkower Damm als Rückgrat der zentralen Erschließung
- Entwicklung des WarnowQuartiers entsprechend des jeweiligen Szenarios
- Aufwertung und Renaturierung des Zingelgrabens
- (Idealerweise) Verlagerung des Gewerbes nördlich des Zingelgrabens
- Exemplarische Darstellung eines modularen Baufeldes



Anzündler

TEAM 3 - EIN QUARTIER: DAS OSTHAFEN-QUARTIER

Udo Dittfurth

Städtebau, Berlin

Micheal Großmann

Verkehr & Mobilität, Hamburg

Axel Hauschild

Architektur, Kopenhagen

Andrea Krönert

Kommunalpolitik, Rostock

Carola Morgenstern

Grün- & Landschaftsplanung, Greifswald

Gabrielle Pütz

Grün- & Landschaftsplanung, Berlin

Jens Will

Stadtplanungsamt, Rostock

»KOEXISTENZ DER NUTZUNGEN – QUALITÄT IN DER VIELFALT.«

Ein Quartier – das Osthafen-Quartier

»Es ist ein Quartier – es muss zusammenwachsen – in der Verschiedenheit liegt die Qualität.«

»Nachhaltigkeit bedeutet auch soziale Vernetzung – auch durch das WarnowQuartier.«



Neue Strukturen



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE

- grundlegendes Prinzip: Arbeiten und Wohnen im Grünen
- Zingelgraben als grünes Rückgrat verbindet Quartierszentrum und Warnow
- Dierkower Hang mit Kleingartenpark, Obstwiesen und zusätzlichem „Höhenweg“ im Norden



METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG

- Vorbereitung und Durchführung einer Entwicklungsmaßnahme gem. § 165 BauGB
- Initialprojekte sollen weitere Schritte anstoßen
- drei Transformationsphasen



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG

- Koexistenz der Nutzungen - ein Ort in dem weiterhin viel gearbeitet, aber auch gewohnt wird
- Kern des Osthafen-Quartiers: soziales und kulturelles Zentrum um die Michaelschule



STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN

- Petridamm: Wohnquartier an den Zingelwiesen, Gewerbehöfe beidseitig der neuen Straße
- keine Blockbildung, Varianz in den Formen
- Osthafen: Bestandsicherung und kleinteilige Strukturen



VERKEHR / MOBILITÄT

- Dierkower Damm als Rückgrat der Verkehrserschließung mit zusätzlichen Querungsmöglichkeiten
- Wohnbereiche: Erschließungsstraßen als Mischverkehrsflächen ohne Stellplätze
- Ausbau des Radverkehrs

Das Konzept folgt folgenden Prinzipien:

1. Anerkennung der grundsätzlichen räumlichen Struktur. Arbeiten und Wohnen im Grünen.
2. Ein Quartier mit verschiedenen Teilquartieren - das „Osthafen-Quartier“.
3. Spannungsfeld an unterschiedlichen Nutzungen und Typologien wird als Chance verstanden.
4. Koexistenz der Nutzungen: erfordert Kompromisse, erlaubt das Umgehen mit unterschiedlichen Nachfrageintensitäten.
5. Das „Warnowquartier“: wichtiger Einstieg in die Entwicklung, städtebaulich prägnant und den bestehenden ökologischen Anforderungen und Qualitäten des Raumes genügen.
6. Neues „Osthafen-Quartier“: Raum für 7.000 bis 10.000 neue Bewohner*innen.



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE



Grüne Qualitäten

Zentral ist der breite Fuß- und Radweg entlang der Wasserkante mit ihren unterschiedlichen Qualitäten (harte Stadtkante an der Stadtseite / grüne weiche Kante an der Ostseite).

Einzigster Wasserzugang soll am „Warnow-Kopf“ sein, über Ufergestaltung, Uferterrassen, Sitzgelegenheiten, Steganlagen und Pontons auf dem Wasser. Nur dort! Da dort der beste Blick über die Warnow möglich ist und kein Schilfgürtel vorhanden ist. Dort sind auch Kajakhotel oder Sportangebote möglich („floating Infrastructure“).

Der Zingelgraben bildet das grüne Rückgrat des Quartiers, das das Zentrum um den Michaelshof mit dem „Warnow-Kopf“ verbindet und sich bis in die Zingelwiesen erstreckt. Es entsteht eine grüne Wegeverbindung mit einem renaturierten Graben in einer Breite von 50 bis 100 m, an den sich Wohnen anschmiegt.

Die Zingelwiesen werden mit ihren naturnahen Feuchtwiesen und Gehölzen erhalten und ziehen sich bis in das

neue Wohngebiet. Der Weg am Fuß der Hangkante wird für Fußgänger und Radfahrer ertüchtigt. Von dort sind die Wiesen und die Stadtkulisse mit den markanten Kirchtürmen erlebbar.

Die Hangkante wird als offener Kleingartenpark für alle Rostocker entwickelt. Die aufgelassenen Obstwiesen laden zum Ernten ein. Ein zusätzlicher Höhenweg an der oberen Hangkante macht die besondere Aussicht auf die Warnowniederung und die Stadtsilhouette für alle erlebbar.

Die wertvollen Röhricht-, Schilf- und Waldbestände im Bereich des Warnow-Quartiers bilden als naturnahes Grün einen Kontrast zum intensiv genutzten Park auf der ehemaligen Deponie. Die Erschließung erfolgt behutsam nur über Holzstege. Das Naturerleben steht im Vordergrund für Bewohner wie Besucher.

Die Verlängerung der Hinrichsdorfer Straße erfolgt als Fuß- und Radweg. Auf eine Slipanlage am Ufer wird verzichtet, die Röhrichtbestände erhalten.



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG



Verteilung der Nutzungen

Das Zentrum des neuen Osthafen-Quartiers entsteht im Schnittpunkt zwischen Warnow, dem städtischen Dierkower Damm und dem freigelegten Zingelgraben.

Zentrum ist die Michaelschule, um die sich weitere soziale und kulturelle Einrichtungen gruppieren: Kita, Grundschule, Theaterwerkstätten, ein grüner Platz mit Bäcker, Kneipe und Café.

Der grüne Weg zur Warnow bzw. den Zingelwiesen ist Erholungsraum und zugleich Verbindung.

Es soll Wohnangebote für unterschiedliche Lebensformen geben; Wohnen soll attraktiv, bezahlbar, sozial gemischt und im Grünen möglich sein.

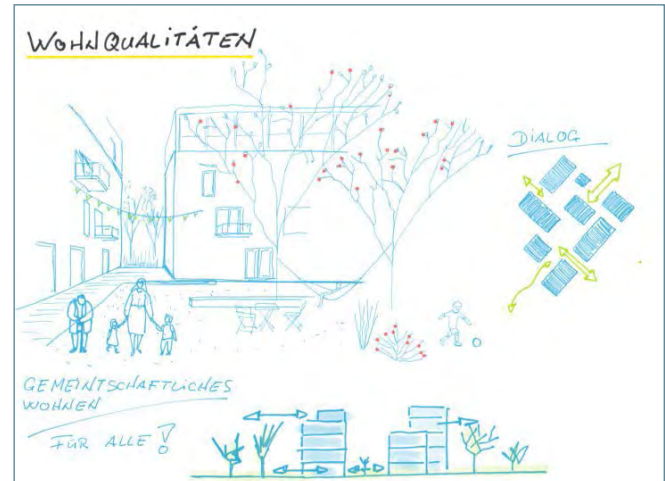
Das neue Osthafen-Quartier ist weiterhin ein Quartier, in dem intensiv gearbeitet wird. Dies erfolgt auf bestehenden, gesicherten Flächen und in neuen Bereichen.



Soziale Strukturen im Zentrum



STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN



Quartiersbezogene Wohnqualitäten

Wohnen erfolgt in unterschiedlichen Bautypologien, die die Teilräume zugleich individuell machen.

Wohnformen sind verdichtet; GFZ 1,2 bis 1,7; Einfamilienhausbereiche gibt es nicht.

Im WarnowQuartier entstehen Wohnhochpunkte, die den Blick über das Rostocker Oval frei geben. Sie stehen mit den Füßen im Grünen und bilden zugleich neue Ankerpunkte der Stadtsilhouette mit Bezug zu den Hochpunkten in Dierkow. So schaffen sie eine Verbindung zwischen Warnow und Dierkow. Am „Warnow-Kopf“ kann ein weiterer Hochpunkt entstehen.

Die Gewerbenutzung soll modern sein, verdichtet und qualifiziert werden. Durch teilweise Neuordnung und aktiv unterstützte Verlagerung wichtiger Betriebe soll eine raum- und umweltverträgliche Gliederung erfolgen.

Für kleine Betriebe könnten Gewerbe- /Handwerkerhöfe (wie z.B. die Weltgewerbehöfe in Hamburg) entstehen.



VERKEHR / MOBILITÄT



Mobilität

Der Dierkower Damm bildet heute und auch zukünftig das Rückgrat der Verkehrserschließung (Straßenbahn, Radverkehr und Kfz-Verkehr) für das gesamte Osthafen-Quartier und besitzt auch weiterhin eine wichtige Verbindungsfunktion für die nördlich und nordöstlich gelegenen Stadtteile. Die geplante Verlängerung des Verbindungsweges wird übernommen. Die starke Barrierewirkung wird durch zahlreiche Querungsstellen überwunden.

Das vorhandene gute ÖPNV-Angebot wird um eine zusätzliche Straßenbahn-Haltestelle erweitert. An den Einfahrten in die Wohnquartiere werden Quartiersgaragen platziert, mit denen die Quartiere nicht „autofrei“, aber „autoarm“ entwickelt werden können. In Kombination mit den Quartiersgaragen bietet sich die Installation der „Mobilitätspunkte“ mit alternativen Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten an. In Anbetracht der guten ÖPNV-Erschließung und alternativen Mobilitätsangebote sollte für Wohnnutzungen im Osthafen-Quartier eine Minderung der Stellplatznachweise in Höhe von 50% möglich sein.

Der Radschnellweg entlang des Dierkower Damms dient dem schnellen und Alltags-Radverkehr. Für den Freizeit-Radverkehr sollte der vorhandene Uferweg wo immer möglich verbreitert werden, um Nutzungskonflikte mit Fußverkehr und Aufenthaltsansprüchen zu vermeiden. Gleiches gilt für die Radroute entlang des Petridamm.

Die Erschließungsstraßen in den Wohnbereichen können weitgehend als Mischverkehrsflächen mit Aufenthaltsqualität gestaltet werden, die im Bedarfsfall auch von Kfz befahren werden können, jedoch nicht zum Abstellen der Fahrzeuge gedacht sind.

In Bereichen mit überwiegend gewerblichen Nutzungen behalten die Erschließungsstraßen in Anbetracht des Wirtschafts- und Lkw-Verkehrs das gewohnte Separationsprinzip. Der ruhende Kfz-Verkehr sollte im Wesentlichen auf den Privatgrundstücken untergebracht werden. Ggf. kommt aber auch hier eine Quartiersgarage in Kombination mit einem oder mehreren Mobilitätspunkten in Betracht.



METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG



Mobilität

Die angestrebte städtebauliche – funktionelle Ordnung soll die planungsrechtliche Umsetzbarkeit beachten. Für die Entwicklung soll das Konzept Spielräume ermöglichen, die aber den Grundgedanken der Koexistenz der Nutzung respektieren.

Die Transformation erfordert den zügigen Beschluss für eine vorbereitende Untersuchung. Ziel ist es, einen Beschluss für eine Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB zu erhalten, ggfs. eine Veränderungssperre zu erlassen. Im Anschluss sind vertiefend Bebauungspläne notwendig.

Das Teilgebiet WarnowQuartier soll dabei als erste Bauphase im Rahmen eines Bebauungsplanes entwickelt werden, da es sich zum Teil im kommunalen Eigentum befindet und es für die BUGA 2025 relevant ist.

Es soll „Initialprojekte“ geben, die möglichst rasch Veränderungen anzeigen und weitere Schritte anstoßen.

Die Stellplatzsatzung muss den Realitäten und Ansprüchen an ein nachhaltiges Quartier angepasst werden: 0,5 Stellplätze je 1 Wohneinheit.



TEAM 4 - LANDMARKEN FÜR DIE ZUKUNFT ROSTOCKS

Christoph Duckart
Grün- & Landschaftsplanung, Hamburg

Prof. Martin Haas
Städtebau, Stuttgart

Swetlana Forkel
Stadtplanungsamt, Rostock

Roland Methling
Kommunalpolitik, Rostock

Anna Gesewesky
Bürgerin, Rostock

Stephan Zemmrich
Architektur, Stuttgart



Mensch und Raum in Einklang mit der Natur



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE

- Zingelwiesen als Grünzug und verbindendes Element
- starke Bezüge zur Warnow und Unterwarnow
- WarnowQuartier als naturnaher Erlebnisraum – Bebauung mit Waldsiedlungscharakter



METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG

- etappenweise Entwicklung der Mischnutzung auf Grundlage Rahmenkatalog
- Innovationen fördern

Mensch und Raum im Einklang mit der Natur



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG

- Wohnquartiere entwickeln - Gewerbestandorte respektieren
- flexible Strukturen ermöglichen Nutzungsänderungen
- Quartiersmitte als Marktplatz zwischen Osthafen und Petridamm

»Nachbarschaften mit ausgeprägten eigenen Identitäten werden verknüpft über das Rostocker Oval.«

Rostocks unvergleichliche Silhouette lebt von der klaren Trennung von Stadtraum und Landschaftsraum. Gegenüber der Kernstadt sollte die Landschaftsbühne uneingeschränkt erhalten bleiben. Das WarnowQuartier wird durch vertikal begrünte Fassaden Teil der Naturkulisse.



Stadt- und Landschaftsraum in unmittelbarer Nachbarschaft



STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN

- verdichtete Vorstadt mit kompaktem Quartierskern
- progressive Wohntypologien mit Gemeinschaftsnutzungen und genossenschaftlichen Nachbarschaften
- weitgehende Entsiegelung der Flächen nördlich Zingelgraben



VERKEHR / MOBILITÄT

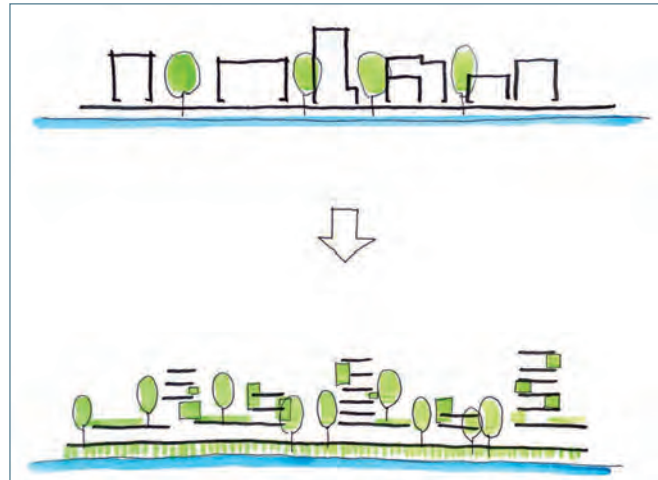
- Erhalt der Bestandsstraßen fußgängerorientiert und verkehrsarm
- nach Osten versetzte Hauptzufahrt ins Quartier (Am Pingelshof) nicht für Durchgangsverkehr



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE



Verknüpfung im Rostocker Oval



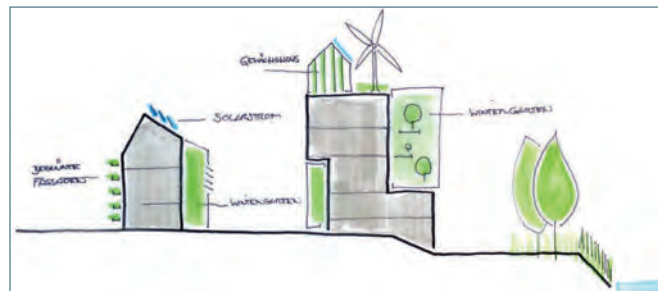
Unterschiedliche Wahrnehmung vom Wasser aus

Der Modellcharakter des WarnowQuartiers ergibt sich aus der Vorsicht mit dem Naturraum. Deshalb kann nicht die klassische Stadt an der Uferkante mit Zwischenräumen entwickelt werden, sondern es wird die Bildung einer vertikalen grünen Welt, die sich aus dem Charakter des Grünraums entwickelt, vorgeschlagen. Die grüne Kulisse der Zingelwiesen muss bis zur Warnow geführt werden.

Die gebaute, urbane Stadtkante endet an den Zingelwiesen und südlich des Zingelgrabens.

Nördlich davon ist eine modellhafte, an den grünen Charakter angepasste Bebauung durchaus denkbar. Nutzungen müssen hier allerdings in Sozialverantwortung oder in einer übergeordneten Funktion, wie beispielsweise eine Schule, geschehen.

Im Bereich Petridamm bietet die Nachbarschaft zu den Zingelwiesen großes Wohnraumpotenzial. Der Grünraum ermöglicht hierfür eine phantastische Kulisse zum Wohnen. Die Schutzbedürftigkeit des Grünraums wird von den Anwohnern respektiert.



Durchgrünung



Durchgrünung



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG

Im Plangebiet werden vier Nachbarschaften gesehen. Neben dem WarnowQuartier gibt es mit dem Quartier am Petri-damm, einem Wohnquartier an den Zingelwiesen und dem Osthafen drei weitere Nachbarschaften, die sich an einem Marktplatz treffen.



Marktplatz als Quartiersmitte

Aufgrund der hohen Ansprüche, die sich aus den Schallemissionen der L 22 ergeben, ist eine Gewerbenutzung im gesamten Plangebiet vorstellbar. Im Sinne der Zukunftsfähigkeit für die nächsten 50 bis 100 Jahre muss jede Struktur jederzeit für das Wohnen umnutzbar sein. Insbesondere auch die Freiräume müssen dazu multifunktional sein.

Im Entwurf sind daher keine Monofunktionen festgelegt. Dies ist nur für die Erstnutzung der Fläche relevant.



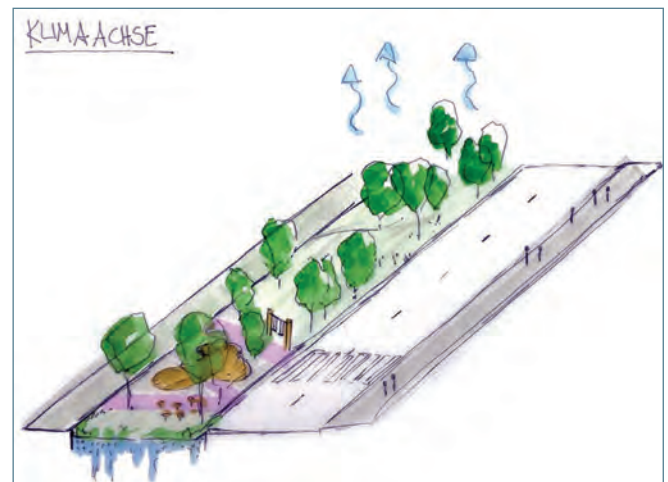
VERKEHR / MOBILITÄT



Ausschnitt Entwurf mit versetzter Haupteerschließung

Die existierenden Straßenverläufe und Straßenquerschnitte werden grundsätzlich beibehalten und in den Teilräumen weiterentwickelt. Es ändert sich aber der Straßencharakter. Das Mobilitätskonzept stellt auf die Lage innerhalb der Nachbarschaften ab, dementsprechend müssen der Verkehr geführt und die Straßenräume gestaltet werden. Neben der übergeordneten Verkehrsachse „Am Pingelhof“ werden die Quartiere autoarm durch fußgängerorientierte, verkehrsberuhigte Straßen erschlossen.

Die Haupteerschließung ist ganz bewusst nach Norden versetzt. Es soll keine durchgehende Achse geschaffen werden, sondern ein erlebbarer Straßenraum.



Klimaachse als gestalteter Straßenraum



STÄDTEBAU / DICHTEN / HÖHEN



Wohnen im „Hofgut Warnow“

Anforderungen an das Warnow Quartier im Geiste einer dauerhaft durchmischten bleibenden Nachbarschaft:

Die Gebäude bekommen eine Nutzungsverfassung:

- Alle Wohngebäude werden ausschließlich genossenschaftlich vermietet
- Mindestens 10% der Wohnraumfläche ist Gemeinschaftsfläche
- Vorschlag zur Wohnungsverteilung: 15% werden hochpreisig vermietet, 65% werden mittelpreisig vermietet, 20% werden niedrigpreisig vermietet
- Das Warnow-Quartier wird Vorbild - also modellhaft ökologisch, nachbarschaftlich sozial gebaut und verwaltet
- Verschiedene Intensitäten der Nachbarschaftlichkeit können in unterschiedlichen Häusern oder Teileinheiten gelebt werden

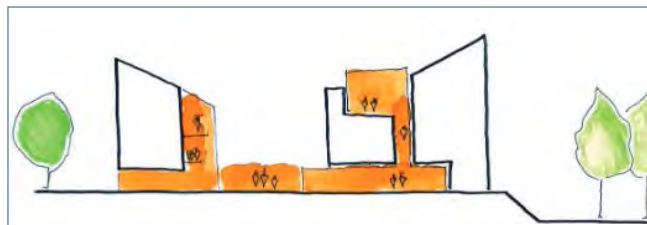
Das geringste Level wäre die sozial gewöhnliche Mietraumnutzung ohne gemeinsame Überschneidungsflächen, Nachbarschaft entsteht hier „nur“ in gewöhnlicher Nachbarschaft, primär durch nachbarschaftsförderliche Raumgestaltung.

Ein höheres Level wäre die weitergreifende Mietraumnutzung, d.h. Mieter teilen Räume z.B. für Geräteteilung, Gemeinschaftswintergärten, gemeinsame Büroräume, entindividualisierte Funktionsräume.

Mieter finden in größeren Gruppen z.B. als Hausprojekt, Mehrgenerationenhaus, Künstlergemeinschaft, Älterengroß-WGs zusammen.



Vielschichtige Wohntypologien



Gemeinschaftsraum

Statement zum Leben im WarnowQuartier:

Zwei eher arme, eher „abgehängte Viertel“ Dierkow, Toitenwinkel, darunter ein neues Quartier in Toplage - Zu top Kauf- und Mietpreisen? - Nein.

Die Zukunft kann nur gemeinsam stattfinden, die Zukunft muss solidarisch sein. Corona zeigt das. Die Klimakrise wird es schmerzlich zeigen. Wachstum kann nur noch bedingt zu mehr Wohlstand führen. Er führt zu mehr Wind und Hitze. Wir wissen das. Rostock soll bedacht und grün wachsen, sonst führt es zu mehr Wind und Hitze ... auch sozial.

Wohnen in Rostock sehen die Einen als unproblematisch. In den „Platten“ ist genug Platz. Andere sehen die Wohnraumknappheit innerhalb der Stadt als Großproblem, hier wie in vielen Städten haben selbst Normalverdiener Probleme a) überhaupt eine Wohnung zu finden und b) diese zu finanzieren. Bezahlbares Wohnen muss ein gelebtes Grundrecht sein, muss gefördert werden, muss sich nicht primär rentieren.

Das WarnowQuartier als Modellquartier, als welches es gedacht und gefördert ist, muss das leben.



METHODISCHE EMPFEHLUNG FÜR UMSETZUNG

Es wird eine etappenweise Weiterentwicklung des Bestandes hin zu einer gemischten Nutzung empfohlen. Der derzeitige Bestand und das Entwicklungsziel sollten gegenübergestellt und einzelne Realisierungsschritte zur Zielerreichung definiert werden.

Die Anpassung der Straßencharaktere hin zu einer zunehmend fußgängerfreundlichen Mobilität und die Förderung von Innovationen dienen in einem ersten Schritt der Transformation des Standortes.

Die Erarbeitung eines rahmensetzenden Katalogs mit verbindlichen qualitativen Vorgaben für die Entwicklung ist dabei wichtig.



4. AUSWERTUNG DER STÄDTEBAULICHEN IDEENWERKSTATT

Bevor mit den Ergebnissen der Ideenwerkstatt auf der Ebene der Rahmenplanung weitergearbeitet werden kann, wurden die Arbeiten der vier Werkstattgruppen gesichtet. Zur Auswertungsveranstaltung am 17. August 2020 in der Rathaushalle wurden neben Vertreter*innen der Fachämter und Politik auch Interessensvertreter*innen für gewerbliche Nutzungen und der Wohnungswirtschaft sowie Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirats eingeladen.

In Gruppenarbeiten wurden die Ideen aus den vier Werkstattergebnissen mit dem Ziel ausgewertet, die wichtigsten inhaltlichen und konzeptionellen Ansatzpunkte für den Rahmenplan zu benennen, damit diese im weiteren Planungsprozess vertieft werden können.

Zur Vorbereitung der Veranstaltung wurden die wesentlichen Inhalte der Werkstattarbeiten tabellarisch zusammengefasst. Dabei wurden folgende Themenschwerpunkte gebildet:



Stadtprägende Grünstrukturen / Vernetzung in andere Stadtteile



Schwerpunkte der Nutzungsverteilung



Städtebau / Dichte / Höhen



Verkehr / Mobilität



Methodische Empfehlungen für die Umsetzung

Die Übersichtstabelle der Team-Ergebnisse steht auf der Homepage des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft zur Verfügung. Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse der Auswertung zusammengefasst:



STADTRAUMPRÄGENDE GRÜNSTRUKTUREN / VERNETZUNG IN ANDERE STADTEILE

• Durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Warnowufers sowie breiter, grüngerprägter Uferbereich

- Keine Bebauung auf dem Wasser mit Ausnahme temporärer öffentlicher Nutzungen (Schwimmplateau o.ä.) mit Erhalt der Schilfzone
- Eine räumliche Verzahnung der Bebauung zu den Zingelwiesen ist wünschenswert.
- Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindung nach Dierkow unter Berücksichtigung des Geländesprungs
- Möglichst keine Wege im Landschaftsschutzgebiet
- Das Heranrücken der Bebauung an das Landschaftsschutzgebiet ist weitestgehend zu vermeiden.



SCHWERPUNKTE DER NUTZUNGSVERTEILUNG

- Schaffung eines Quartierszentrums als verbindendes Element zwischen Osthafen und Petridamm
- Das Zentrum befindet sich zwischen Michaelschule und Warnowufer (Schwerpunkte: soziale Infrastruktur und Freizeit) sowie entlang des Dierkower Damms südlich der Schule (Schwerpunkte: Dienstleistung, Einzelhandel).
- Wohnnutzungen am Warnowufer sind denkbar – auch im Anschluss an die Zingelwiesen sowie verteilt in gemischt genutzten Bereichen.
- Vielfältige Wohnformen, mit einem hohen Anteil an bezahlbaren Wohnungen, sollen sozial gemischte Gemeinschaften ermöglichen.
- Bestehende hochwertige gewerbliche Nutzungen sind in die Entwicklung des Gebiets zu integrieren. Verdrängungen müssen verhindert werden.
- Zwischen Petridamm und Rövershäger Chaussee sind höherwertige gewerbliche Nutzungen (Büros, Dienstleistungen) in exponierter Lage möglich.
- Im Rahmen einer behutsamen Weiterentwicklung sind die bestehenden Gemengelagen (insbesondere im Bereich Petridamm) zu berücksichtigen.



STÄDTEBAU / DICHTER / HÖHEN

- Das Nutzungsmaß orientiert sich an einer Vorstadt, muss jedoch gleichzeitig den Ansprüchen an zentrale Nutzungen gerecht werden.
- An städtebaulich wichtigen Stellen sind Hochpunkte möglich. Dazu gehören das Quartierszentrum sowie Quartierseingänge.



VERKEHR / MOBILITÄT

- Dem ÖPNV ist ein höherer Stellenwert gegenüber dem Individualverkehr einzuräumen.
- Ausbildung einer 'Umwelttrasse' für Fuß- und Radverkehr
- Fahrradschnellweg entlang des Petridamms nach Nordosten
- Die öffentlichen Funktionen konzentrieren sich entlang der Haupteinfahrt Dierkower Damm.
- Anstelle von reinen Quartiersplätzen/-garagen sollen intensiv genutzte Mobilitäts-Hubs entstehen.
- Die Barrierewirkung des Dierkower Damms (samt Straßenbahntrasse) für Fußgänger und Radfahrer ist zu reduzieren.
- Eine Querungsmöglichkeit von den Zingelwiesen über die Rövershäger Chaussee in Richtung Riekdahl ist zu berücksichtigen.



METHODISCHE EMPFEHLUNGEN

- Im Rahmen der weiteren Abstimmung werden Gespräche mit den Grundstückseignern geführt (kooperatives Verfahren).
- Sollten Firmenumsiedlungen für eine erfolgreiche Entwicklung des Gebietes notwendig sein, sind angemessene Alternativen zu finden.
- Als Instrumente für eine Neuordnung der Flächen sind Umlegungsverfahren sowie eine Entwicklungsmaßnahme (nach §165 BauGB) geeignet. Mit der Umsetzung einer Entwicklungsmaßnahme wäre eine Entwicklungsgesellschaft zu beauftragen.

VORGABEN FÜR DEN RAHMENPLAN

Die beiden grünen Verbindungen zwischen Zingelwiesen und Warnowufer sind zu erhalten bzw. zu entwickeln. Für die Gesamtfläche sind der Wohnanteil, mögliche Wohnschwerpunkte sowie Mischungsformen näher zu bestimmen.

Dabei sind der Charakter des Gebiets und die Bestandsnutzung einzubeziehen. Städtebauliche Akzentsetzungen sind im Zuge der weiteren Planung zu erarbeiten und stadträumlich zu begründen.

Für das Areal ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten. Dabei müssen folgende Ziele berücksichtigt werden:

- Der Durchgangsverkehr zu angrenzenden Stadtteilen soll minimiert werden.
- Die Lage der Einmündung zum Dierkower Damm darf nicht die Erreichbarkeit des geplanten Zentrums im Bereich Michaelschule beeinträchtigen.
- Bei der Wahl der Erschließung sind möglichst Varianten zu bevorzugen, die bestehende Zusammenhänge erhalten und Grundstücke / Parzellierungen nicht unnötig zerschneiden.

Zu prüfen sind ergänzende Wegeverbindungen aus Dierkow-Ost zum Warnowufer, beispielsweise als Weg am nördlichen Rand der Kleingartenanlage „Dierkower Hang“.

Die Bestandsstrukturen tragen wesentlich zur Eigenart des Quartiers bei. Entsprechend ist ein 'Tabula-Rasa-Ansatz' zu vermeiden. Dazu müssen sich Erschließungs- und Rahmenplanung mit dem bestehenden Grundstücksgefüge sorgfältig und behutsam auseinandersetzen. Zu prüfen ist, welche Bestandsstrukturen, -bauten und Vegetationselemente erhaltungswertig sind. Eine sinnvolle Balance aus Neubau und Bestand ist anzustreben.

5. AUSBLICK

WIE GEHT ES WEITER

Die Ideenwerkstatt war ein gelungener Auftakt zur künftigen Entwicklung dieses besonderen Stadtgebiets. Insbesondere das kommunikative Format und das große Engagement der Teilnehmer*innen und auch der Kolleg*innen aus den Fachämtern sowie das Forum „bauen-für-alle.de“ haben diese Veranstaltung zum Erfolg werden lassen. Dieser Geist soll auch in der kommenden Planung und deren Umsetzung für diesen so wichtigen Teil Rostocks weitergeführt werden.

Es folgen nun Gespräche mit verschiedenen Fachämtern, mit dem Planungs- und Gestaltungsbeirat, der Stadtpolitik (Fraktionen und Ausschüsse) sowie mit den Eigentümer*innen.

Ziel ist zunächst aus dem Paket der Ideenwerkstatt und den Wünschen der Eigentümer*innen einen ersten Entwurf – voraussichtlich in verschiedenen Varianten – für den Rahmenplan zu schnüren.

Mit Erstellung dieses Rahmenplans werden qualifizierte Planungsbüros in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt*innen und Verkehrsplaner*innen beauftragt.

Der Rahmenplan wird die Basis für die anstehende Überarbeitung der bestehenden, aber in Teilen überholten Bebauungspläne sein.

Eine große Herausforderung ist der behutsame Umgang mit dem Bestand. Es kann hier nur mit viel Augenmaß und für die jeweiligen Teilräume angemessenen Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeiten gelingen, das Gebiet letztendlich als Ganzes zu entwickeln.

Die Entwicklung im Bestand, eine Nutzbarmachung und Weiterentwicklung der verschiedenen Flächen und gleichzeitig die Integration dessen, was schon da ist. Diese Art der Transformation soll gerade den innovativen und modellhaften Ansatz dieser Planung darstellen.





IMPRESSUM

Herausgeber:

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Neuer Markt 3
18055 Rostock
Tel +49 (0)381-381 6101
Fax +49 (0)381-381 6901

Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Ideenwerkstatt im Auftrag der Hanse- und Universitätsstadt Rostock:

Forum für Wohnungsbau, Städtebau und Baukultur
in Mecklenburg-Vorpommern e.V.
c/o TANGRAM PlanWerkstatt GmbH
Steinbeckerstraße 21
17489 Greifswald
Tel +49 (0)3834 89 99 09
Web www.bauen-für-alle.de
Mail info@bauen-für-alle.de

Redaktion: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

Layout & Satz: 2WEI|DE - Agentur für Werbung & Gestaltung
Grimmer Str. 57 · 17489 Greifswald · Tel +49 (0)3834 85 51 36
Web www.agentur-2d.de · Mail info@agentur-2d.de

Druck: hannedruck & medien gmbh
Am Kronhalsgraben 17a · 18437 Stralsund
Tel +49 (0)38 31 29 29 26 · Mail info@hanse-druck.de

Foto Cover: Swetlana Forkel · Rostock

Bildnachweise:

Alle Fotos bauen-für-alle.de und Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Alle Abbildungen Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Haftungsklausel: Alle Angaben beruhen auf den Angaben der Leistungsträger und Angaben Dritter, für Vollständigkeit und Richtigkeit wird keine Gewähr übernommen.

Alle Rechte sind dem Herausgeber vorbehalten. Die auch nur auszugsweise Benutzung zu gewerblichen Zwecken ist urheberrechtlich untersagt und bedarf der schriftlichen Genehmigung durch den Herausgeber.

Für Satzfehler, Auslassungen, Preisangaben usw. übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung.

Stand: November 2020

Folgender QR Code enthält einen Link zur Website des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft. Hier stehen weitere Dokumente zur Ideenwerkstatt zum Download zur Verfügung:



bauen-für-alle.de
Forum für Wohnungsbau, Städtebau und Baukultur
in Mecklenburg-Vorpommern e.V.

