



Städtebaulicher Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

2022

Städtebaulicher Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Februar 2022



Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Neuer Markt 3, 18055 Rostock
Bearbeitung: Anja Epper, Maxi Boden

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh



Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH

Palmaille 96, 22767 Hamburg
Bearbeitung: Charlotte Koch, Peter Kranzhoff,
Kristina Lutterbeck, Kathrin Kleinfeld

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

in Zusammenarbeit mit:
TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Palmaille 96, 22767 Hamburg
Bearbeitung: Anette Quast, Beate Hafemann

Inhalt

1 Einleitung	8
1.1. Anlass/Anliegen und Ziel	8
1.2. Vorgehensweise	8
1.3. Ausgangssituation	10
1.3.1. Abgrenzung und Verortung	10
1.3.2. Gesamtstädtische Einordnung	10
1.3.3. Historische Entwicklung	12
1.3.4. Vorhandene Planungen	13
1.3.5. Sonstiges Material	20
2 Bestandsanalyse	22
2.1. Bevölkerung und Soziales	22
2.2. Nutzungen	24
2.3. Stadtbild	28
2.4. Mobilität und Straßen	36
2.5. Grün- und Freiräume	48
2.6. Exkurs Umwelt und Klima	58
3 Beteiligungsergebnisse	62
3.1. Auftaktveranstaltung	62
3.2. Kinderbeteiligung	63
3.3. Jugendbeteiligung	64
3.4. Rundgang Barrierenabbau	64
3.5. Fachgespräche	65
3.6. Planungswerkstatt	65
4 Potenziale und Probleme	68
4.1. Bevölkerung und Soziales	68
4.2. Nutzungen	68
4.2.1. Wohnen	68
4.2.2. Versorgung und Gewerbe	68
4.2.1. Soziales, Bildung und Freizeit	69
4.3. Stadtbild	69
4.4. Mobilität und Straßen	74
4.5. Grün- und Freiräume	74
5 Leitziele für die KTV	80
6 Rahmenplan	90
6.1. Verkehr und Straßenräume	90

6.2.Grün- und Freiraum	98
6.3.Nutzung und Bebauung	108
6.4.Städtebauliche Lupen	116
7 Maßnahmen	125
8 Schlusswort und Danksagung	146
9 Abbildungen	148
10 Quellen	154
11 Anhang	156
11.1.Dokumentation Auftaktveranstaltung	157
11.2.Dokumentation Kinderbeteiligung	171
11.3.Dokumentation Jugendbeteiligung	202
11.4.Dokumentation Rundgang Barrierefreiheit	223
11.5.Dokumentation Planungswerkstatt	234

Liebe Leser*innen,

In der Kröpeliner-Tor-Vorstadt schlägt das kulturelle Herz unserer Stadt! Wir haben es nie ganz geschafft, das historische hanseatische Zentrum unserer Heimatstadt innerhalb der Stadtmauern nach der materiellen Zerstörung 1942 bis in die Nachkriegszeit wieder aufzubauen, wieder zu beleben oder adäquate Ausgleiche zu schaffen. Die alte Arbeiter- und Industrievorstadt östlich des Kröpeliner Tores hingegen hat diese Funktion übernommen. Dort wird eine gesunde urbane Mischung von Wohnen, Arbeiten, Studieren und gesellschaftlichem Austausch gelebt.

Zwischen blauem Warnowufer und grünem Lindenpark befindet sich hier der einwohnerstärkste Stadtteil mit kompakter Dichte an gastronomischen, kulturellen, schulischen, wissenschaftlichen, administrativen Einrichtungen und individuellem Einzelhandel. Studentisches Leben strahlt über den Ulmencampus in den Ortsteil hinein. Stadteilfeste, kreative kulturelle und politische Aktivitäten und aktives Vereinsleben runden diesen lebens- und liebenswerten Ortsteil ab. Im Ortsteil sind Füße und das Fahrrad die absolut bevorzugten Fortbewegungsmittel. Angrenzend befinden sich beste öffentliche Verkehrsanschlüsse mit Straßenbahn- und Buslinien sowie der S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Seebad Warnemünde.

Diesen Schatz an Lebendigkeit und Urbanität gilt es zu entwickeln. Der Rahmenplan analysiert eben diese vorhandene Basis, die Stärken und die Schwächen, die Risiken und die Chancen. Umfangreiche und spannende Beteiligungsformate haben alle gesellschaftlichen Gruppen einbezogen. Die fachliche Aufbereitung der Ergebnisse und die Ableitungen daraus fließen in einen Maßnahmenplan ein.

Ganz oben auf der Maßnahmenliste steht ein Mobilitätskonzept. Ein Konzept, welches zukünftige Mobilität ohne eigenes Auto ermöglichen soll. Tatsächlich müssen aber auch die heutigen privaten Kfz mit Quartiersgaragen beachtet werden. Damit einhergehend ist die neue Gestaltung der Straßen- und Freiräume als Lebensraum im dicht besiedelten Ortsteil wichtig. Unterschiedliche bunte Wohnformen müssen erhalten und weiter entwickelt werden. Ein Leben aller Altersklassen soll im Miteinander organisiert werden. Stadtökologische Belange geben diesen Entwicklungsmöglichkeiten einen Rahmen vor, denn Grün im Straßenraum und in den Blockinnenbereichen ist mikroklimatisch wichtig und hilft bei Klimaextremen.

Ich wünsche Allen viel Spaß und Erfolg beim gemeinsamen Entwickeln dieser schönsten Vorstadt Rostocks.

Ich freue mich darauf, mit dem Fahrrad zum Lieblingsrestaurant zu fahren, unter einem schattigen Baum zu sitzen und einen Kaffee zu genießen, während Gitarrenmusik die Ohren besäuselt.

Ihr Holger Matthäus

1 Einleitung

Wozu dient ein Rahmenplan für die KTV?

1.1. Anlass/Anliegen und Ziel

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellte im Jahr 1998 im Rahmen der europäischen Gemeinschaftsinitiative URBAN einen städtebaulichen Rahmenplan für Teile des Stadtteils Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) auf. Das Ziel damals: dem Verfall der in der DDR nicht instandgehaltenen Gründerzeitgebiete Einhalt zu gebieten. Der städtebauliche Rahmenplan diente als Instrument, um u. a. Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung des Wohnumfeldes, der Freiflächen, der unzureichenden Sanierungszustände der Gebäude und des Straßenraumes auf den Weg zu bringen.

In den zurückliegenden 21 Jahren hat sich die KTV in vielerlei Hinsicht gewandelt. Zahlreiche Maßnahmen wurden umgesetzt und trugen zur Attraktivierung der KTV als Wohnstandort bei, sodass die KTV nun vor neuen Herausforderungen steht. Als zentrumsnah gelegenes, gemischtes Quartier ist sie sehr beliebt und entsprechend hoch ist die Nachfrage nach Wohnraum. Gleichzeitig kommt es in dem bereits dicht besiedelten Stadtteil zu Flächenkonkurrenzen zwischen den Bedarfen nach Wohnraum, Grünraum, öffentlichen Einrichtungen und Stellplätzen.

Angesichts dieser veränderten Ausgangslage fasste die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock im September 2018 auf Initiative des Ortsbeirates der KTV den Beschluss zur Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans. Die Fortschreibung umfasst einen größeren Teil der KTV. Der ursprüngliche Rahmenplan hat lediglich einen kleinen Teil der KTV umfasst. Neue Herausforderungen machen eine Vergrößerung des Gebietes notwendig. Die Fortschreibung umfasst den gesamten Stadtteil bis auf Bereiche nördlich der Lübecker Straße, am Stadthafen, die gewerblichen Strukturen und das geplante Wohngebiet am Werftdreieck.

Das Ziel der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans ist es, ein Leitbild für eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung der KTV unter Einbeziehung aller Akteur*innen anzustoßen. Mit dem Rahmenplan bedient sich die Hanse- und Universitätsstadt einem Instrument, das als eine Art roter Faden für die zukünftige Gebietsentwicklung der KTV fungiert.

1.2. Vorgehensweise

Die Fortschreibung des Rahmenplans erfordert eine differenzierte Auseinandersetzung mit dem Bestand, den Ansichten und Bedürfnissen der Bewohner*innen und anderen Beteiligten sowie bestehenden Planungen. Für das umfassende Teilnahmeverfahren war das Büro TOLLEROT entwickeln & beteiligen zuständig. Die planerische Begleitung und Übersetzung sowie Ausgestaltung der Pläne und des Berichtes wurde durch die cappel + kranzhoff stadtentwicklung und planung gmbh übernommen.

Als Grundlage für die Fortschreibung wurde daher eine Bestandsanalyse der baulichen, räumlichen, sozialen und versorgungsinfrastrukturellen Belange durchgeführt. Diese beinhaltet nicht nur eine Ortsbegehung, in der Baustrukturen, Nutzungen und der öffentliche Raum kartiert wurden, sondern auch eine Sichtung und Auswertung der bestehenden Gutachten, Konzepte, Statistiken, Planungen und Untersuchungen, sowohl für den Geltungsbereich des Rahmenplans als auch für die Gesamtstadt. Da es sich um eine Fortschreibung handelt, wurde ebenfalls überprüft, welche Ziele und Maßnahmen aus dem Rahmenplan von 1998 bereits erreicht und umgesetzt wurden und bei welchen dies nicht der Fall ist, sodass diese in die Fortschreibung übernommen werden.

Zentraler Baustein der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans ist das Beteiligungskonzept. Die Öffentlichkeitsbeteiligung gab Hinweise auf Missstände sowie Handlungsansätze, aber auch auf Potenziale und Erhaltenswertes. Um ein möglichst detailliertes Bild zu erhalten, wurden verschiedene zielgruppenspezifische Beteiligungsformate zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Bearbeitungsverfahren durchgeführt. Eingeleitet wurde der Beteiligungsprozess durch eine öffentliche Auftaktveranstaltung am 25. Juni 2019 in der Aula der Volkshochschule, an der rund 50 Personen teilnahmen. Ziel der Veranstaltung war es frühzeitig zu informieren und Anliegen der Beteiligten aufzunehmen. Dazu wurden zunächst erste Eindrücke des Projektteams zu Problemen und Potenzialen vorgestellt. Anschließend konnten die Teilnehmenden an fünf Stellwänden Hinweise zu den thematischen Schwerpunkten Wohnen, Soziales, Bildung und Freizeit, Verkehr, Grün- und Freiräume sowie Versorgung und Gewerbe notieren und sich dazu austauschen.

Auch die Kinder- und Jugendbeteiligung hatte zum Ziel, Probleme und Potenziale in der KTV aufzuzeigen – in diesem Fall aus Sicht der jüngeren Bewohner*innen. Auf vier verschiedenen Routen erkundeten 18 Schüler*innen der Grundschule am Margaretenplatz und der Werner-Lindemann-Grundschule am 04. September 2019 ihre Umwelt, begleitet von Erwachsenen. Ausgestattet mit Kamera, Plan und Fragebogen dokumentierten sie dabei ihren Blick auf die KTV und hielten fest, welche Orte sie positiv und negativ bewerten. Die Organisation wurde von Frau Wehmer, der Kinder-, Jugend- und Familienkoordinatorin der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, unterstützt. Bei der Jugendbeteiligung wurden ebenfalls Rundgänge durch die KTV gemacht, an denen 12 Jugendliche am 24. September 2019 teilnahmen.

Zusätzlich hat am 03. September 2019 ein Rundgang zum Thema Barrieren im öffentlichen Raum stattgefunden. Das Ziel war es, herauszufinden, inwiefern die KTV und die dort vorhandene Freizeit- und Versorgungseinrichtungen für alle Menschen tatsächlich zugänglich und nutzbar sind.

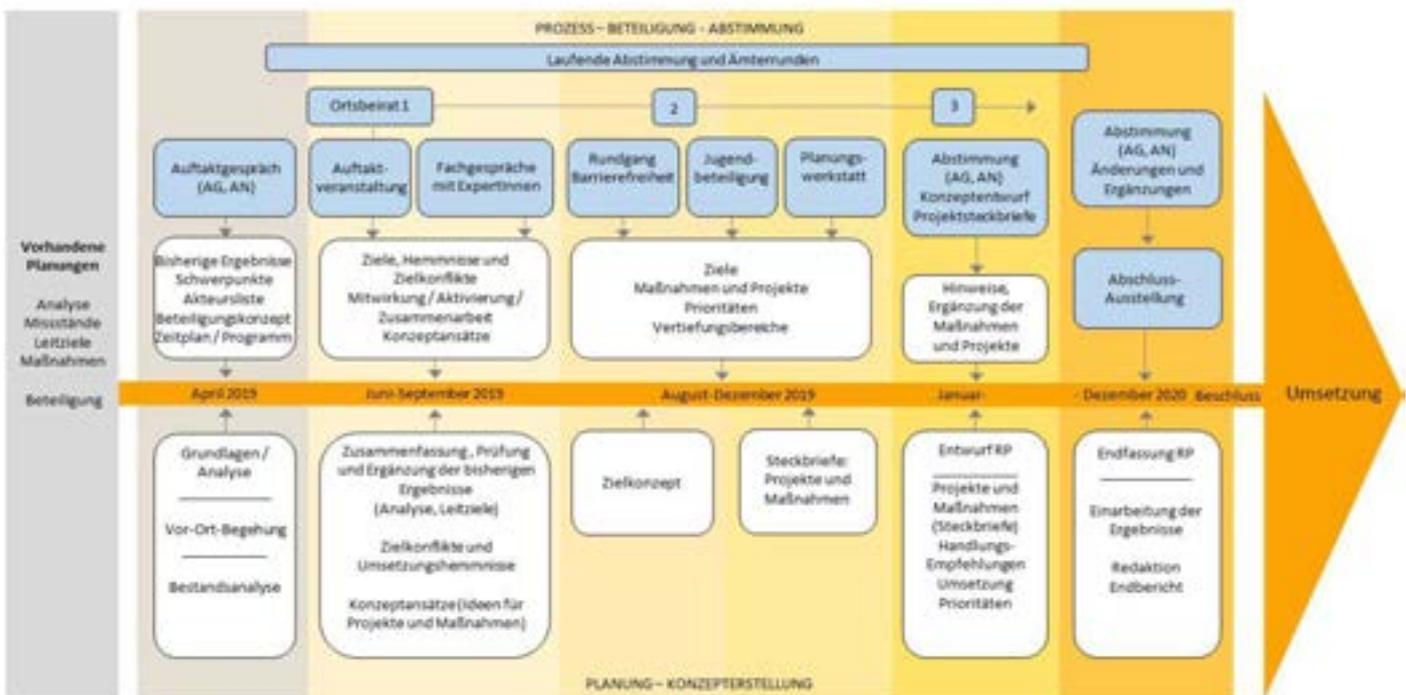


Abb. 1. Ablaufschema

Fachgespräche zu den Themen Gemeinwesenarbeit, Soziales und Kultur, Wirtschaft, Verkehr und Umwelt, Wohnen, Universität und Liegenschaften ermöglichten eine Ermittlung der Mitwirkungsbereitschaft von Expert*innen und dienten der Identifizierung von möglichen Zielkonflikten, Hemmnissen und Maßnahmenschwerpunkten.

Alle Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen flossen in die Bestandsanalyse mit ein, aus der schlussendlich eine Übersicht aller Probleme und Potenziale resultierte. Diese wurden in der Planungswerkstatt am 16. November 2019 vorgestellt. Im Anschluss konnten die Teilnehmenden Vorschläge für Leitziele priorisieren, bevor dann in Arbeitsgruppen Lösungsansätze für die ermittelten Problemstellungen erarbeitet wurden.

Auch diese Lösungsvorschläge seitens der Teilnehmenden wurden wieder aufgenommen und in den Rahmenplan integriert. Dieser besteht aus drei Schwerpunkten, die sich aus der Bestandsanalyse ergeben haben:

1. Verkehr und Straßenräume
2. Grün- und Freiräume
3. Nutzung und Bebauung

Für die beiden erstgenannten Schwerpunkte wurden zudem städtebauliche Lupen ausgearbeitet, die Vertiefungsbereiche darstellen, in denen die Lösungsvorschläge detailliert angewendet werden. Der Rahmenplan schließt mit einem Umsetzungskonzept, welches die Maßnahmen priorisiert und einen möglichen Umsetzungshorizont aufzeigt.

1.3. Ausgangssituation

Zur Einordnung der KTV und des Geltungsbereiches werden in diesem Kapitel die Grundlagen zur Ausgangssituation erläutert, die die KTV auf der einen Seite prägen und auf der anderen Seite zu beachten sind.

1.3.1. Abgrenzung und Verortung

Der Geltungsbereich des Rahmenplans der Kröpeliner-Tor-Vorstadt liegt im gleichnamigen Rostocker Stadtbereich und grenzt an den Stadtkern Rostocks, an die Unterwarnow und an den Stadtbereich Hansaviertel. Große Teile der Fläche des Stadtbereichs werden vom Geltungsbereich eingeschlossen, einzig die Bereiche nördlich der Lübecker Straße und des Werftdreiecks sind ausgenommen. Im Vergleich zum bisherigen Rahmenplan aus dem Jahr 1998 ist dies eine deutliche Erweiterung und Vergrößerung des Geltungsbereiches.

Der Bereich nördlich der Lübecker Straße/des Warnowufers am Stadthafen ist nicht Bestandteil des Rahmenplangebietes, da dieser Bereich formell noch zum Stadtteil Stadtmitte gehört. Ebenso wenig sind das Werftdreieck als großes innerstädtisches Neubauprojekt und die angrenzenden Gewerbestrukturen Bestandteil des Rahmenplangebietes. Dieser Bereich gehört zwar zur KTV, weist jedoch ganz andere bauliche Strukturen und Nutzungen auf. Zudem gibt es in diesem Bereich aktuelle Entwicklungen, die unabhängig vom Rahmenplangebiet betrachtet werden. Nichtsdestotrotz werden auch diese Bereiche in die Analyse einbezogen und Verknüpfung sowie Problemlagen dargestellt.

Insgesamt umfasst der Geltungsbereich eine Fläche von ca. 180 ha. Die nördliche Grenze stellen die Lübecker Straße und die Straße Warnowufer dar. Im Osten wird das Gebiet durch die Straßen Am Kanonsberg, Beim Grünen Tor, Schröderplatz, Am Vögenteich und den Goetheplatz begrenzt, während im Süden und im Westen die Gleisanlagen der Deutschen Bahn die Begrenzung des Geltungsbereiches bilden (siehe Abb. 2).

1.3.2. Gesamtstädtische Einordnung

Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt nimmt aufgrund ihrer zentralen Lage eine besondere Rolle in der Gesamtstadt Rostocks ein. Darauf deutet bereits die Namensgebung hin, das Kröpeliner Tor ist das westliche Tor der

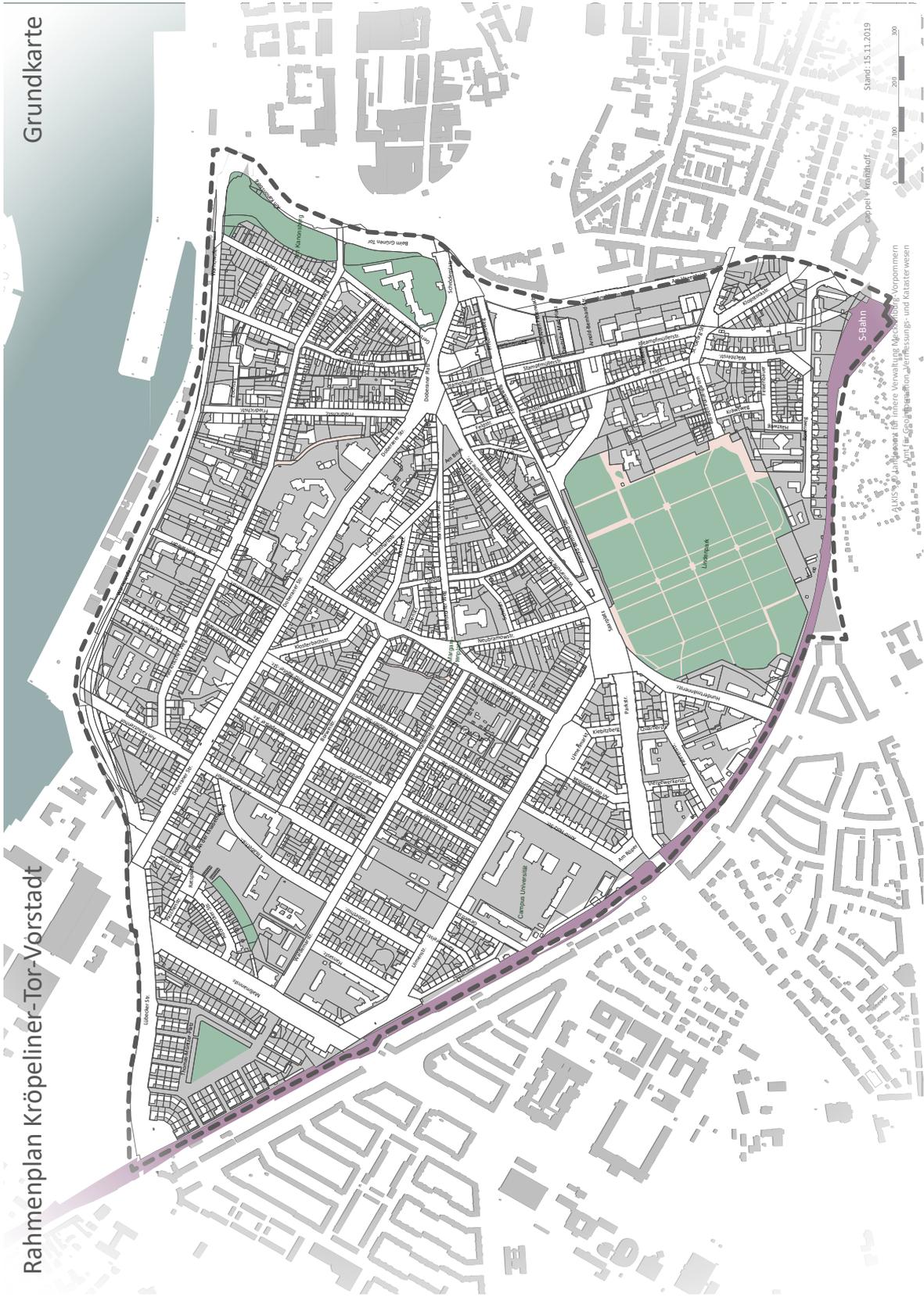


Abb. 2. Abgrenzung des Geltungsbereichs des Rahmenplans

historischen Rostocker Stadtbefestigung. Neben der zentralen Lage ist die KTV aufgrund ihrer Nutzungsmischung beliebt und stellt einen sehr nachgefragten Wohn- und Arbeitsstandort dar. Durch steigende Bevölkerungszahlen in Rostock nimmt auch die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum weiterhin zu. Die verschiedenen Universitätsstandorte im Stadtbereich verleihen der KTV eine weitere gesamtstädtische Bedeutung.

1.3.3. Historische Entwicklung

Die Entwicklung der KTV ist eng mit der gesamtstädtischen Entwicklung Rostocks verknüpft. Die Stadt ging aus einer Ansiedlung an einem strategisch günstig gelegenen Ort an der Warnow hervor. Dort bestand aufgrund der an dieser Stelle sehr breiten Unterwarnow die Möglichkeit eines Hafenausbaus. Im Jahr 1218 wurde Rostock das Lübsche Stadtrecht verliehen. Bis zum 19. Jahrhundert beschränkte sich die weitere Stadtentwicklung auf den Bereich innerhalb der Stadtmauern (vgl. Hansestadt Rostock 2008).

Erst im Zuge der Industrialisierung und dem damit einhergehenden Bau einer Eisenbahnlinie im Jahr 1850 zwischen Rostock und Bad Kleinen, die den Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz darstellte, kam es zu einer größeren wirtschaftlichen Aufschwung in Rostock. Es entstanden zahlreiche neue Arbeitsplätze, wie etwa bei der Schiffswerft Tischbein & Zeltz, die heutige Neptunwerft. Dort wurden erstmalig dampfbetriebene Schiffe anstatt Segelschiffe aus Holz gebaut (vgl. ebd.)

Die wirtschaftliche Entwicklung führte zu einem steigenden Bedarf nach Wohnraum, der innerhalb der Stadtmauern nicht mehr gedeckt werden konnte. Daraus resultierte zunächst ein planerisch nicht gesteuertes Wachstum vor den Stadttoren Rostocks, dem Steintor, dem Petritor und eben dem Kröpeliner Tor. Bis dahin war die heutige KTV ein landschaftlich geprägter und wenig berührter Ort, der einzig von Verbindungen in angrenzende Dörfer und Städte durchzogen wurde (siehe Abb. 3). Diese Verbindungen sind bis heute in

den Straßennamen wie der Wismarschen Straße, der Doberaner Straße, der Neubramowstraße oder dem Barnstorfer Weg abzulesen (vgl. Hansestadt Rostock 1998).



Abb. 3. Karte nach Wiebeking 1786 (Hanse- und Universitätsstadt Rostock o. J.)



Abb. 4. Stadtplan 1859 (ebd.)



Abb. 5. Stadtplan 1939 (ebd.)

Die ersten größeren zusammenhängenden Gebäudestrukturen wurden zwischen dem heutigen Friedhofsweg, dem Patriotischen Weg und der heutigen Margaretenstraße errichtet (siehe Abb. 4). Ab 1890 kam es zur Bebauung zwischen der Margaretenstraße und der Elisabethstraße mit der heute noch charakteristischen blockartigen Straßenstruktur (siehe Abb. 5). Prägend waren Wohn- und Geschäftshäuser, die nicht nur zum Wohnen, sondern auch für eine gewerbliche Teilnutzung dienten. Auch die Innenhöfe wurden für Gewerbe genutzt. Zusätzlich wurden Gewerbenutzungen in nächster Nähe zur Wohnbebauung entwickelt, wie z. B. die Brauerei oder Gewerbe am Hafen. Aufgrund der Nähe zur Altstadt und dem Hafen entstand mit der KTV ein Wohnstandort für Arbeiter*innen und Kleinbürger*innen (vgl. ebd.).

Die Straßenräume wurden mit Baumpflanzungen und Vorgärten zur Aufwertung der Straßenräume und Gebäude versehen. Sowohl die Stadtstruktur als auch die Begrünung sind größtenteils erhalten geblieben. In jüngerer Vergangenheit, zwischen 1945 und 1989, kam es jedoch zu einem großflächigen Verfall der Gebäudesubstanzen, da notwendige Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen ausblieben (vgl. ebd.). Dementsprechend kam es zu einer Verschlechterung der Wohnsituationen, denen sich der Rahmenplan 1998 für die KTV annahm, wie dem folgenden Kapitel zu entnehmen ist.

1.3.4. Vorhandene Planungen

Im Geltungsbereich und in den angrenzenden Stadtbereichen bestehen folgende rahmengebende Planungen:

- Städtebaulicher Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt der Hansestadt Rostock (1998)
- Städtebaulicher Rahmenplan Stadtzentrum Rostock der Hansestadt Rostock (2008), 2. Fortschreibung
- Bebauungsplan Nr. 10.W.63.1 der Hansestadt Rostock (2019 in Aufstellung)
- Rahmenplan Stadthafen (2019 in Aufstellung)

Flächennutzungsplan

Der geltende Flächennutzungsplan entstammt dem Jahr 2009 und ist mit einer letztmaligen Änderung aus dem Jahr 2012 versehen. Größtenteils stellt der FNP Wohnbauflächen dar, die jedoch immer wieder von anderen Nutzungen durchzogen werden. So sind an der Doberaner Straße, am Warnowufer und im Bereich der Wismarschen Straße gemischte Bauflächen dargestellt. Am Standort der Brauerei in der Doberaner Straße stellt der FNP ein Gewerbegebiet dar. Im Umkreis des Doberaner Platzes und der Straße Am Vögenteich wird ein Kerngebiet ausgewiesen.

Flächen für den Gemeinbedarf sind mehrfach und mit unterschiedlichen Zweckbestimmungen vorhanden. Dabei handelt es sich meist um kleinere Bereiche, etwa für Kirchen, wie die Heiligen-Geist-Kirche oder die Christuskirche, für die Öffentliche Verwaltung, wie das Amtsgericht in der Zochstraße, oder für sozialen Zwecken dienenden Einrichtungen nahe der Doberaner Straße. Größere Flächen für Gemeinbedarf sind die Schulstandorte der Borwinschule und

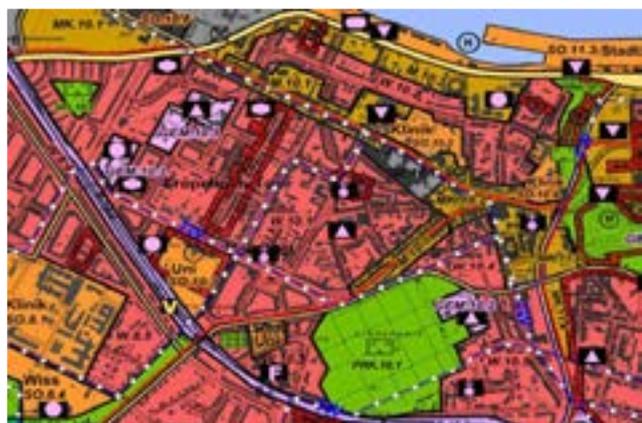


Abb. 6. Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan 2009

Werner-Lindemann-Schule sowie der Waldorfschule nahe des Lindenparks mit der Zweckbestimmung Schule sowie das 1. Polizeirevier und die Polizeiinspektion in der Ulmenstraße mit der Zweckbestimmung der Öffentlichen Verwaltung.

Der FNP stellt vier Sondergebiete dar: Zwei davon sind mit der Zweckbestimmung Klinik versehen und befinden sich in der Doberaner Straße bzw. in der Gertrudenstraße. Die anderen zwei Sondergebiete sind an den Universitätsstandorten in der Ulmenstraße sowie in der Parkstraße verortet und weisen dementsprechend die Zweckbestimmung Universität auf.

Des Weiteren werden im FNP Grünflächen dargestellt. Dem Lindenpark und dem Grünzug am Kanonsberg werden die Zweckbestimmungen Parkanlage zugeordnet. Die Grünfläche im Thomas-Müntzer-Platz ist mit der Zweckbestimmung Naturnahe Grünfläche versehen.

Bebauungsplan Nr. 10.MK.44

Im Geltungsbereich des Rahmenplans ist lediglich ein rechtskräftiger Bebauungsplan vorhanden. Der Bebauungsplan Nr. 10.MK.44 wurde im Rahmen des Sanierungsgebietes Stadtzentrum Rostock aufgestellt und gilt für den Bereich zwischen dem Warnowufer, der Neuen Werderstraße, dem Patriotischen Weg und der Friedrichstraße. Die Aufstellung erfolgte, um das notwendige Planungsrecht für Veränderungen der Nutzung und Gestaltung in diesem zentrumsnahen Gebiet zu schaffen. Dazu wurde neben einer Fläche für den Gemeinbedarf auch Bereiche für kulturelle Zwecke und vor allem Kerngebiete festgesetzt. Darin sollen vorzugsweise Einrichtungen und Verwaltungen von gesamtstädtischer und überörtlicher Bedeutung untergebracht werden.

Erhaltungssatzung

Im Jahr 1993 trat die Erhaltungssatzung für die KTV in Kraft. Der Geltungsbereich der Satzung umfasst große Teile des Geltungsbereichs des Rahmenplans (siehe



Abb. 7. Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 10.MK.44

Abb. 8). Einzig die Bereiche nördlich der Doberaner Straße und im Umfeld der Hundertmännerstraße sowie der Feldstraße bleiben außen vor. In § 2 der Erhaltungssatzung werden zwei Erhaltungsgründe festgelegt:

1. Zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt.
2. Zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung bedarf der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung sowie in den Fällen der Ziffer 1 die Errichtung baulicher Anlagen im Geltungsbereich dieser Satzung der Genehmigung. In den Fällen der Ziffer 2 bedürfen Vereinbarungen, durch die ein schuldrechtliches Vertragsverhältnis über den Gebrauch oder die Nutzung eines Grundstückes oder Gebäudeteiles auf bestimmte Zeit von mehr als einem Jahr eingegangen oder verlängert wird, der Genehmigung; dies gilt nicht für Mietverträge über die Nutzung von Wohnraum zu Wohnzwecken.

Vorgartensatzung

Mit der Verabschiedung der Vorgartensatzung der Kröpeliner-Tor-Vorstadt beabsichtigt die Stadt Rostock, die Erhaltung und Gestaltung von Vorgärten zu sichern, die in der KTV besonders prägend sind und den Straßenraum in seiner Gestalt wesentlich beeinflussen.

Der Geltungsbereich erstreckt sich ebenfalls über den Großteil des Geltungsbereiches des Rahmenplans.

Ausgenommen sind jedoch die Bereiche südlich und östlich der Doberaner Straße bzw. der Margaretestraße und der Parkstraße. Innerhalb des Geltungsbereiches sind die in der Abbildung in grün gekennzeichneten Vorgärten von der Vorgartensatzung betroffen (siehe Abb. 9).

Zur Bewahrung der Qualitäten von Vorgärten wurden Vorgaben geschaffen, die vor allem darauf abzielen, dass die Vorgärten in ihrer Form und in ihrem Charakter als Vorgärten erhalten bleiben und gepflegt werden. Dazu gehören etwa eine ziergärtnerische Gestaltung, ein mindestens hälftiger Anteil von Grünflächen und die Einfriedung des Vorgartens. Weiterhin regelt sie das Aufstellen von Abfallbehältern. Dieses ist unzulässig, es sei denn, die Zugänglichkeit zum hinteren oder seitlichen Grundstücksbereich wird durch eine geschlossene Straßenrandbebauung verhindert.

Stellplatzsatzung

Im November 2017 trat die „Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeiträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung)“ in Kraft. Diese Satzung regelt die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kfz und Fahrräder für das Rostocker Stadtgebiet. Ziel der Neuaufstellung der Satzung war es, eine Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr zu schaffen und kostengünstigeren Wohnungsbau zu fördern, indem Anreize zur Nutzung von Alternativen neben dem motorisierten Individualverkehr geschaffen werden.

Grundsätzlich dürfen Gebäude mit erwartbarem Zu- oder Abgangsverkehr nur errichtet werden, sofern Stellplätze für Kfz und Fahrräder „in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden“ (Hansestadt Rostock 2017). Auch bei baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen ist dies zu berücksichtigen. Die Anzahl der Stellplätze richtet sich nach Größe und Art der Nutzungen. Für verschiedene Zonen, die aufgrund ihrer städtebaulichen

Struktur sowie der Erschließungsqualität durch den ÖPNV festgelegt wurden, gelten unterschiedliche Verringerungen der notwendigen Anzahl der Stellplätze. In der KTV, die der Zone 2 angehört, sind Verringerungen grundsätzlich um 25 % und insbesondere bei Wohngebäuden, Schulen / Hochschulen und Studierendenwohnheime um 50 % rechtens.

Die Pflicht zur Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen ergänzt die Bemühungen der Stadt, Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen. Da diese sich im öffentlichen Raum befindlichen Stellplätze den Bedarf nicht decken können, werden mit der Satzung auch Privatflächen einbezogen. Zusätzlich werden Vorschriften zur Qualität der Fahrradabstellanlagen gemacht: Diese müssen den Anschluss des Fahrradrahmens ermöglichen, Vorderradhalter sind nicht ausreichend.

Sollte die Herstellung von Stellplätzen nicht möglich sein, kann diese entgeltlich abgelöst werden. Außerdem ermöglicht die neue Satzung die Befreiung von dieser Stellplatzablösung und der grundsätzlichen Herstellungspflicht, sobald ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorliegt, welches Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes beinhaltet. Bei den Maßnahmen kann es sich zum Beispiel um ein Car-Sharing-Konzept, um Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs oder um finanzielle Angebote wie ein Job-Ticket handeln.

Rahmenpläne

Der bislang in der KTV gültige städtebauliche Rahmenplan wurde im Jahr 1998 im Rahmen der europäischen Gemeinschaftsinitiative URBAN erstellt. Innerhalb dieser Initiative wurden Fördermittel für besonders benachteiligte Stadtteile in größeren europäischen Städten zur Verfügung gestellt, um dort die Aufwertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Aspekte unter Berücksichtigung beschäftigungswirksamer Maßnahmen vornehmen zu können. Der Geltungsbereich des Rahmenplans wurde begrenzt durch die Doberaner Straße im Norden, die Wismarsche

Straße im Osten, die Ulmenstraße im Süden sowie die Elisabethstraße und Am Kabutzenhof im Westen.

Mit dem Rahmenplan wurden vor allem die verfallenen und nicht instandgehaltenen Gründerzeitgebiete in der KTV als Missstand ermittelt. Diese Missstände bezogen sich nicht nur auf die Wohngebäude, die sehr unterschiedliche Sanierungszustände und -qualitäten aufwiesen, sondern auch auf den Zustand des Wohnumfeldes und der Freiflächen, die oftmals versiegelt sowie wenig gepflegt und gestaltet waren. Die Straßenbegrünung war rückläufig und die Straßen und Fußwege durch Sanierungsbedarf in Form von fehlenden Bordsteinabsenkungen sowie nicht sicher begehbaren Oberflächen geprägt. Der zunehmende Straßenverkehr stellte nicht nur eine Lärm- und Gefahrenquelle dar, sondern beeinträchtigte das Stadtbild durch den ruhenden Verkehr. Auch soziale Missstände wurden ausgemacht, denn durch einsetzende Sanierungen und Mietsteigerungen kam es zu vermehrten Verdrängungsprozessen und einem

sozialen Gefälle.

Diese Missstände sollten durch eine Kombination aus Entwicklungszielen und Lösungsansätzen behoben werden. Diese waren ähnlich breit gefächert wie die Missstände selbst und beinhalteten Ansätze zur Gestaltung, zu den Nutzungen, den Grün- und Freiflächen sowie zur technischen Infrastruktur und zum Verkehr.

Maßnahmen aus den folgenden Bereichen wurden mindestens in Teilen umgesetzt:

- Knotenumbau, Umbau von Einmündungen spezieller Straßenräume, Anheben des Fahrbahnniveaus
- Anlage von Parkflächen
- Umgestaltung der Haltestellenbereiche
- Bauliche Neuordnung/Neubebauung
- Lückenschließungsmaßnahmen
- Umgestaltung der Platzräume
- Schaffung von Spielplätzen



Abb. 10. Abgrenzung Rahmenplan 1998

- Umgestaltung vorhandener Grünbereiche
- Einordnung und Gestaltung gemeinschaftlicher Freiräume
- Erhalt von Schulen und Kindereinrichtungen, Kindertagesstätten

Maßnahmen aus den folgenden Bereichen wurden bislang mehrheitlich nicht umgesetzt:

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch Aufpflasterung und/oder Einengungen
- Schaffung von Geh- und Radwegeverbindungen
- Umgestaltung des Straßenraumes
- Erhaltungsmaßnahmen, Ergänzung der Straßenbegrünung, Erhalt bzw. Ergänzung der Vorgärten

Der Umsetzungsstand einiger Maßnahmen ist noch unklar.

Neben dem Rahmenplan für die KTV selbst liegt ein weiterer Rahmenplan vor, der Auswirkungen auf die Stadtbereiche innerhalb des Geltungsbereichs hat: Die 2. Fortschreibung des Rahmenplans für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ beinhaltet auch Straßenzüge der KTV. Es handelt sich dabei um solche, die an das Stadtzentrum angrenzen. Diese Straßen wurden deshalb einbezogen, um die Übergänge in das Stadtzentrum verbessern zu können. Das Sanierungsgebiet umfasst in der KTV grob den Bereich zwischen dem Warnowufer, Beim Grünen Tor, Am Vögenteich, der Arnold-Bernard-Straße, der Wismarschen Straße und der Friedrichstraße.

Ziel des Rahmenplans ist die Schaffung einer attraktiven und funktionsfähigen Innenstadt mit einem zentralen Einzelhandelsbereich. Dazu wurden primär bauliche Maßnahmen umgesetzt. Folgende Maßnahmen betreffen die KTV (siehe auch Abb. 11):

- Schließung von Baulücken. In der KTV sind diese Maßnahmen bis auf eine Baulücke am Warnowufer und eine Baulücke an der Ecke Stampfmüllerstraße/ Friedhofsweg umgesetzt und die Lücken geschlossen worden.
- Sanierung/Neubau öffentlicher Straßen zwischen dem Doberaner Platz und Warnowufer in den



Abb. 11. Städtebaulicher Rahmenplan Stadtzentrum, Gestaltungsplan für das Sanierungsgebiet



Abb. 12. Ansicht des Entwurfs des Ulmicum (BHBVT Gesellschaft von Architekten mbH 2019)

Straßen Patriotischer Weg, Neue Werderstraße, Zochstraße, Haedgestraße, Gertrudenstraße, Luisenstraße und einem Abschnitt des Warnowufers. Alle Straßen sind saniert.

- Sanierung/Neubau des Grünzugs Am Kanonsberg. Sanierung wurde durchgeführt.
- Neubau eines öffentlichen Spielplatzes in der Zochstraße. Spielplatz wurde hergestellt.

Ein weiterer Rahmenplan befindet sich zurzeit in Aufstellung. Dabei handelt es sich um den Rahmenplan für den Bereich des Stadthafens, der sich in nord-östlicher Richtung der KTV befindet. Hierfür liegt ein erster Vorentwurf vor.

Einzelprojekte

Die Universität Rostock plant auf dem Gelände an der Ulmenstraße die Schaffung des sogenannten Ulmicum. Dieser Campus soll alle Geisteswissenschaften an einem Standort zusammenbringen. Dazu müssen zusätzliche Räumlichkeiten geschaffen werden. Insbesondere wird eine neue Bibliothek benötigt. Daher wurde ein Architekturwettbewerb ausgelobt, den das Architekturbüro BHBVT gewann. Deren Entwurf sieht zwei Neubauten vor: In dem größeren Gebäude sollen die Bibliothek, Seminarräume und Institute untergebracht werden, während das kleinere Gebäude die Verwaltung beherbergen soll. Die Neubauten sind auf dem südlichen Teil des Ulmencampus vorgesehen, zwischen den bestehenden Gebäuden und den Gleisanlagen (siehe Abb. 13). Ergänzend plant das Studierendenwerk Rostock auf dem Grundstück der Ulmenstraße 45 den Neubau einer Mensa und eines

Studierendenwohnheims mit ca. 70 Wohnheimplätzen.

Rostock ist Teil des Mobilitäts-Projektes cities.multi-modal, das im Rahmen des EU-Programms Interreg Baltic Sea Region entwickelt und gefördert wird. 16 Städte aus dem Ostseeraum haben sich darin zusammengeschlossen, um Maßnahmen zu entwickeln, die den Bewohner*innen die Fortbewegung mit umweltfreundlichen Alternativen zum Auto erleichtern. Alle teilnehmenden Städte wählen dichte, innerstädtische Quartiere in ihrer Stadt aus, in denen die Maßnahmen testweise umgesetzt werden. In Rostock fiel die Wahl auf die KTV, in der die Maßnahmen aus zwei Schwerpunkten bestehen: Zum einen sollen multimodale Stadtquartiere entstehen, wozu multimodale Mobilpunkte installiert werden, die aus Car- und Bike-Sharing-Stellplätzen sowie Zubehör zur Pflege bestehen. Außerdem wird probeweise eine „Living Street“ installiert, eine temporäre Umgestaltung eines Straßenraumes zu einem lebendigen Aufenthaltsort. Zum anderen wurden Mobilitätsmanagementkonzepte in Zusammenarbeit mit KiTa und Schulen sowie der Wohnungsgesellschaft WIRO entwickelt, die den Verkehr an Wohn- sowie Bildungsstandorten reduzieren sollen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird von Kampagnen und der



Abb. 13. Lageplan des Entwurfs zum Ulmicum (ebd.)

Beteiligung von Bürger*innen begleitet (vgl. Wiechmann 2018). In der KTV wurden am Gertrudenplatz, auf dem Ulmenmarkt und auf dem Parkplatz bei der S-Bahnbrücke Ulmenstraße Mobilpunkte eingerichtet. Am Gertrudenplatz gibt es zusätzlich auch E-Ladesäulen und Fahrradreparatursets.

Aktuelle Planungen in angrenzenden Gebieten

Neben den Planungen im Geltungsbereich des Rahmenplans selbst bestehen außerhalb des Bereichs weitere Vorhaben, die zurzeit in Planung sind.

Nördlich des Geltungsbereiches, zwischen der Lübecker Straße und der Werftstraße, wird zurzeit eine Neubebauung des bislang brachliegenden sogenannten Werftdreiecks geplant. Vorgesehen sind entsprechend der hohen Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum rund 700 Wohneinheiten sowie das Quartier ergänzende und belebende Nutzungen, wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gemeinbedarfseinrichtungen und Kleingewerbe. Diese Nutzungen sollen wohnortsnah realisiert werden, damit ein zusätzliches starkes Verkehrsaufkommen vermieden wird. In der Werftpromenade ist bspw. eine Kinderbetreuungseinrichtung mit etwa 140 bis 150 Betreuungsplätzen sowie ein Bürgertreff vorgesehen. Die vorgesehenen Stellplätze sollen in Parkhäusern bereitgestellt werden.

Der Bebauungsplan für dieses Vorhaben am Werftdreieck wurde in 2020 als Satzung beschlossen (B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“).

Im Süden des Geltungsbereiches des Rahmenplanes befinden sich unterhalb der Gleisanlagen neben einer Moschee noch Reste einer Kleingartenanlage. An dieser Stelle, dem sogenannten Groten Pohl, plant die Stadt Rostock ebenfalls den Bau weiterer Wohneinheiten, die dem Bedarf Rechnung tragen sollen. Der B-Plan Nr. 09.W.192 „Wohn- und Sondergebiet am Südring“ befindet sich in der Aufstellung.

1.3.5. Sonstiges Material

Erfassung der Gründächer der Hansestadt Rostock auf der Grundlage fernerkundlicher Luftbilddaten (2018) STZ Geoinformatik Rostock.

Statistische Nachrichten 2017 für den Stadtbereich Kröpeliner-Tor-Vorstadt (2017), Hansestadt Rostock, Kommunale Statistikstelle.

Wohnungsbaunachfrage 2030 Stadt-Umland-Rostock bis 2030 (2017), WIMES Wirtschaftsinstitut.

Radwegekonzept für die Region Rostock (2017), Planungsverband Region Rostock.

Mobilitätsplan Zukunft Rostock (2016), Hansestadt Rostock und Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme.

Schulentwicklungsplan der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Rostock. 4. Fortschreibung, Teil A und B (2016), Hansestadt Rostock.

Bedarfsplanung für die Kindertagesbetreuung in der Hansestadt Rostock 2016 ff., Hansestadt Rostock.

Spielplatzkonzept, 1. Fortschreibung (2016), Hansestadt Rostock, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege.

25 Jahre Stadterneuerung. Rostock von 1990 bis 2015 (2015), Hansestadt Rostock und Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung.

Tourismuskonzeption 2022 (2012), Hansestadt Rostock.

Befragung zum Mobilitätsverhalten in der Hansestadt Rostock und im Umland mit dem Schwerpunkt fahradaffine Pendler (2012), WIMES Wirtschaftsinstitut.

Rostock 2025. Leitlinien zur Stadtentwicklung (2010), Hansestadt Rostock.

Planungsgrundsätze zum Einsatz von Pflasterbelägen (2004), Hansestadt Rostock.

Wirtschaftsentwicklungskonzept für das URBAN-Rahmenplangebiet KTV (1997), BÜSTRO.

Sozialstudie zum URBAN Rahmenplangebiet (1997), Unabhängiges Centrum für empirische Wirtschafts-, Sozial- und Medienforschung GmbH, Universität Rostock.

Denkmalbereichsverordnungen Budapester Straße (o. J.), Eschenstraße (2010), Niklotstraße/Kirchenstraße (1998), Hansestadt Rostock.

Integriertes Entwässerungskonzept (INTEK, 2013), Hansestadt Rostock.

Integraler Entwässerungsleitplan (IELP, 2016), Hansestadt Rostock.

Klimaanalyse-, Planungshinweis- und Lüftgütekarte (2020), Hansestadt Rostock.

Gesamtlärmkarte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2019), Hansestadt Rostock.

2 Bestandsanalyse

Wie ist die Situation in der KTV?

2.1. Bevölkerung und Soziales Bevölkerungsbewegung

Am 31.12.2019 waren 19.649 Personen mit ihrem Hauptwohnsitz in der KTV gemeldet. Im Geltungsbereich sind es unwesentlich weniger (vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2020). Dies zeigt, wie groß der Anteil der Einwohner*innen im Geltungsbereich an allen Einwohner*innen im Stadtbereich ist.

In der ersten Hälfte der 1990er Jahre war die Bevölkerungszahl im Stadtbereich rückläufig. Seit 1997 verzeichnet der Stadtbereich jedoch wieder eine starke Bevölkerungszunahme, die bis heute konstant anhält (siehe Abb. 14). Besonders deutlich wird das Wachstum beim Vergleich der Bevölkerungszahlen von 2000 und heute: Damals lebten lediglich 15.097 Einwohner*innen in der KTV. Heute sind es knapp 5.000 Bewohner*innen mehr und die KTV ist mit einer Bevölkerungsdichte von 6.514,7 Einwohner*innen je km² der am dichtesten besiedelte Stadtbereich Rostocks.

Altersstruktur

Mit einem Durchschnittsalter von 37,6 Jahren ist die KTV der jüngste Stadtteil Rostocks. Folglich ist die Altersstruktur vor allem von einer hohen Zahl jüngerer Menschen geprägt. Den größten Anteil stellt die Altersgruppe der 25- bis unter 45-Jährigen mit rund 8.164 Einwohner*innen dar. Dies sind rund 41,5 % aller Einwohner*innen und ein im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich hoher Anteil. Gefolgt wird diese Altersgruppe von den 45- bis 65-Jährigen, die rund 17 % aller Einwohner*innen darstellen, den 18- bis 25-Jährigen mit rund 14 % und den 65- bis 80-Jährigen mit rund 8 %. Seit 1992 ist die Entwicklung der Altersgruppen unterschiedlich verlaufen. Die Anzahl der Personen zwischen 15 und unter 55 Jahren sowie die über 75-Jährigen ist gestiegen, während alle anderen Altersgruppen geringfügig kleiner geworden sind (siehe Abb. 15).

Seit 1997 ist ein Geborenenüberschuss festzustellen, der in den letzten Jahren, etwa seit 2005, bei rund 150 bis 200 Personen pro Jahr liegt. Bei der Betrachtung der Bevölkerungsbewegung über die Stadtgrenze hinaus wird deutlich, dass die Anzahl der Zuzüge die der Fortzüge deutlich übertrifft. Vor allem zwischen 2000 und 2005 war die Zahl der Zuzüge deutlich höher, was zum starken Bevölkerungswachstum in diesem Zeitraum beitrug. Auch zwischen 2006 und 2011 wurden erneut mehr Zuzüge verzeichnet, die jedoch nur noch in einen positiven Wanderungssaldo von 632 resultierten. Dieser ist geringer als in den Jahren zuvor, wo der Saldo 2573 betrug. 2017 lag der Saldo bei lediglich 10 Personen. Es scheint, als wäre die Kapazitätsgrenze erreicht und die Zuzüge dadurch geringer. Die Anzahl der Fortzüge über die Stadtgrenze ist beinahe so hoch wie die Zuzüge.

Die innerstädtischen Zu- und Fortzüge waren in den vergangenen Jahren ausgeglichen, meist wies die KTV geringfügig mehr Zuzüge auf. Zwischen 2011 und 2017 ist jedoch ein negativer Saldo in Höhe von 609 zu verzeichnen. Innerstädtische Zuzüge stammen vor allem aus den etwas entfernt liegenden Stadtbereichen wie Lichtenhagen, Groß Klein oder Dierkow-Neu.

Die Höhe der Zu- und Fortzüge innerhalb der Stadtgrenzen bestätigt die Annahme einer hohen Fluktuation im Stadtteil: 2017 kam es zu 1.056 innerstädtischen Zuzügen in die KTV und zu 1.249 innerstädtischen Fortzügen. Die meisten Zuzüge verzeichnete die Altersgruppe der 15- bis unter 25-Jährigen, die meisten Fortzüge die der 25- bis unter 35-Jährigen. Hier liegt die Vermutung nahe, dass es sich hierbei um eine Bildungswanderung der Studierenden handelt.



Abb. 14. Bevölkerungsentwicklung



Abb. 15. Altersstrukturentwicklung

Bevölkerungsprognose bis 2025

Zukünftig wird eine Zunahme aller Altersgruppen außer der 18- bis 25-Jährigen erwartet. Nur leichte Zunahmen werden in den Altersgruppen der 25- bis 45-Jährigen sowie der 65- bis 80-Jährigen erwartet, die zu einer anteiligen Abnahme der jeweiligen Altersgruppen an der gesamten Einwohnerzahl führen. Insgesamt werden im Jahr 2025 19.947 Einwohner*innen in der KTV prognostiziert. Dies würde ein Anstieg seit 2019 von 19.649 Einwohner*innen um rund 1,5 % bedeuten.

Haushaltsstruktur

Im Stadtbereich der KTV lebten Ende des Jahres 2017 13.111 Haushalte. Dies ergibt eine durchschnittliche Anzahl von 1,52 Personen je Haushalt. Auffallend ist der hohe Anteil an Einpersonenhaushalten, 66,7% der Haushalte werden lediglich von einer Person bewohnt (siehe Abb. 16). In 1.703 Haushalten leben Kinder,

wovon wiederum in rund 1.100 Haushalten lediglich ein Kind wohnt.

2.2. Nutzungen

Die Straßenzüge der KTV sind durch unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte geprägt: An den Haupterschließungsstraßen sind überwiegend gewerbliche Nutzungen, insbesondere Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen und vereinzelt auch Wohnnutzungen, meist in den Obergeschossen, vorhanden. Am Warnowufer dominieren gewerbliche Strukturen, während in der Doberaner Straße, in der Wismarschen Straße, Parkstraße, Arnold-Bernhard-Straße, Am Vögenteich und in Teilen in der Ulmenstraße Mischnutzungen in Wohn- und Geschäftshäusern überwiegen. Auch der Barnstorfer Weg ist durch eine Mischnutzung geprägt – hier sind vermehrt auch gastronomische und Einzelhandelsangebote vorzufinden.

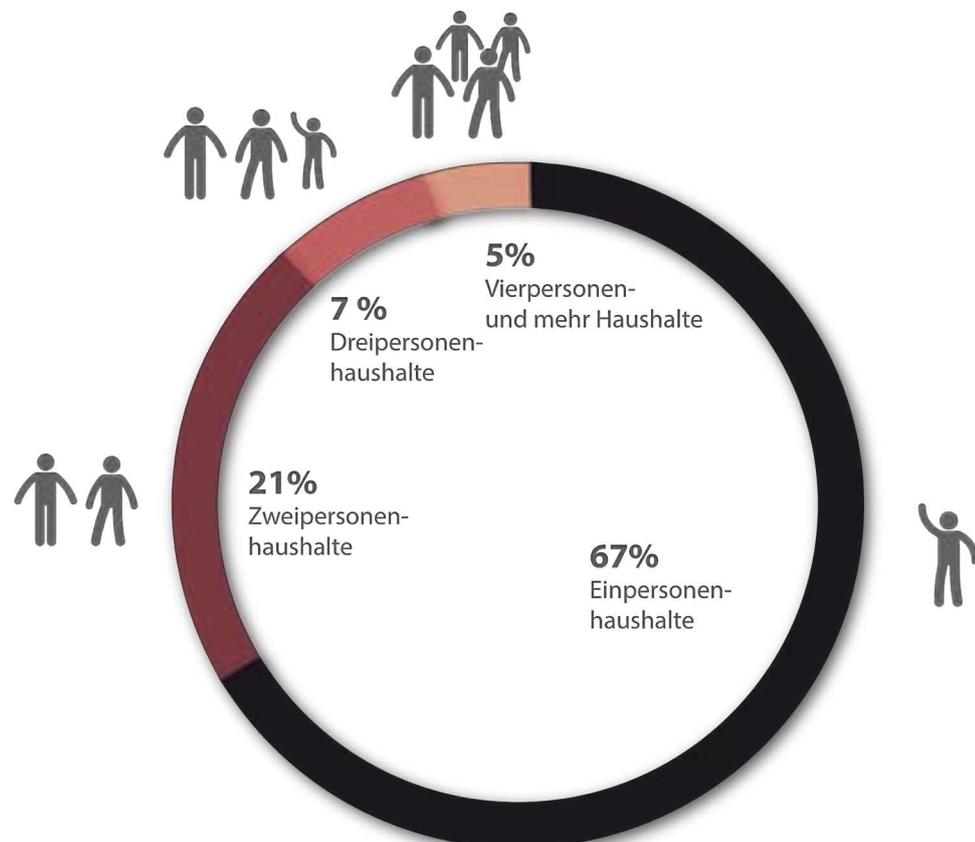


Abb. 16. Haushaltsstruktur

Entlang der Lübecker Straße sind trotz der Lärmbelastung anders als in den anderen Haupterschließungsstraßen überwiegend Wohngebäude vorhanden. Die kleineren Anwohnerstraßen sind fast ausschließlich durch eine Wohnnutzung geprägt. Je nach Lage handelt es sich dabei auch um mehr oder weniger ruhige Wohnlagen. Öffentliche Nutzungen finden sich verteilt im Gebiet – ein räumlicher Schwerpunkt ist lediglich im Bereich der Elisabethstraße auszumachen.

Wohnen

Auch wenn in einzelnen Straßenzügen oder -abschnitten zum Teil auch keine Wohneinheiten vorhanden sind, ist die KTV trotzdem vor allem durch Wohnnutzungen geprägt. Besonders die kleineren Anliegerstraßen dienen als ruhige Wohnlagen. Die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum in Rostock ist hoch und wird voraussichtlich weiter steigen. Die KTV gilt als eines der beliebtesten Wohnquartiere in Zentrumsnähe.

Im Stadtbereich befinden sich 12.074 Wohnungen, wovon 11.796 im Geltungsbereich des Rahmenplans vorhanden sind. Der Großteil der 1.695 Wohngebäude im Stadtbereich sind Mehrfamilienhäuser: Bei lediglich 222 handelt es sich um Gebäude mit ein oder zwei Wohnungen. Die durchschnittliche Anzahl an Räumen je Wohnung liegt bei 3,0 (inkl. Küche), die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 61,8 m². Als Besonderheit ist zudem die Verbreitung von Wohnen im genossenschaftlichen oder kommunalen Besitz zu nennen. So besitzt etwa die kommunale Wohnungsgesellschaft WIRO rund 1.500 Wohnungen etwa 12,4 % aller Wohnungen in der KTV, vorrangig im Bereich des Thomas-Müntzer-Platzes. Aber auch in allen anderen Bereichen der KTV finden sich wiederholt Bestände von Wohnungsgenossenschaften.

Besonders im Rahmen der Beteiligung wurde deutlich, dass das Mietniveau aufgrund der hohen Nachfrage und des begrenzten Angebots in vergangenen Jahren stark angestiegen ist. Dies hat zur Folge, dass die Preise für langjährige Bewohner*innen immer weniger leistbar sind und es zu Verdrängungsprozessen kommt.

Im Fachgespräch zum Thema Wohnen und Wohnraum wurde deutlich, dass in der KTV die Fluktuation besonders bei kleinen Wohnungen relativ hoch ist. Dennoch sind keine mittel- oder längerfristigen Wohnungsleerstände vorhanden. Die Alters- und Haushaltsstruktur spiegelt sich auch in der Mieterschaft der Gesprächspartner*innen wider, die als überwiegend im Berufseinstiegsalter beschrieben werden. Zudem wird eine parallele Entwicklung beobachtet: Die Zahl der Einpersonenhaushalte und damit auch die Nachfrage nach kleinerem Wohnraum steigt, dennoch besteht gleichzeitig weiterhin ein Bedarf an großen Wohnungen.

Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerstruktur in der KTV ist als recht gemischt zu beschreiben. Der Großteil der Flächen ist in der Hand von Einzeleigentümer*innen. Zumeist handelt es sich dabei um Wohn- und Geschäftsgebäude. Wie bereits zuvor erläutert, sind auch wiederholt Grundstücke in der gesamten KTV verteilt im Besitz von Wohnungsgenossenschaften oder Wohnungsgesellschaften.

Gewerblich genutzte Standorte sind überwiegend im Eigentum von anderen juristischen Personen, während Straßenräume, Grünanlagen und öffentliche Schulen im Eigentum der Stadt sind. Auch das Land Mecklenburg-Vorpommern besitzt einige Flurstücke im Geltungsbereich des Rahmenplans, wobei es sich überwiegend um öffentliche Einrichtungen wie die Polizei, das Amtsgericht, die Kliniken oder die Universitätsstandorte handelt. Auf Bundesebene sind ebenfalls Grundstücke im Besitz, dabei handelt es sich lediglich um zwei Wohngebäude in der Fritz-Reuter-Straße sowie ein Grundstück in der Gewettstraße. Zudem gibt es in geringer Anzahl Grundstücke, die im Besitz von Vereinen sind (siehe Abb. 17).

Versorgung und Gewerbe

Die Nahversorgung wird in der KTV über neun Supermärkte und rund ein Dutzend Bäckereien

abgedeckt. Zudem ist eine Vielzahl gastronomischer Einrichtungen vorhanden. Auch die Versorgung mit Allgemein- und Fachärzten sowie Apotheken ist ausreichend und darüber hinaus flächendeckend vorhanden. Weiter ist eine Tankstelle am Warnowufer ansässig. Insgesamt waren am 31.12.2018 im Geltungsbereich des Rahmenplanes 1.767 Gewerbe angemeldet. Die Gewerbestruktur ist überwiegend kleinteilig und dem urbanen Milieu zugehörig.

Lärm- und verkehrsemittierendes Gewerbe ist insbesondere am Warnowufer, in der Ottostraße und zwischen der Hundertmännerstraße sowie der Fahnenstraße vorhanden. Dabei handelt es sich vor allem um Kfz-bezogene Nutzungen wie Autohändler oder -werkstätten.

Gewerbeentwicklung

Die Nachfrage nach Büroflächen für verschiedene Dienstleister wie Ingenieurbüros, Versicherungen, Callcenter, Softwareentwickler oder aus der IT-Branche ist zurzeit in der KTV sehr hoch. Besonders gefragt sind großflächig zusammenhängende Räumlichkeiten ab 1.000 m². Oftmals handelt es sich bei den Nachfrager*innen um Bestandsunternehmen, die vor Ort expandieren möchten. Die Bereitstellung dieser Flächen gestaltet sich in der KTV jedoch schwierig, da zum einen kaum freie Flächen vorhanden sind und zum anderen eine Konkurrenzsituation zum Wohnungsmarkt besteht. Die Fluktuation bewegt sich, ähnlich wie die Leerstandsquote, auf einem geringen Niveau. Gewerbetreibende stehen vor allem vor Herausforderungen im Umgang mit knappen Parkplatzsituationen, der Nähe zum vorhandenen



Abb. 17. Plan Eigentümer*innen

Wohnraum im Hinblick auf Emissionen und mit dem wenig veränderbaren gewachsenen Bestand.

Kindergärten

Zurzeit sind in der KTV elf Kindertageseinrichtungen vorhanden. Zwei Einrichtungen, die Integrative Kita Lindenpark in der Feldstraße und die Integrative Kita Spielkiste in der Waldemarstraße, beinhalten neben einer Kinderkrippe auch einen Kindergarten sowie einen Hort und verfolgen einen integrativen Ansatz. Die Kita Muschelkorb in der Feldstraße, die Kita Kinderwelt im Patriotischen Weg, die Kita Kastanienhaus in der Ottostraße und zwei Kitas in der Waldemarstraße bieten sowohl Krippen- als auch Kindergartenplätze an (vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2016a).

Der Träger Universitas betreibt im Patriotischen Weg neben einem Kindergarten auch einen Hort. Weitere Hortplätze befinden sich im Barnstorfer Weg im Hort Margarete, in der Waldorfschule in der Feldstraße und im Hortcampus in der Ulmenstraße (vgl. ebd.).

Diese Einrichtungen bieten insgesamt eine Kapazität von 1.738 Plätzen an. Bei 400 Plätzen handelt es sich um Krippenplätze, 643 Plätze befinden sich in Kindergärten und die übrigen 695 sind Hortplätze. Außerdem bieten 23 Tagespflegepersonen weitere 115 Betreuungsplätze an (vgl. ebd.).

Die Gesamtauslastung der Einrichtungen liegt bei 96,3 %, sodass sich eine fast vollständige Auslastung ergibt. Zukünftig ist aufgrund der laut Bevölkerungsprognose weiter steigenden Anzahl von Kindern von einem weiter steigenden Bedarf auszugehen.

Die Schaffung zusätzlicher Plätze ist im Hortcampus möglich, wenn durch einen Umzug der Blutspende weitere Räumlichkeiten genutzt werden können. Außerdem befindet sich am Ratsplatz eine Gemeinbedarfsfläche, wo die Möglichkeit zur Ansiedelung einer weiteren Kindertageseinrichtung besteht (vgl. ebd.).

Schulen

In der KTV sind insgesamt sieben Schulen ansässig. Bei zweien handelt es sich um Fachschulen, eine Fachschule für Technik sowie eine Fachschule für Sozialpädagogik, die übrigen fünf sind allgemeinbildende Schulen, die von rund 2.200 Schüler*innen besucht werden. Es handelt sich bei den allgemeinbildenden Schulen um zwei Grundschulen, die integrative Werner-Lindemann-Grundschule in der Elisabethstraße mit 312 Schüler*innen sowie die Grundschule am Margaretenplatz mit 600 Schüler*innen. 364 Schüler*innen besuchen die Waldorfschule Rostock in der Feldstraße, die die Jahrgangsstufen 1 bis 13 anbietet. Bei der Borwinschule handelt es sich um eine Gesamtschule mit Oberstufe für die Klassen 5 bis 12 für insgesamt 750 Schüler*innen. Außerdem befindet sich im Patriotischen Weg die Privatschule Universitas, eine Gesamtschule für die Klassen von 1 bis 12 mit 208 Schüler*innen. Die Mehrheit aller Schüler*innen der Schulen in der KTV wohnt auch in der KTV oder in angrenzenden Stadtbereichen, z.B. in Stadtmitte (vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2016b).

Aus der 4. Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung geht der heutige und zukünftige Schulbedarf hervor. Für den Zeitraum von 2015/2016 bis 2025/2026 ist lediglich bei der Borwinschule ein Sanierungsbedarf festzustellen. Aufgrund von veränderten Anforderungen an das Schulgebäude und Abnutzungen im Betrieb ist eine Innensanierung notwendig, die bereits als Maßnahme des Eigenbetriebs „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock“ eingeplant ist. Diese beinhaltet auch die Sanierung der Freiflächen (vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2016c).

Mit der Universität Rostock sind weitere Bildungseinrichtungen im Stadtbereich vorhanden. Die Fakultäten sind dabei über mehrere Standorte verteilt. Der größte Standort befindet sich in der Ulmenstraße, an dem das Institut für Informatik, die Juristische Fakultät, das Institut für Sportwissenschaft, die Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät, Institut für Mathematik sowie ein Sprachenzentrum

ansässig sind. In der Wismarschen Straße sitzt die Mathematisch-naturwissenschaftliche Fakultät, in der Parkstraße befindet sich ein Student Service Center, in der Doberaner Straße das Institut für Allgemeinmedizin sowie der Arbeitsbereich Geschichte der Medizin und in der Gertrudenstraße liegen die Institute für Anatomie, für Physiologie und der Lehrstuhl für Biophysik (vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock o. J.).

Außerdem beabsichtigt die Universität zurzeit die Errichtung einer Universitätsbibliothek in der Ulmenstraße. Der Architekturwettbewerb ist bereits abgeschlossen (siehe 1.3.4). Am Kabutzenhof ist darüber hinaus die Volkshochschule ansässig.

Pflegeeinrichtungen

Sieben Pflegedienste in der KTV haben sich auf die ambulante Pflege spezialisiert, Am Vögenteich befindet sich eine kommerzielle Tagespflegeeinrichtung. Außerdem gibt es eine vollstationäre Pflegeeinrichtung im Jakobi-Stift, die von dem Rostocker Stadtmission e. V betrieben wird (vgl. ebd.).

Freizeiteinrichtungen

Freizeit- und Kultureinrichtungen sind in unterschiedlichen Formen vorhanden, wie etwa Sportvereine und Sportanlagen, Fitnessstudios, eine Volkshochschule, drei Galerien, zwei Kinos oder kleinere Theater. Bei den Sportanlagen sind lediglich drei von acht Anlagen öffentlich zugänglich. Die anderen Sportanlagen (Sportplatz/Turnhalle) sind auf den Grundstücken von Schulen vorzufinden.

Ein großes und vielfältiges Angebot zur Freizeitgestaltung prägt die KTV. Möglichkeiten zur sportlichen Betätigung bieten 7 Sport- und Fitnessvereine, die sich nahe der Wismarschen Straße ballen. Außerdem sind drei öffentliche Sportanlagen vorhanden; im Lindenpark, Beim Grünen Tor und in der Haedgestraße (vgl. ebd.).

Neben den Bibliotheken an den Universitätsstandorten sind drei Galerien und zwei kleine Kinos vorhanden. Überdies gibt es mehrere Veranstaltungsorte wie das Musikwohnzimmer, Frieda23, das Peter-Weiss-Haus, das Volkstheater Rostock und das Theater des Friedens. In der Beteiligung haben die Bewohner*innen herausgestellt, dass die Orte frei von Konsumzwang wie das Peter-Weiss-Haus besonders geschätzt werden.

2.3. Stadtbild

Bebauungsstruktur

Die KTV wird durch ein einheitliches Stadtbild geprägt. Bei dem Großteil der Bebauung handelt es sich um Blockrandbebauung, die zwischen drei und vier Geschosse hoch ist. Dadurch entstehen überwiegend geschlossene Raumkanten und Blockinnenbereiche (siehe Abb. 19 + Abb. 20). Insgesamt ist der Stadtbereich eng bebaut und mit wenig Freiflächen ausgestattet.

In einigen Straßenzügen finden sich jedoch auch andere Bebauungsstrukturen. Im südöstlichen Bereich des Gebietes, in der Umgebung der Wächterstraße und in der Adolf-Becker-Straße weist die Bebauung einen anderen Charakter auf und erinnert mit zweistöckigen Reihenhäusern und Zeilenbauten an kleinteiligere und weniger dichte Strukturen von Vorstädten (Abb. 18 + Abb. 21).

Teilweise finden sich Brüche in der Blockrandbebauung. Vor allem am Warnowufer und in der Lübecker Straße ist eine klare Blockrandbebauung nicht erkennbar. Kleinere Unterbrechungen der Raumkanten finden sich zudem abschnittsweise in der gesamten KTV verteilt. So weisen etwa die Bergstraße, die Ottostraße, die Waldemarstraße und die St.-Georg-Straße Unterbrechungen der Raumkanten auf (siehe Abb. 23 + Abb. 24).

Die Möglichkeiten zur Nachverdichtung sind in der KTV aufgrund der schon bestehenden dichten Strukturen nur eingeschränkt vorhanden. Die im vorangegangenen Abschnitt benannten Baulücken können genutzt werden, um Lücken zu schließen und vereinzelt Gewerbe oder Wohnungen zu ergänzen. Zusätzlich sind immer wieder einzelne Gebäude vorhanden, deren Geschossigkeit von den umliegenden Gebäuden abweicht. Hier besteht das Potenzial, mittels Aufstockungen weiteren Wohnraum zu schaffen.

Fassaden- und Gebäudegestaltung

Prägend für die KTV ist neben der Bebauungsstruktur auch die kreative Gestaltung der Fassaden. Viele Erdgeschosse von Gebäuden sind bunt und kunstvoll gestaltet und erzeugen so ein abwechslungsreiches, farbenfrohes Stadtbild (siehe Abb. 25 + Abb. 26).

Defizite in der städtebaulichen Struktur zeigen sich fast ausschließlich in der Gestaltung von Gebäuden. So fallen unangepasste Gebäude wie das Parkhaus im Friedhofsweg, das Hochhaus Am Vögenteich/Stampfmüllerstraße oder der Gebäudekomplex „Deutsche Med“ auf, die sich in ihrer Größe und in ihrer Bauweise deutlich von ihrer Umgebung absetzen (siehe Abb. 27, Abb. 30 + Abb. 33).

Gebäudealter

Der überwiegende Teil der Gebäude stammt aus dem Gründerzeitalter und wurde vor 1914 errichtet. Deutlich



Abb. 19. Geschlossene Raumkanten in der Straße Am Kabutzenhof



Abb. 20. Geschlossene Raumkanten in der Borwinstraße



Abb. 18. Zeilenbauten in der Wächterstraße



Abb. 21. Reihenhäuser in der Adolf-Becker-Straße

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt



Legende

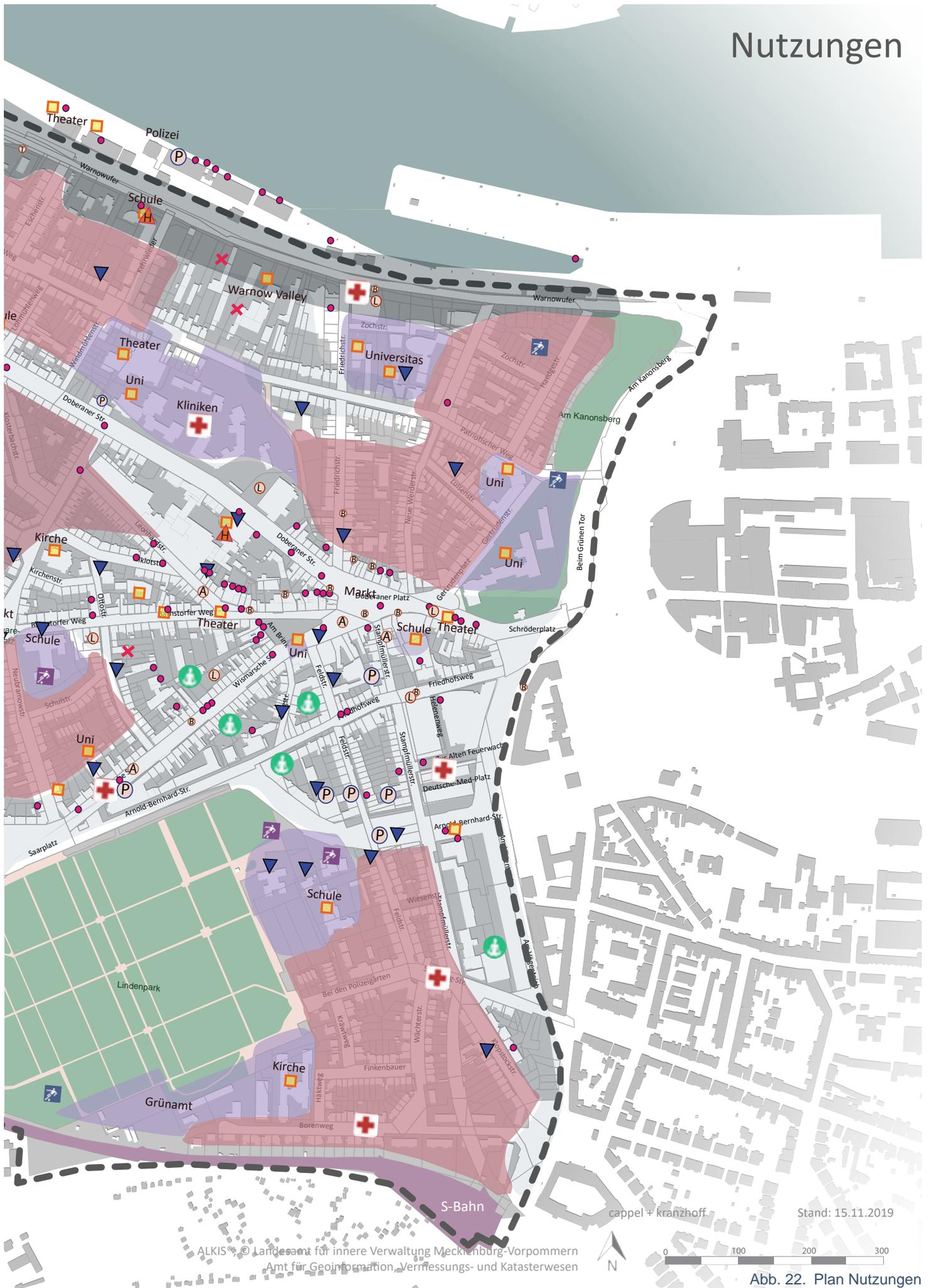
Funktionsbereiche

- ruhige Wohnlagen
- öffentliche Nutzungen
- Mischnutzung
- gewerbliche Nutzungen

Besondere Nutzungen

- Nahversorger (L: Lebensmittel, A: Apotheke, B: Bäcker, T: Tankstelle)
- Gastronomie
- Kultur, Bildung und Freizeit
- Beherbergungen (Hotel, Hostel)
- Ärzte, Ärztehaus, Klinik
- Pflegeeinrichtungen
- Kinder- und Jugendbetreuung
- Sport-/Fitnessverein
- Sportanlagen (Schulbezogen/öffentlich)
- potenziell verkehrs- bzw. lärmemittierende Betriebe (z.B. Tischlerei, Kfz-Betrieb)

Nutzungen



weniger Straßenzüge weisen überwiegend Bebauung von 1914 bis 1945 oder von 1945 bis 1990 auf (siehe Abb. 28, Abb. 29 + Abb. 31). Ein kleinerer Anteil an Gebäuden ist nach 1990 erbaut worden (siehe Abb. 32).

Gebäudezustand

Der Sanierungszustand der Gebäude ist von außen betrachtet als überwiegend gut einzuschätzen, Gebäude mit erhöhtem Sanierungsbedarf sind kaum vorhanden. Der Großteil der Gebäude ist seit dem letzten Rahmenplan 1998 bereits saniert worden. Nur wenige Gebäude weisen starken Sanierungsbedarf auf. Der äußerliche Zustand der Gebäude lässt jedoch keine Rückschlüsse auf den energetischen Sanierungszustand zu. Im Patriotischen Weg sind vermehrt Gebäude mit Sanierungsbedarf auszumachen. Weitere sanierungsbedürftige Gebäude sind vereinzelt in einigen Straßenzügen zu finden, so etwa im Borenweg, in der St.-Georg-Straße, der Friesenstraße, Am Kabutzenhof, in der Neubramowstraße und in der Windmühlenstraße (siehe Abb. 34 + Abb. 35). In der Ulmenstraße und in der Neuen Werderstraße weisen einzelne Gebäude Sanierungsbedarf auf. Neben den äußerlich sanierungsbedürftigen Gebäuden, ist davon auszugehen, dass auch Gebäude ohne sichtbare Schäden und mit sanierten Fassaden, mindestens energetischen Sanierungsbedarf aufweisen. Zudem ist eine Vielzahl an Gebäudesanierungen bereits 20 Jahre her. Hier ist von einem erneuten Bedarf auszugehen, auch wenn dieser von Außen nicht erkennbar scheint.

Sichtbeziehungen

Die Lage am Wasser ist für die KTV besonders prägend. Blickbeziehungen zur Warnow sind jedoch nur in ein paar wenigen Bereichen vorhanden. Vielmehr stellt die Landesstraße (Lübecker Straße/Warnowufer) eine optische als auch physische Barriere dar (siehe Abb. 37).

Gebäude, die aufgrund ihrer Größe herausragen, dienen der Orientierung und schaffen Sichtbezüge, so etwa die Heiligen-Geist-Kirche (siehe Abb. 36 + Abb. 38). Außerdem sind die Grünanlagen der Wallanlagen als



Abb. 23. Unterbrochene Raumkante in der Bergstraße



Abb. 24. Unterbrochene Raumkante in der Ottostraße



Abb. 25. Bunte Fassaden im Patriotischen Weg



Abb. 26. Fassadengestaltung in der Neubramowstraße



Abb. 27. Hochhauskomplex hinter kleinteiligerer Bebauung



Abb. 28. Gründerzeitbebauung am Doberaner Platz

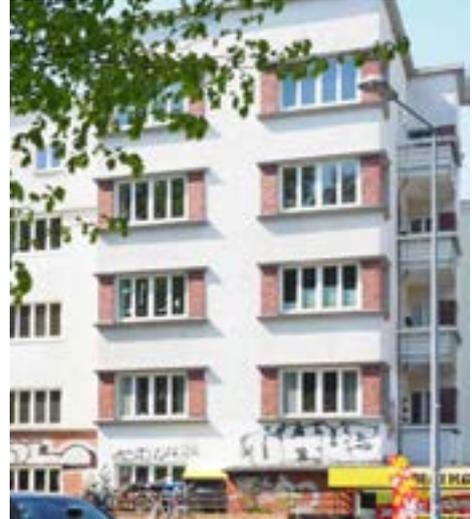


Abb. 31. Gebäudebestand erbaut vor 1945



Abb. 29. Gebäudebestand erbaut 1937



Abb. 32. Gebäudebestand erbaut nach 1990



Abb. 30. Parkhaus im Friedhofsweg



Abb. 33. Gebäudebestand erbaut nach 1990

markanter Bezugspunkte in unmittelbarer Umgebung zu nennen, die etwa durch die Fußgängerzone im Friedhofsweg zu sehen sind.

Denkmalschutz

Drei Denkmalbereiche sind vorhanden: Die Niklot- und Kirchenstraße, die Budapester Straße sowie die Eschenstraße sind jeweils als Ensemble geschützt (siehe Abb. 39 + Abb. 41). Die beiden letztgenannten Straßenräume sind aufgrund ihrer Entstehung zur Jahrhundertwende unter Schutz gestellt. Die Einrichtung eines weiteren Denkmalbereichs Parkstraße-Ulmenmarkt ist in der Vorbereitung.

Des Weiteren finden sich in der KTV einzelne Baudenkmäler, die vor allem im östlichen Bereich vermehrt vorhanden sind. Überwiegend handelt es sich dabei um Wohn- und Geschäftshäuser, aber auch Gebäude öffentlicher Einrichtungen sind als Einzeldenkmäler besonders geschützt, wie die Borwinschule, die Margaretenschule, das Gemeindezentrum der Christuskirche, das Pfarrhaus der Heiligen-Geist-Kirche, Teile des Universitätsstandorts Ulmenstraße, der Lindenpark, der Grünzug am Kanonsberg mit Fischerbastion, die historische Krankenhausanlage mit Klinikpark oder die Universitätsfrauenklinik (siehe Abb. 40).

2.4. Mobilität und Straßen

Straßennetz

Das Gebiet der KTV wird von Hauptverkehrsstraßen (Warnowufer, Beim Grünen Tor/Am Vögenteich) eingeraht und durchzogen (Arnold-Bernhard-Str./Saarplatz/Parkstraße). Diese Straßen sind meist mehrspurig und dürfen mit Tempo 50 befahren werden. Der Großteil des Straßennetzes besteht jedoch aus Sammelstraßen und nachgeordneten Straßen, die eine Fahrspur je Richtung und niedrige Geschwindigkeit (Tempo 30) aufweisen. Zudem gibt es einige Einbahnstraßen.



Abb. 34. Sanierungsbedürftiges Gebäude im Kabutzenhof



Abb. 35. Sanierungsbedürftiges Gebäude in der Windmühlenstraße



Abb. 37. Blickbeziehung zur Warnow getrennt durch L 22



Abb. 36. Blick auf Heiligen-Geist-Kirche durch Niklotstraße



Abb. 38. Blick auf Heiligen-Geist-Kirche durch Borwinstraße



Abb. 39. Ensemblesdenkmal Kirchenstraße



Abb. 41. Ensemblesdenkmal Eschenstraße

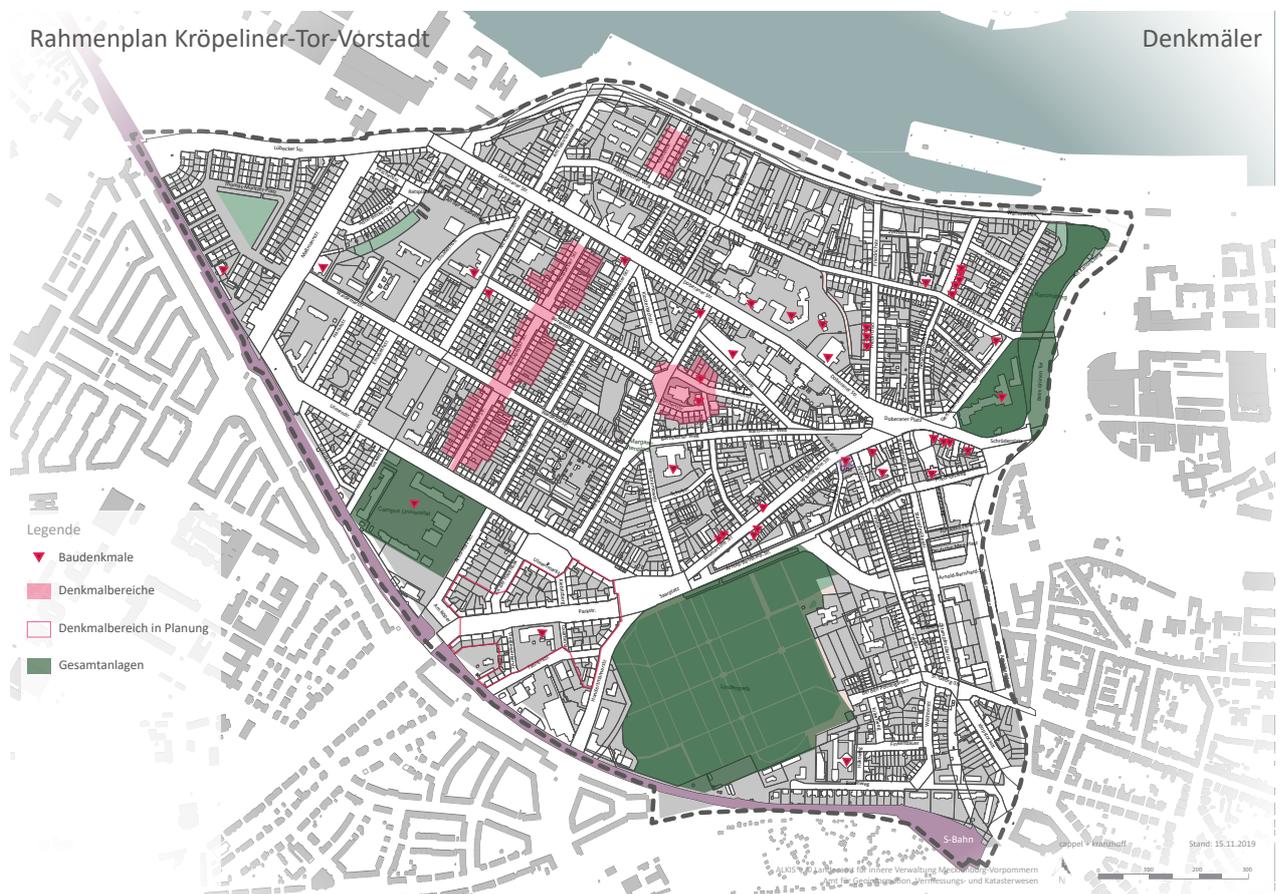


Abb. 40. Plan Denkmäler

Die Hauptverkehrsstraßen stellen wichtige Verkehrsachsen für das gesamte Rostocker Stadtzentrum dar. So stellen die Straßen Beim Grünen Tor und Am Vögenteich eine Anbindung der Innenstadt an die Südstadt her. Die Straßen Warnowufer und Lübecker Straße dienen der überörtlichen Erschließung der Rostocker Altstadt und dem westlichen Stadtgebiet. Zudem sind sie ein direkter Zubringer zur B 103. Der Bedeutung der Straßen entsprechend hoch sind die Belastungen: Ca. 39.000 Fahrzeuge verkehren täglich auf dieser Achse. Auf den größeren nachgeordneten Straßen, die das Gebiet queren, sind die Belastungen geringer: Auf der Doberaner Straße liegt das durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Tag bei ca. 5.000 Fahrzeugen. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Straßenräume überwiegend auf das Kfz ausgerichtet sind. Lediglich auf den Hauptverkehrsstraßen bzw. breiteren nachgeordneten Straßen finden sich neben den Kfz-Spuren noch weitere Fahrspuren, etwa die

Straßenbahntrassen auf der Doberaner Straße und der Wismarschen Straße, oder die Radwege entlang der L22.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr erfolgt in der KTV über S-Bahnen, Straßenbahnen und Buslinien. Die S-Bahn-Trasse bildet die südliche und westliche Begrenzung des Untersuchungsgebietes, auf der drei Linien (S1, S2 und S3) verkehren. Diese sorgen für eine Anbindung an den Rostocker Hauptbahnhof innerhalb von zwei bis drei Minuten Fahrtzeit und fahren darüber hinaus Warnemünde und Güstrow an. Innerhalb des Gebietes befinden sich die Haltestelle Parkstraße und Holbeinplatz. Die Haltestelle Parkstraße verfügt über zwei Eingänge, die 600 m auseinanderliegen. Aus der Richtung Maßmannstraße/Ulmenstraße muss ein langer Weg über den Bahnsteig in Kauf genommen



Abb. 42. Warnowufer



Abb. 44. Am Vögenteich



Abb. 43. Straßenbahnhaltestelle Doberaner Platz

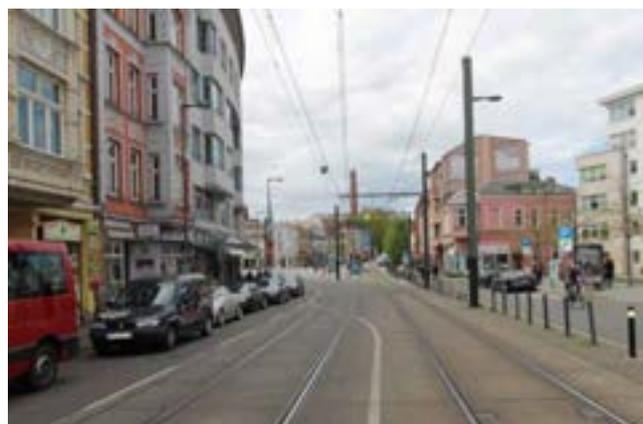


Abb. 45. Straßenbahninfrastruktur in der Doberaner Straße

werden. Hier verkehren die S-Bahnen im 15-Minuten-Takt bzw. zu Hauptverkehrszeiten alle 7 bis 8 Minuten.

Zusätzlich steuern sechs Straßenbahnlinien die KTV über die HAUPTSCHLIEßUNGSSTRAßEN an und verknüpfen diese mit dem übrigen Rostocker Stadtgebiet. Je Linie finden Abfahrten im 10- bis 20-Minuten-Takt statt, in Stoßzeiten wird die Taktung auf alle 5 bis 10 Minuten erhöht. Innerhalb der Untersuchungsgebietes befinden sich acht Haltestellen, die darüber hinaus auch Umsteigemöglichkeiten zu Buslinien bieten. Buslinien sind weniger vorhanden. Die Stadtbuslinien 39, 27 und 25 fahren etwa alle 10 Minuten zum ZOB, nach Reutershagen und nach Evershagen. Die Linie 34 fährt ca. alle 20 Minuten in Richtung Marienehe. Zusätzlich verkehren die Fledermauslinien (F1 und F2) nachts im 60- bzw. 30-Minuten Takt.

Grundsätzlich ist die ÖPNV-Anbindung als gut zu bewerten. Lediglich die Routenführung und die Verteilung der Haltestellen innerhalb der KTV führt in manchen Bereichen zu längeren Wegen zum Nahverkehr. Insbesondere aus dem südwestlichen und aus dem mittleren Bereich des Untersuchungsgebietes sind längere Wege zur nächsten Haltestelle zurückzulegen.

Ein besonderes öffentliches Verkehrsmittel stellt die Fährverbindung über die Warnow dar. Von dem Anleger am Warnowufer in der Verlängerung der Straße Am Kabutzenhof legt die Fähre ab und steuert von dort den gegenüberliegenden Stadtbereich Gehlsdorf an.

Radverkehr

Das Fahrrad stellt in Rostock ein Verkehrsmittel mit hoher Bedeutung dar. Laut einer Befragung zum

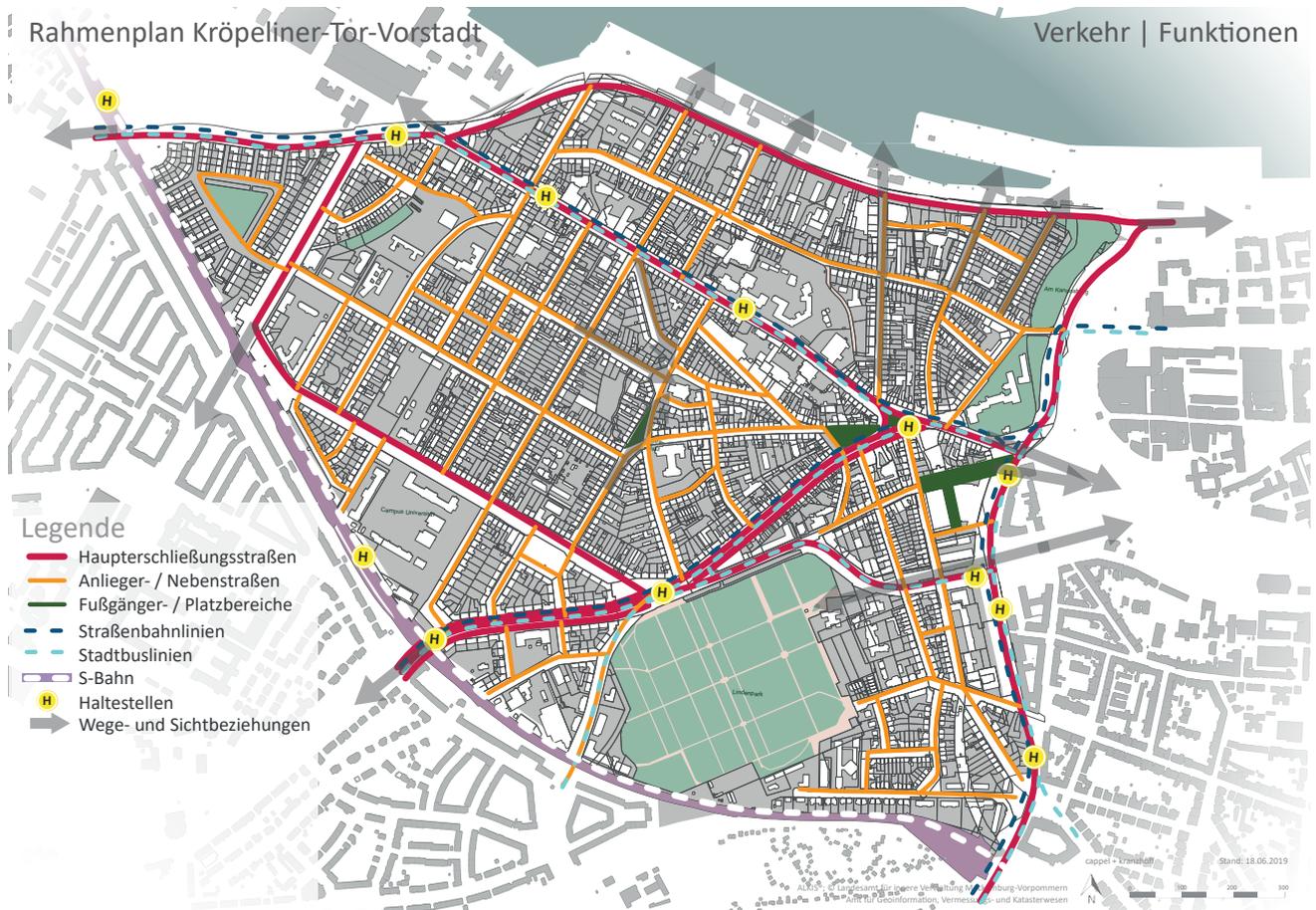


Abb. 46. Plan Verkehr Funktionen

Mobilitätsverhalten aus dem Jahr 2012, erarbeitet vom Wirtschaftsinstitut WIMES, ist das Fahrrad bereits vor 8 Jahren das meistgenutzte Verkehrsmittel zum innerstädtischen Pendeln (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2012). Laut Verkehrsbefragung (SrV) 2018 hat der Radverkehrsanteil seit 2013 um 4% zugenommen. Für Wege mit einer Entfernung von einem bis drei Kilometer gehen über die Hälfte der Befragten entweder zu Fuß (25%) oder fahren mit dem Fahrrad (32%).

Aufgrund der unzureichenden Straßenzuständen und Platzmangel, auch durch parkende Kfz ist eine adäquate Radverkehrsführung in den meisten Straßenräumen eingeschränkt. In vielen Bereichen der KTV weichen Radfahrende aufgrund der Straßenzustände und dem mangelnden Sicherheitsgefühl auf der Straße auf den Gehweg aus. Radwege sind nur auf den Hauptverkehrsstraßen bzw. breiteren

nachgeordneten Straßen – Warnowufer/Lübecker Straße, Arnold-Bernhard-Straße und Saarplatz, Parkstraße, Teile der Ulmenstraße – vorhanden (siehe Abb. 46 + Abb. 47). Auf der Doberaner Straße wurden die Radfahrstreifen entfernt. Hier und auf allen anderen Straßen fahren Radfahrer*innen im fließenden Verkehr mit. Der Großteil des Straßennetzes ist kleinteilig und die Geschwindigkeit auf Nebenstraßen gering, sodass dort ein Mitfahren für Radfahrer*innen gut möglich ist. Erschwerend wirkt jedoch die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn, da diese oftmals aus Kopfsteinpflaster besteht oder im schlechten Zustand ist (siehe Abb. 49).

Abgestellte Fahrräder und parkende Kfz prägen den Straßenraum. Es mangelt an ausreichenden qualitativen Fahrradabstellanlagen. In der gesamten KTV ist lediglich eine Fahrradbox vorhanden, alle anderen

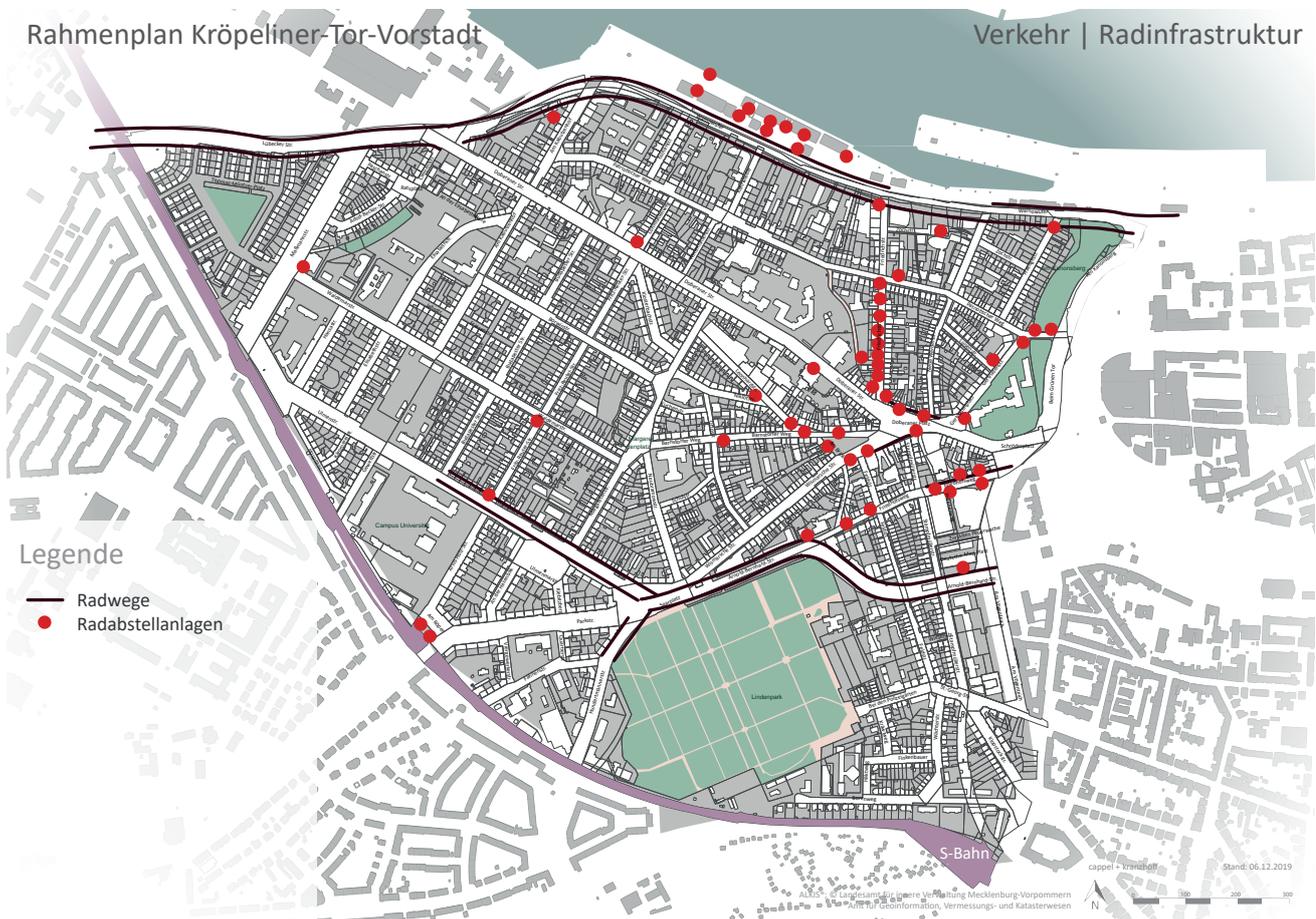


Abb. 47. Plan Verkehr Radinfrastruktur



Abb. 48. Radfahrerinnen auf der Ulmenstraße



Abb. 50. Ehemaliger Radfahrstreifen auf der Doberaner Straße

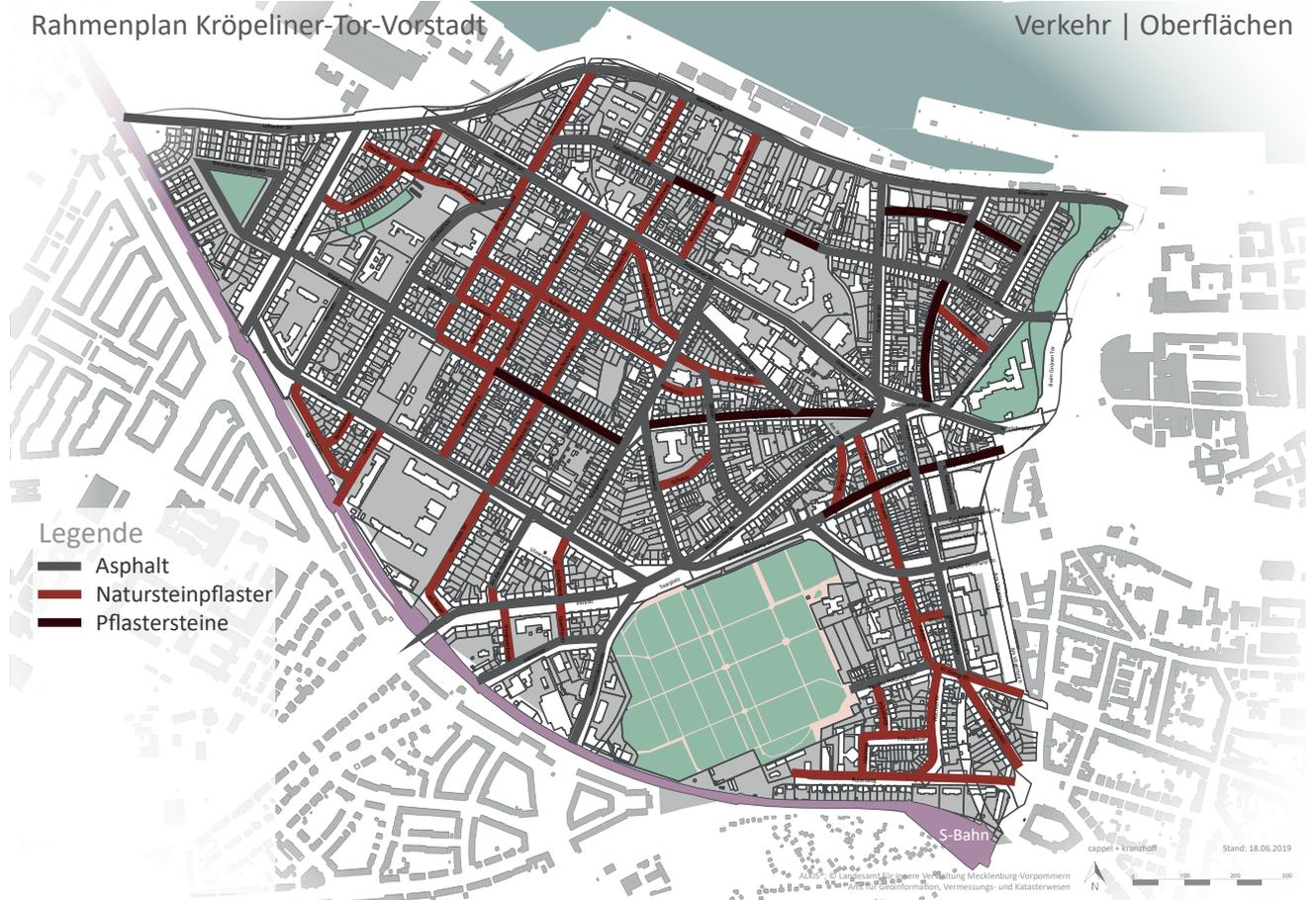


Abb. 49. Plan Verkehr Oberflächen



Abb. 51. Abgestellte Fahrräder und parkende Kfz schränken Gehweg ein



Abb. 52. Abgestellte Fahrräder in der Hospitalstraße

Abstellanlagen sind nicht überdacht. Der Großteil davon befindet sich im östlichen Teil der KTV, im westlichen Teil sind kaum Fahrradabstellmöglichkeiten neben zum Teil privat angebrachten Fahrradbügeln vorhanden (siehe Abb. 47). Die Situation vor Ort zeigt, dass die vorhandenen Abstellanlagen nicht ausreichend sind, um den Bedarf zu decken (siehe Abb. 51 + Abb. 52). Als zusätzliches Angebot wurden in 2020 drei Mobilitätspunkte in der KTV eingerichtet.

Fußgängerverkehr

Grundsätzlich zeigen Beobachtungen, dass viele Menschen in der KTV zu Fuß unterwegs sind. In einigen Straßenzügen ist jedoch nur einseitig ein Gehweg vorhanden, etwa im Borenweg oder in der Fahnenstraße. Darüber hinaus sind die Gehwege oft in einem schlechten baulichen Zustand. Vor allem Unebenheiten und eine zu geringe Breite stellen Probleme dar, die die Fortbewegung zu Fuß deutlich einschränken (siehe Abb. 53, Abb. 54 + Abb. 55).

Übergänge für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in angrenzende Stadtgebiete wie zum Stadthafen fehlen

oder sind nicht ansprechend ausgestaltet. Zudem stellen die Bahntrasse und die L22 räumliche Barrieren dar.

Pkw-Vorkommen

In dem gesamten Stadtbereich waren am 01. Januar 2018 8.149 Kfz gemeldet. Davon waren 6.843 Fahrzeugen als Personenkraftwagen (davon 6.036 privat), 787 Fahrzeuge als Nutzfahrzeuge und 519 als Krafträder gemeldet (Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Kommunale Statistikstelle 2017, S. 247). Im Geltungsbereich des Rahmenplans sind 7.128 Kraftfahrzeuge gemeldet, wovon es sich bei 6.194 um Personenkraftwagen handelt.

Die nähere Betrachtung des privaten Pkw-Bestandes zeigt, dass dieser in den vergangenen Jahren seit 2010 stetig zugenommen hat. Außerdem stellen Benzin und Diesel nach wie vor die meistgenutzten Antriebe dar, lediglich 28 Fahrzeuge verkehren mit einem Elektro- oder Hybridantrieb (vgl. ebd.).

Werden die privaten Personenkraftwagen in Bezug zur Anzahl der Einwohner*innen ab 18 Jahren gesetzt,



Abb. 53. Unebenheiten und mangelnde Bordsteinabsenkung in der Adolf-Becker-Straße



Abb. 54. Unebener Gehweg in der Gewettstraße

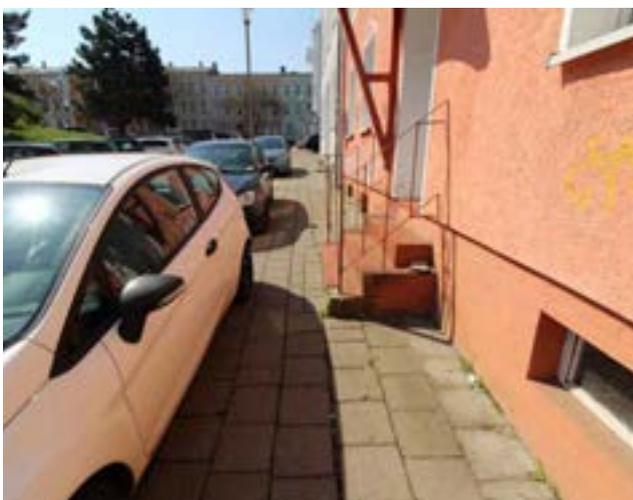


Abb. 55. Schmalere Gehweg in der Windmühlenstraße

ergibt sich ein Bestand von 356 privaten Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Im städtischen Vergleich steht die KTV mit diesem Wert gut dar, vor allem großflächige Stadtgebiete im Rostocker Osten weisen deutlich höhere Werte, bis zu 787 private Pkw je 1.000 Einwohner*innen, auf (vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Kommunale Statistikstelle 2018). Es ist jedoch davon auszugehen, dass v.a. die PKW der in der KTV lebenden Studierenden nicht in Rostock angemeldet sind, so dass von einer höheren Anzahl an PKW pro 1.000 Einwohner*innen auszugehen ist.

Für die räumliche Betrachtung sind jedoch die absoluten Zahlen der privaten Pkw entscheidend. Auf relativ kleinem Raum müssen relativ viele Pkw untergebracht werden. Die bereits erwähnten 6.036 privaten Pkw in der KTV werden lediglich von den angrenzenden Stadtgebieten Reutershagen mit 7.191 und der Stadtmitte mit 7.130 privaten Pkw übertroffen (vgl. ebd.). Zu der ohnehin schon hohen Zahl kommen erschwerend die geringe Fläche der KTV und die dicht bebauten Straßenräume hinzu.

Ruhender Verkehr

Zwei öffentliche Parkhäuser, zwei Tiefgaragen und zwei öffentliche Parkplätze (insgesamt >1.150 Plätze) bieten neben einer Vielzahl privater Parkplätze Abstellmöglichkeiten für Pkw. Die privaten Plätze gehören teilweise zu Einrichtungen und Betrieben, wie etwa Supermärkten. Darüber hinaus gibt es private Parkmöglichkeiten in den Blockinnenbereichen. Zusätzliche öffentliche Parkplätze befinden sich im Straßenraum. In Teilbereichen - rund um die neue Werderstraße und im Bereich des Friedhofsweges - befinden sich Beohnerparkgebiete. Trotzdem scheinen die vorhandenen Stellplätze nicht auszureichen, eine Stellplatzknappheit tritt auf. Dies kann auch auf externe Parkplatzsuchende, wie Studierende oder Besucher*innen von Kultureinrichtungen, zurückgeführt werden.

Der ruhende Verkehr dominiert das Stadtbild stark und beeinträchtigt dieses. Die eigentlich großzügigen Straßenräume wirken aufgrund des dominierenden



Abb. 56. Ruhender Verkehr in der Windmühlenstraße

Exkurs Walkability

Für den Begriff der Walkability, zu deutsch Fußgänger- oder Gehfreundlichkeit, bestehen unterschiedliche Definitionen. Allgemein sind damit Faktoren verstanden, die auf das Gehen in der Umgebung des Wohnorts Einfluss haben (Reyer 2017, S. 17). Nicht nur die persönliche Motivation, sondern vor allem die gebaute Umgebung spielen eine wichtige Rolle für die Fortbewegung zu Fuß: Hilfreich für eine gute Walkability ist, wenn viele Möglichkeiten vorhanden sind, um aktiv zu sein, etwa bei Spaziergängen oder „bei Erledigungen des täglichen Bedarfs, wie beispielsweise dem Einkauf von Lebensmitteln“ (Reyer 2017, S.15).

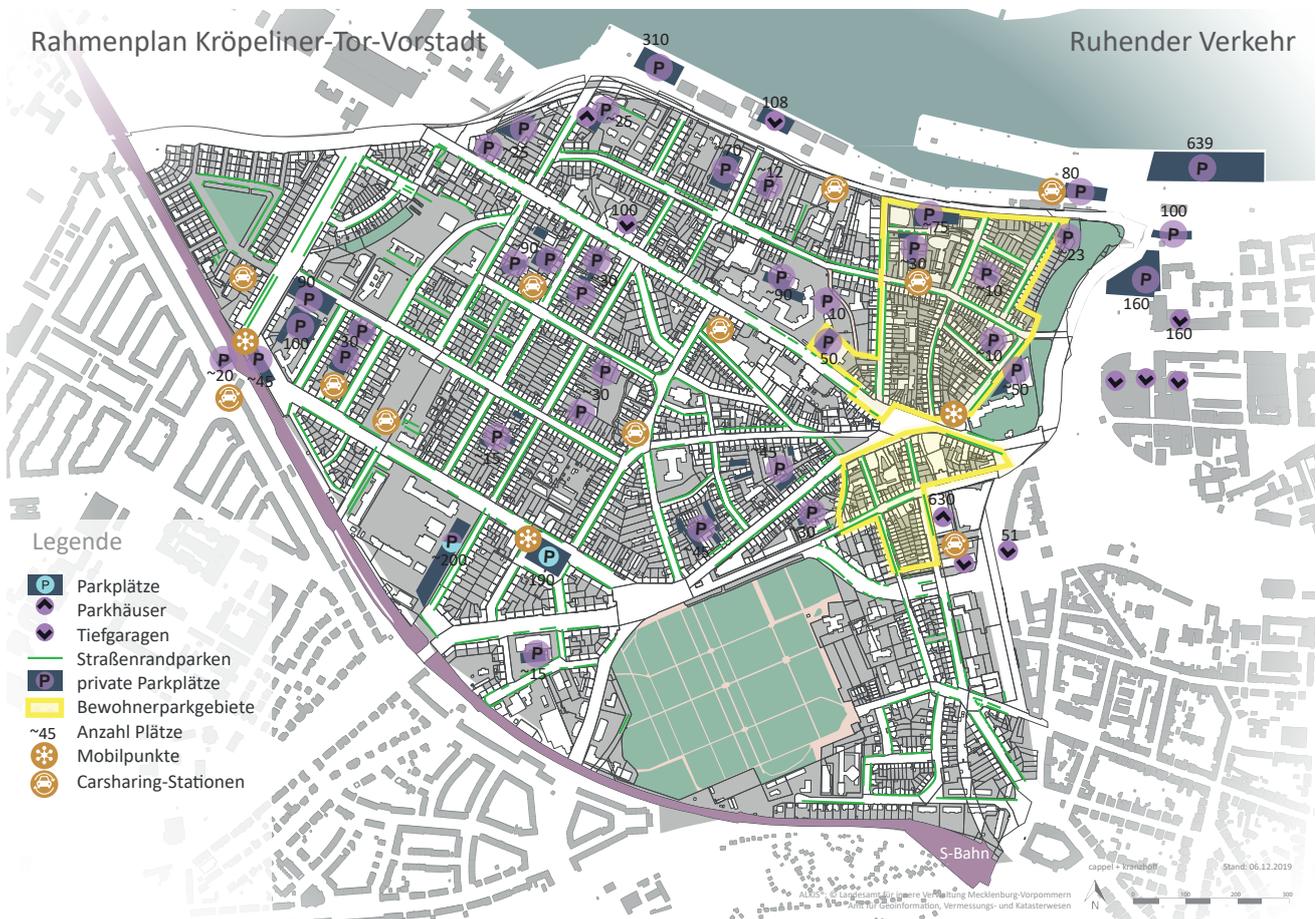


Abb. 57. Plan Ruhender Verkehr

ruhenden Verkehrs schmal und unübersichtlich. In fast allen Straßen werden beide Straßenseiten zum Straßenrandparken genutzt, sodass die parkenden Autos einen hohen Anteil an Fläche beanspruchen. Besonders in Kreuzungsbereichen ergibt sich aufgrund der fehlenden Einsehbarkeit des Kreuzungsbereiches für alle Verkehrsteilnehmer*innen ein Gefahrenpotenzial. Dies ist besonders im Hinblick auf die Schulwegsicherung kritisch zu betrachten. Eine angemessene Walkability (s. Exkurs), die sich durch direkte, barrierefreie und konfliktarme Wege auszeichnet, wird u.a. durch Falschparken in Kreuzungsbereichen, auf Gehwegen und im Bereich von Querungshilfen erschwert. Besonders nahe der Borwinschule und der Werner-Lindemann-Grundschule, in der Elisabethstraße und der Waldemarstraße, stellen Autos ein Hindernis für Schulkinder dar, die so ihren Weg nicht gefahrenfrei zurücklegen können.

Barrierearmut

In der KTV sind kaum barrierearme Straßenräume vorhanden. Die Art und der Zustand der Oberflächen sowie mangelnde Orientierungspunkte und fehlende oder nicht ausreichende Bordsteinabsenkungen verhindern ein barrierearmes Fortbewegen. Diese und weitere Problemstellen wurden auch in dem Rundgang zum Barrierenabbau thematisiert. Von den Teilnehmer*innen wurde angemerkt, dass vielfach Querungsmöglichkeiten sehr unübersichtlich gestaltet sind oder fehlen, wie etwa in der Doberaner Straße auf Höhe der Fritz-Reuter-Straße. Um anliegende Geschäfte zu erreichen, müssen zwei Fahrspuren sowie Straßenbahngleise gequert werden. Auch die Wegequalitäten werden oftmals bemängelt, zu schmale Gehwege führen zu gegenseitigen Behinderungen mit entgegenkommenden Passant*innen. An einigen Stellen führen Aufsteller und Auslagen von Gewerbebetrieben zu künstlichen Verschmälerungen der Gehwege. Diese Auslagen verursachen weitere Schwierigkeiten, da sie sich häufig visuell wenig von der Umgebung abheben. Für Menschen mit beeinträchtigtem Sehvermögen stellt sich hierbei aufgrund des fehlenden Kontrasts ebenso ein Hindernis dar wie bei verblässenden Markierungen, einfarbigen Bodenbelägen, Treppenstufen, Pollern



Abb. 58. Fehlende Querungsmöglichkeiten der Doberaner Straße



Abb. 59. Fehlender Kontrast zwischen Treppenstufen und Gehweg



Abb. 60. Verschmälerung des Gehweges durch Sperrmüll



Abb. 61. Bodenwellen in der Fahrbahn der Borwinstraße



Abb. 62. Unebenheiten im Gehweg der Borwinstraße

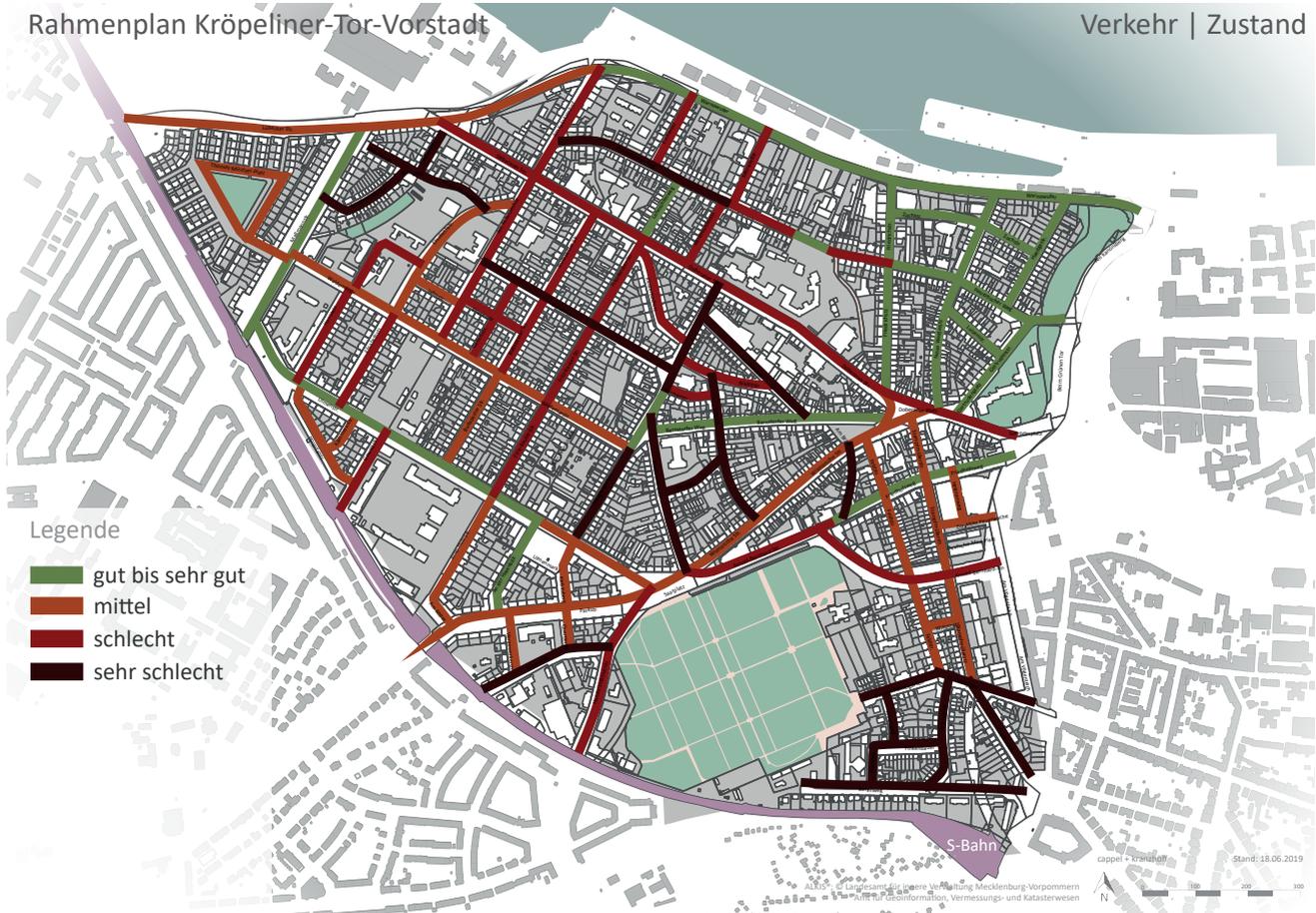


Abb. 63. Plan Verkehr Zustand Fahrbahnoberfläche

oder Straßenschildern, die in den Gehweg hineinragen. Weiterhin sind nicht alle Gebäude barrierefrei erreichbar. So führen Stufen vor dem Peter-Weiss-Haus sowie schwere Türen der Kirchen dazu, dass die Zugänglichkeit nicht für alle ohne fremde Hilfe möglich ist.

Der Großteil der Straßenräume weist einen hohen Sanierungsbedarf auf. Dieser zeigt sich in unebenen Straßen und Gehwegen, hochgedrückten und verschobenen Gehwegplatten, fehlenden Bordsteinabsenkungen, schmalen Gehwegen sowie Rissen, Wellen und Schlaglöchern in der Fahrbahndecke.

2.5. Grün- und Freiräume

Aufgrund der dichten Bebauung und der hohen Bevölkerungsdichte kommen den vorhandenen Grün- und Freiflächen eine besondere Bedeutung zu.

Öffentliche Grünflächen

Es gibt insgesamt fünf öffentliche Grünflächen: der Lindenpark, die Grünfläche im Blockinnenbereich zwischen der Margaretenstraße/Borwinstraße/Fritz-Reuter-Straße, die Grünflächen am Thomas-Müntzer-Platz, der Grünstreifen am Saarplatz sowie der Grünzug Am Kanonsberg. Besonders der Lindenpark sticht aufgrund seiner Größe (16,9 ha), seiner historischen Gliederung und dem großen Baumbestand hervor (siehe Abb. 64). Zudem weist der Lindenpark eine wichtige Bedeutung für die Kaltluftproduktion auf, die dort nachts stattfindet und dafür sorgt, dass die Lufttemperaturen niedriger als in der Umgebung sind (Hanse- und Universitätsstadt Rostock o. J.). Neben der klimatischen Bedeutung ist der Lindenpark als Alter Friedhof historisch bedeutend und steht heute unter Denkmalschutz.

Bei Betrachtung der Ausstattung und der Zustände fällt auf, dass das Mobiliar größtenteils veraltet ist und die Wege bei Regen nicht gut nutzbar sind (siehe Abb. 66 + Abb. 67). Treppen wie am Kanonsberg sorgen zudem



Abb. 64. Lindenpark

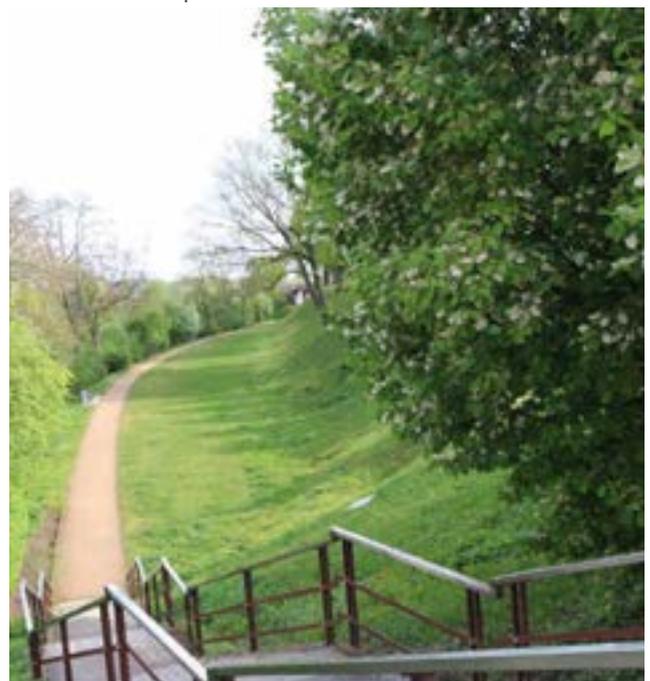


Abb. 65. Treppen im Grünzug am Kanonsberg



Abb. 66. Regennasser Weg im Lindenpark



Abb. 67. Ungepflegtes Mobiliar im Lindenpark



Abb. 68. Platz Am Brink



Abb. 69. Doberaner Platz

dafür, dass die Grünfläche nicht barrierearm zugänglich ist (siehe Abb. 65).

Öffentliche Plätze

Lediglich im östlichen Bereich der KTV sind öffentliche Plätze vorhanden. Dabei handelt es sich um die benachbarten Plätze Am Brink, den Doberaner Platz sowie den Gertrudenplatz, den Margaretenplatz und den Ulmenmarkt. Diese sind im Vergleich zu Plätzen im Stadtzentrum wie dem Neuen Markt oder dem Alten Markt größtenteils von geringer Größe.

Der Margaretenplatz wird in Teilen und der Ulmenmarkt in Gänze zum Parken genutzt (siehe Abb. 70). Gastronomische Einrichtungen sind vor allem Am Brink und in Teilen auch am Margaretenplatz ansässig. Am Brink findet darüber hinaus auch eine Bespielung der Platzfläche mit Außengastronomie statt. Auf dem Doberaner Platz und dem Ulmenmarkt finden mehrmals wöchentlich Wochenmärkte statt. Der Doberaner Platz ist als Verkehrsknotenpunkt besonders wichtig für das Stadtgefüge. Besondere Orte sind zudem die Kirchplätze der Heiligen-Geist-Kirche und der Herz-Jesu-Kirche. Außerdem sind neun platzartige Bereiche in Form von Vorplätzen, Straßenrandbereichen und einer



Abb. 70. Parkende Autos auf dem Ulmenmarkt

Fußgängerzone im Friedhofsweg vorhanden. Die platzartigen Bereiche überwiegen im südöstlichen Bereich und sind ebenfalls eher kleinteilig.

Eine weitere Besonderheit sind die vielen Blockinnenbereiche. Dort sind überwiegend privat genutzte Grünbereiche angelegt. Öffentliche Grünflächen wie in der Borwinstraße sind in der Minderheit (s. Abb. 71). In 8 Blockinnenbereichen sind neben privaten Grünflächen auch Stellplätze vorhanden. Vier Blockinnenbereiche sind überwiegend versiegelt und werden als Stellplätze oder gewerblich genutzt (s. Abb. 72).

Besonders prägende private Grün- und Freiflächen stellen der Freigarten des Peter-Weiß-Haus und die Außenanlage der Heiligen Geist-Kirche dar.

Vorgärten

Ein Großteil aller Häuser verfügt über Vorgärten, die das Stadtbild der KTV besonders prägen. Die Gestaltung ist dabei jedoch unterschiedlich: Einige Vorgärten weisen eine abschirmende Wirkung auf, etwa durch die Anpflanzung von hohen Hecken, oder wirken durch die Nutzung als Abstellort für Fahrräder, Mülltonnen



Abb. 71. Grüner Blockinnenbereich Borwinstraße



Abb. 72. Versiegelter Blockinnenbereich (Waldemarstr./Ulmenstr./Margaretenstr.)



Abb. 73. Mülltonnen im vollständig versiegelten Vorgarten



Abb. 74. Spielplatz in der Wächterstraße



Abb. 75. Spielplatz im Patriotischen Weg

oder Unrat nicht attraktiv. Besonders Mülltonnen stehen vermehrt im Straßenraum sowie in den Vorgärten und prägen das Stadtbild negativ (s. Abb. 73).

Spielplätze und Sportanlagen

Insgesamt sind in der KTV 13 öffentliche Spielplätze vorhanden, die oftmals von geringer Größe sind und zwei bis drei Spielgeräte aufweisen. Zusätzlich bieten fünf private Spielplätze auf Schulhöfen oder im Bereich von Kitas Raum für Kinder.

Öffentliche Sportanlagen sind im Lindencpark, im Grünzug Am Kanonsberg und in der Haedgestraße vorhanden, fünf weitere Sportanlagen sind schulbezogen und befinden sich auf den jeweiligen Schulgeländen der Borwinschule, der Werner-Lindemann-Schule und der Waldorfschule.

Sitzmöglichkeiten

In den Straßenräumen sind selten Bänke oder anderweitige Sitzmöglichkeiten vorhanden. Lediglich vereinzelt in der Ulmenstraße, in der Doberaner Straße und im Friedhofsweg bestehen Sitzmöglichkeiten in Form von Parkbänken. Eine höhere Anzahl an Bänken sind auf den Grün- und Platzflächen wie im Lindencpark, Am Brink, am Margaretenplatz und am Doberaner Platz vorzufinden.

Baumbestand und Naturdenkmäler

Die Straßenräume werden durch den vorhandenen Baumbestand geprägt. Teilweise sind die Bäume auf beiden Straßenseiten vorhanden und bilden so Alleen aus. Neben den Bäumen im Straßenraum weist darüber hinaus auch der Lindencpark großen Baumbestand auf. Zwei Bäume, eine Hängebuche im Süd-Westen und eine Europäische Lärche im Süd-Osten des Lindencparks stehen als Naturdenkmal unter Schutz. In der Ulmenstraße 45c sind zwei Rot-Buchen unter Schutz gestellt, in der Wismarschen Straße 33 ist es eine Gelbe Pavia. Außerdem ist in der Straße Bei den Polizeigärten 8 eine Stiel-Eiche als Naturdenkmal geschützt. Zusätzlich gibt es auch in den privaten Blockinnenbereichen Baumbestände (Hanse- und

Universitätsstadt Rostock o. J.).

In der KTV verlaufen 2 Hauptentwässerungsachsen - am östlichen Rand der KTV über die Stampfmüllerstraße – Doberaner Platz – Friedrichstraße und die Andere zentral durch die KTV über den Ulmenmarkt – Fritz-Reuter-Straße – Am Kabutzenhof. Die Entwässerungsachsen haben eine zentrale Bedeutung für die Niederschlagsentwässerung in der Stadt (IELP, 2016). Bei Überlastung der Entwässerungsachsen bei extremen Starkregenereignissen kann sich hier vermehrt Wasser in oberflächlichen Abflussbahnen sammeln und führt in diesen Bereichen dementsprechend zur Überflutungsgefahr. Zur Entlastung der Entwässerungsachsen und zum Umgang mit Starkregenereignissen werden im Bereich der Entwässerungsachsen Maßnahmen zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung zum Rückhalt von Niederschlagswasser empfohlen (wie z.B. Anlegung von Tiefbeeten entlang der Entwässerungsachsen, siehe Maßnahme 16).

Fauna

In der KTV kommen mehrere schützenswerte und europäisch geschützte Arten vor. Hierbei handelt es sich insbesondere um Vorkommen von gebäudebewohnenden Arten, die ihren Lebensraum in den älteren Gebäudestrukturen der KTV haben. Folgende Tierarten wurden im Stadtgebiet nachgewiesen (LUNG MV o. J.):

Amphibien:

- Erdkröte (*Bufo bufo*), Einstufung gemäß der Roten Liste MV: 3 - gefährdet

Brutvögel:

- Birkenzeisig (*Acanthis flammea*)
- Dohle (*Corvus monedula*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Mauersegler (*Apus apus*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)

Fledermäuse

- Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*), Rote

Liste der gefährdeten Säugetiere M-V (Stand 1991): 3 - gefährdet

- Zwergfledermaus i.e.S (Pipistrellus pipistrellus), Rote Liste der gefährdeten Säugetiere M-V (Stand 1991): 4 - potentiell gefährdet
- Mückenfledermaus (Pipistrellus pygmaeus)
- Braunes Langohr (Plecotus auritus), Rote Liste der gefährdeten Säugetiere M-V (Stand 1991): 4 - potentiell gefährdet
- Raufhautfledermaus (Pipistrellus nathusii), Rote Liste der gefährdeten Säugetiere M-V (Stand 1991): 4 - potentiell gefährdet
- Fransenfledermaus: (Myotis nattereri), Rote Liste der gefährdeten Säugetiere M-V (Stand 1991): 3 - gefährdet

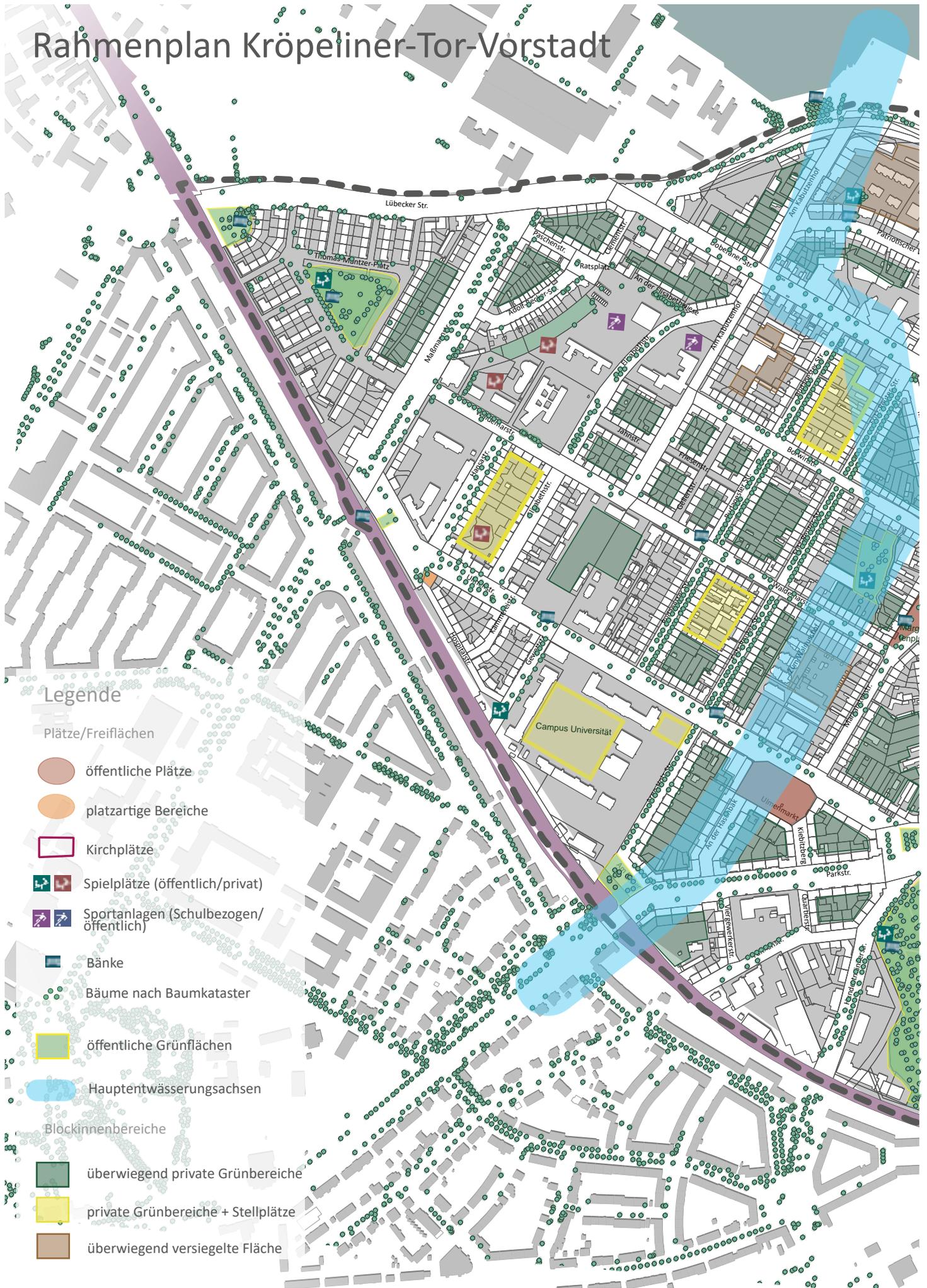
Diese Funde sind teils älter als fünf Jahre, ein aktuelles Vorkommen kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Flora

Auch Pflanzenarten kommen im Stadtgebiet vor (Litterski et al. 2006). Die Nachweise sind zwar älter als fünf Jahre, aber zeigen jedoch das Potenzial der Bereiche hinsichtlich der naturschutzfachlichen Bewertung.

- Spanische Fetthenne (Sedum hispanicum)
- Scharfkraut (Asperugo procumbens)
- Acker-Goldstern (Gagea villosa), Rote Liste MV: 3 – gefährdet, nach Florenschutzkonzept M-V mäßiges Handlungserfordernis
- Schmalblättriges Greiskraut (Senecio inaequidens)
- Braunstieliger Streifenfarn (Asplenium trichomanes), Rote Liste MV: 1 - vom Aussterben bedroht
- Krähenfuß-Wegerich (Plantago coronopus), Rote Liste MV: 3 – gefährdet, nach Florenschutzkonzept M-V: mäßiges Handlungserfordernis
- Breitblättrige Ständelwurz (Epipactis helleborine), BNatSchG: besonders geschützt

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt



Legende

Plätze/Freiflächen

öffentliche Plätze

platzartige Bereiche

Kirchplätze

Spielplätze (öffentlich/privat)

Sportanlagen (Schulbezogen/öffentlich)

Bänke

Bäume nach Baumkataster

öffentliche Grünflächen

Hauptentwässerungsachsen

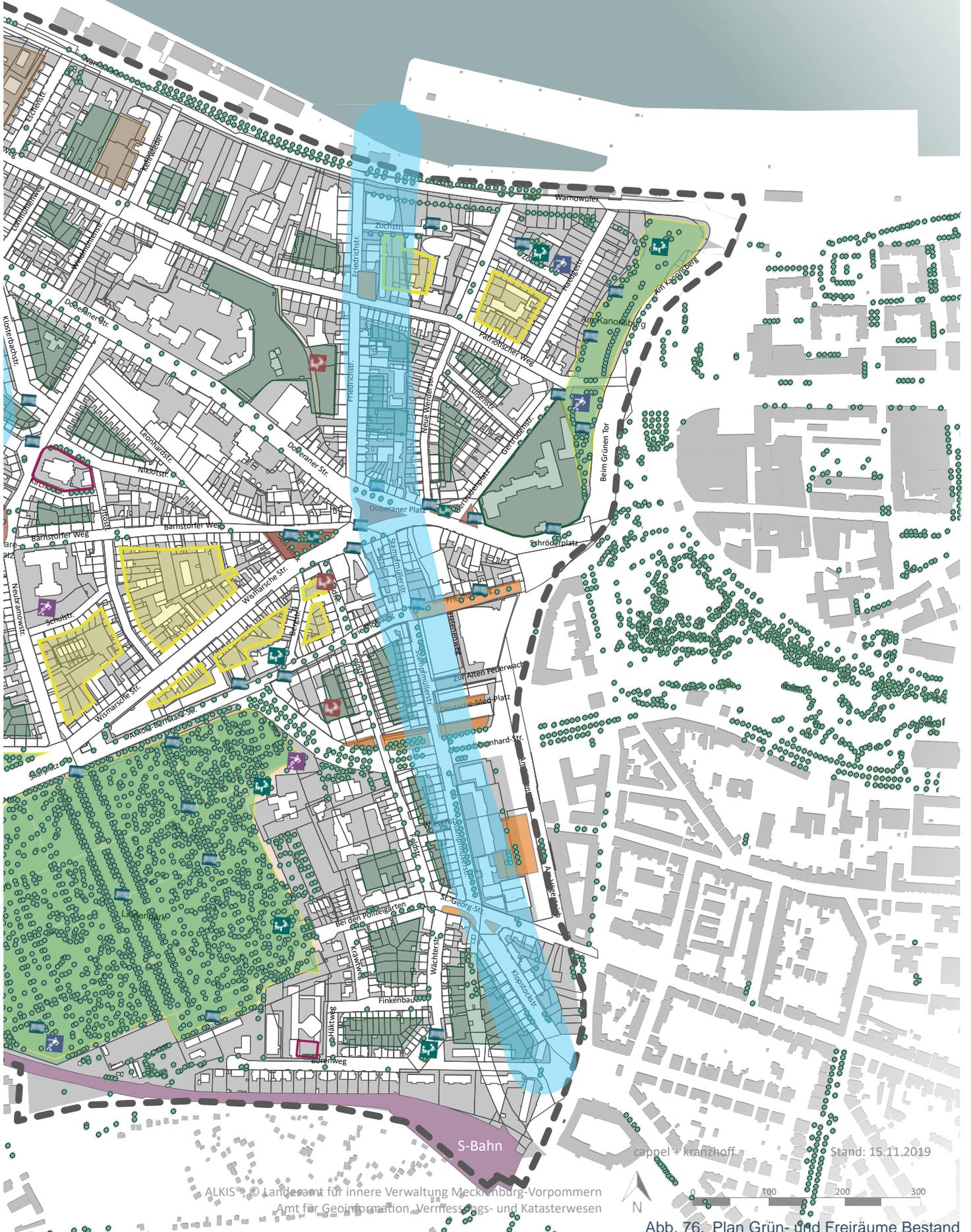
Blockinnenbereiche

überwiegend private Grünbereiche

private Grünbereiche + Stellplätze

überwiegend versiegelte Fläche

Grün- und Freiräume



ALKIS © Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern
Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen

Abb. 76. Plan Grün- und Freiräume Bestand

2.6. Exkurs Umwelt und Klima

Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und Sturmflutschutz

Die Ergebnisse des Integrierten Entwässerungskonzeptes für Rostock (INTEK 2013-18) haben bestätigt, dass dieser Stadtteil unterschiedlichen hydrologischen Gefährdungen unterliegt. Die Gesamtgefährdung kann zwar als gering eingestuft werden, in bestimmten Arealen werden jedoch hoch bis sehr hoch gefährdete Senken und Abflussbahnen ausgewiesen. Zwei Hauptentwässerungsachsen (HEA) mit stadtteilübergreifender Bedeutung durchqueren das Plangebiet:

1. Achse: Parkstraße - An der Hasenbäk - Klosterbachstraße – Kabutzenhof (das Einzugsgebiet dieser Achse reicht bis in den Tannenweg).
2. Achse: Klopstockstraße - Stampfmüllerstraße – Friedrichstraße (das Einzugsgebiet dieser Achse reicht bis nach Biestow).

Eine Nebenentwässerungsachse (NEA) führt entlang Albert-Einstein-Straße – Borenweg hingewiesen. Sie unterquert die Bahnanlagen und mündet nördlich des Goetheplatzes in die oben genannte HEA Friedrichstraße ein. Es gibt Überlegungen, diese NEA durch den Lindenpark zu verlegen und an die HEA Kabutzenhof anzuschließen, um die HEA Friedrichstraße zu entlasten.

Eine weitere hydrologische Gefahr besteht nördlich des Patriotischen Weges. Dieser Teil des Plangebiets ist gefährdet durch Sturmfluten der Ostsee. Die Eintrittswahrscheinlichkeit einer Sturmflut, welche zu großflächigen Überflutungen führen kann, ist zwar gering, aber bereits Einstauhöhen von wenigen Dezimetern können zu erheblichen Gebäudeschäden führen. Im Zuge der Bauleitplanung und bei Genehmigungsverfahren zu Einzelvorhaben werden in diesem Gebiet Maßnahmen der Bauvorsorge festgesetzt, um Überflutungsschäden zu vermeiden.



Abb. 77. Auszug aus Karte der Hydrologischen Gesamtgefährdung

Stadtklima

Die Klimafunktionskarten (s. Hansestadt Rostock, Geoportal) für Rostock zeigen, dass die KTV neben der Stadtmitte und Steintor-Vorstadt der Stadtteil ist, der sich bei sommerlichen Hochdruckwetterlagen nachts mit am stärksten erwärmt und durch die dichte Bebauung zugleich unterdurchschnittlich durchlüftet wird. Bedeutsam sind dann u. a. folgende Aspekte:

- in der Stadtmitte treten mit mehr als 20 °C die höchsten nächtlichen Temperaturen auf; in der KTV bildet insbesondere der Teil östlich Margaretenstraße bis Am Vögenteich eine Wärmeinsel
- Baublöcke mit grünen Innenhöfen weisen je nach Größe eine signifikante flächeninterne Abkühlung auf
- Grünachsen sowie breitere Straßenräume führen hohe und sehr hohe Kaltluftvolumina an die Stadtmitte heran; für die KTV sind dafür sehr bedeutsam: die Wallanlagen, der Lindenpark, die Parkstraße, die Schillingallee sowie auch Holbeinplatz/Lübecker Str.
- in der KTV führen sowohl die Hinderniswirkung der Gebäude als auch ansteigende Temperaturen für eine Abnahme der bodennahen Windgeschwindigkeit; das Zentrum der KTV ist unterdurchschnittlich durchlüftet

Luft- und Lärmbelastungen

In der KTV liegen Emissionsschwerpunkte vor allem an großen Hauptverkehrsstraßen mit hohem

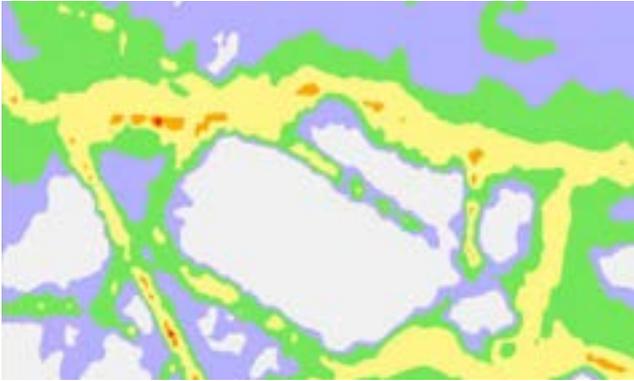


Abb. 78. Auszug aus Karte Luftqualität (Jahresmittel Stickstoffdioxid) (Geoport.Hro)

Verkehrsaufkommen. So ist die Luftbelastung entlang der Lübecker Straße / Warnowufer (L22) mäßig bis belastet einzustufen (punktuell belastet ($30 < \mu\text{g}/\text{m}^3$), vereinzelt hoch belastet ($35 < \mu\text{g}/\text{m}^3$)). Auch in der Ulmenstraße, Parkstraße, dem Saarplatz und der Arnold-Bernard-Straße ist die Luft mäßig belastet ($20 < \mu\text{g}/\text{m}^3$) (vgl. Geoport.Hro).

Gemäß der Lärmkartierung der Fortschreibung des Lärmaktionsplans liegt die Hauptursache des Lärms in Rostock im Straßenverkehr (vgl. Hansestadt Rostock 2018, 10). Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs in der KTV sind folgende (vgl. ebd., 12 f.):

- Am Vögenteich
- Wismarsche Straße und Parkstraße.
- Warnowufer
- Arnold-Bernhard-Straße

Der Großteil der Betroffenen wird in Rostock durch Straßenverkehrslärm belastet. In der KTV spielt jedoch auch die Belastung durch Straßenbahnen eine Rolle, da auch Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs vorhanden sind: am Doberaner Platz, in der Doberaner Straße, der Wismarsche Straße, der Parkstraße und am Saarplatz (vgl. ebd., 14).

Bodenbelastungen

Der Lindenpark und die Warnow sind die einzigen Bereiche, die von einer anthropogenen Überprägung ausgenommen sind (Geoport.Hro). In den übrigen Bereichen wirken sich die dichte Bebauung

und der hohe Versiegelungsgrad von über 70 % negativ auf die Bodenqualität aus. Besonders Starkregenereignisse können aufgrund stark verminderter Aufnahmemöglichkeiten des Bodens ein Problem für die KTV darstellen. Es ist davon auszugehen, dass diese Problematik in Zukunft zunehmen und vermehrt auftreten wird.

Lichtverschmutzungen

Durch künstliches Licht entstehen nachteilige Auswirkungen, sowohl auf den Nachthimmel als auch auf Ökosysteme. Einige Organismen werden durch das Licht angelockt, andere abgestoßen. Insbesondere nachaktive Tiere wie Fledermäuse, die auch in der KTV vorkommen, sind betroffen. Hormonelle Veränderungen, Veränderungen des Wachstums, der Reproduktion, des Aktivitätsmusters und der Nahrungssuche sind als direkte Effekte durch künstliche Beleuchtung erforscht (vgl. Schroer et al. 2019, 26 ff.).

Auch in der KTV sind starke Lichtverschmutzungen zu messen. Für 2015 wurden rund 19 mag/arcsec² gemessen, die die HimmelsHELLigkeit bemisst (vgl. Stare 2021). Ein natürlich sternenklarer Himmel liegt bei rund 22 mag/arcsec² (vgl. Schroer et al. 2019, 26 ff.).

Endenergieverbräuche und CO₂-Emissionen in Rostock

Seit 1990 kam es im gesamten Rostocker Stadtgebiet bis 2012 zu Minderungen des Energieverbrauchs sowie der CO₂-Emissionen pro Einwohner*innen. Auf der einen Seite liegt dies an dem Rückgang der Bevölkerungszahl in den 1990er Jahren, die um über 50.000 Einwohner*innen sank. Auf der anderen Seite ergaben sich Einsparungen durch den Umbau bzw. Wegfall von industrieller Großproduktionen sowie durch Gebäudesanierungen, -modernisierungen und Neubauten. Außerdem sorgte die Umstellung der Energieversorgung von festen Brennstoffen wie Braunkohle auf Erdgas bis Mitte der 1990er Jahre für eine Reduktion der CO₂-Emissionen (vgl. Hansestadt Rostock 2014, S. 10f). Die größten Endenergieverbräuche, rund 31 %, weisen im Jahr 2010 die privaten Haushalte auf, vor allem

durch den Wärmeenergiebedarf. Rund 26 % des Endenergieverbrauchs fällt auf den Verkehr zurück, bei dem Schiffs- und Güterverkehr jedoch ausgenommen sind. Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie die Stadtverwaltung und kommunale Einrichtungen benötigen insgesamt rund 22 % des Endenergieverbrauchs, dicht gefolgt von der Industrie mit 21 %.

Bei der Betrachtung der CO₂-Emissionen nach Verbrauchergruppen für das Jahr 2010 wird deutlich, dass der Verkehr aufgrund der höheren Emissionswirksamkeit im Vergleich zu Erdgas und Fernwärme den größten Anteil ausmacht, gefolgt von den privaten Haushalten und der Industrie (vgl. ebd., S. 15f).

Der gesamte Geltungsbereich ist Fernwärmevorranggebiet. Damit besteht grundsätzlich Anschluss- und Benutzungszwang für eine Wärmeversorgung mit Fernwärme.

Geothermie-, Solar- und Photovoltaikpotenziale

Hinsichtlich der Geothermie ist die KTV gut geeignet. Die Wärmeleitfähigkeit ist mit 2,30 bis über 2,35 W/(m*K) vergleichsweise hoch und damit besser geeignet als beispielsweise Bereiche im Petriviertel. Dies gilt sowohl für das Gestein in 75 als auch in 100 m Tiefe, sodass das Gestein in der KTV insgesamt ein hohes Vermögen zur Wärmeleitung aufweist (vgl. ebd.).

Große Teile der Dächer in der KTV sind sowohl für Solarthermie als auch für Photovoltaik gut bis sehr gut geeignet. Einzig die sonnenabgewandten Seiten sind nicht geeignet. Zudem gilt bei Denkmalobjekten und in Denkmalbereichen, dass die Bauteile nicht in den öffentlich sichtbaren Straßenraum wirken. Sie bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung. Großflächige Möglichkeiten für die Installation von Photovoltaik-Anlagen würden Gebäude mit großer Dachfläche wie etwa die Brauerei oder das Auditorium der Universität bieten. Trotz der vorhandenen Potenziale ist festzuhalten, dass eine Ausstattung mit Solar- oder Photovoltaikanlagen in der KTV bislang kaum

vorgenommen wird (vgl. ebd.; Hansestadt Rostock 2014, S. 46).

Aktive Akteur*innen

Neben den Gegebenheiten der gebauten Umgebung sind es auch Akteur*innen, die einen Einfluss auf das Klima und die klimatische Bilanz der KTV haben. An dieser Stelle sind mit Sea Shepherd und Greenpeace zwei Organisationen zu nennen, die sich für den Schutz der Umwelt und der Lebensräume einsetzen. Die Meeresschutzorganisation Sea Shepherd fokussiert sich dabei vor allem auf den Erhalt des marinen Lebensraumes; gegen die Zerstörung von Ökosystemen und das Töten von Tieren sowie gegen die Plastikverschmutzung. Die größtenteils ehrenamtlich Tätigen agieren dabei auch an der Ostsee und in Rostock (vgl. Sea Shepherd Deutschland e. V. o. J.).

Die Greenpeace-Gruppe Rostock besteht ebenfalls aus Ehrenamtlichen und hat ihren Sitz am Warnowufer in der KTV. Wie die Dach-Organisation auch, setzt sich die Gruppe für den Natur- und Umweltschutz ein. Dabei fokussieren sie ihren Einsatz besonders auf Rostock und die Umgebung, etwa durch Beteiligung am Mobilitätsplan Zukunft oder den Bau eines Parklets in der Waldemarstraße. Durch die Beanspruchung eines Parkplatzes als konsumfreier Aufenthaltsbereich soll das nachbarschaftliche Miteinander gestärkt, der Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen verbreitert und insgesamt die Lebensqualität erhöht werden (vgl. Becker 2019).

Handlungsansätze

Mit dem 2013 aufgestellten Masterplan 100 % Klimaschutz initiierte die Hanse- und Universitätsstadt Rostock einen Managementprozess zur Umsetzung von klimaschützenden Maßnahmen. Diese Maßnahmen fokussieren sich vor allem auf die Effizienzsteigerung, auf Energieeinsparungen, die Förderung nachhaltiger Lebensstile, auf die Nutzung regionaler erneuerbarer Energien und auf die Schließung von Stoffkreisläufen. Zielgruppen des Masterplans sind alle städtischen

Akteure: von öffentlichen Einrichtungen über Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Verkehr und Industrie bis zu den privaten Haushalten (vgl. Hansestadt Rostock 2014, S. 5).

Da es sich bei dem Klima und dessen Schutz um einen wichtigen Handlungsbereich mit vielfachen Auswirkungen auf unterschiedliche Bereiche des städtischen Lebens handelt, werden die im Masterplan aufgestellten Inhalte in diesem Rahmenplan berücksichtigt und fließen mit ein. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Einflüsse auf das Klima nicht nur aus einem Bereich herrühren, sondern vielfältig sind. Daher werden alle Handlungsfelder auch immer unter klimatischen Gesichtspunkten betrachtet und Aspekte des Klimaschutzes mitgedacht.

Weitere Informationen zum Klimaschutz stellt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock unter folgendem Link bereit: https://rathaus.rostock.de/de/umwelt_gesellschaft/klimaschutzleitstelle/klimaschutzkonzept_und_masterplan/251073

3 Beteiligungsergebnisse

Welchen Blick haben Akteur*innen auf die KTV?

Die Entwicklung des Rahmenplans wurde von einer umfangreichen Beteiligung begleitet. Die Vorbereitung, Moderation und die Aufarbeitung wurde von TOLLERORT entwickeln + beteiligen erarbeitet. In verschiedenen Veranstaltungsformaten waren betroffene Akteur*innen eingeladen, ihre Hinweise, Vorstellungen und Wünsche einzubringen und den Rahmenplan mitzuentwickeln. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen, die bereits inhaltlich in der vorangestellten Bestandsanalyse enthalten sind, zusammengefasst und kompakt dargestellt.

3.1. Auftaktveranstaltung

Am 25. Juni 2018 kamen knapp 50 Teilnehmende in der Aula der Volkshochschule zusammen, um im offenen Dialog die Ist-Situation in der KTV zu beleuchten. Unter der Frage „Wo drückt der Schuh?“ formulierten die Teilnehmenden ihre Anliegen zu thematischen Schwerpunkten und konnten neben positiven sowie negativen Anmerkungen auch erste Entwicklungsideen einbringen.

Zum Themenbereich „Wohnen“ wurden Potenziale wie die historisch wertvolle Bebauung, die Lage der KTV im Stadtgefüge und die Lebendigkeit des Stadtbereiches

positiv hervorgehoben. Daneben wurden Defizite wie knapper Wohnraum, sehr hohe Mieten, daraus resultierende soziale Entmischung sowie Verdrängung und Lärm genannt.

An der Stellwand „Soziales, Bildung und Freizeit“ merkten die Teilnehmenden an, dass sie vor allem die kurzen Wege, kulturelle, gastronomische und kreativwirtschaftliche Angebote sowie das Vorhandensein aller Generationen schätzen. Bemängelt wurden u. a. fehlende Angebote für spezifische Gruppen und Verunreinigungen sowie mangelnde Pflege des öffentlichen Raumes.

Die Grün- und Freiräume in der KTV werden besonders aufgrund ihres Baumbestandes, der Vorgärten und der Erholungsmöglichkeiten geschätzt. Dennoch kritisieren die Teilnehmenden die geringe Anzahl sowie die mangelnde Pflege und Ausstattung der vorhandenen Freiräume.

Versorgungsmöglichkeiten und Gewerbe werden von Seiten der Teilnehmenden grundsätzlich als attraktiv eingestuft, etwa aufgrund der in vielen Bereichen vorhandenen Mischnutzung. Dennoch wird auch angemerkt, dass vor allem inhabergeführte Geschäfte und produzierendes Gewerbe vor Problemen stehen, aber



Abb. 79. Vorträge zum Auftakt



Abb. 80. Teilnehmende im Austausch

von den Teilnehmenden besonders gewünscht und geschätzt werden.

Im Themenschwerpunkt „Verkehr“ wurde lediglich die ÖPNV-Anbindung als positiv hervorgehoben. Problemstellungen ergeben sich insbesondere durch fehlende oder mangelhafte Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sowie den sehr ausgeprägten ruhenden Verkehr.

Vielfältige Ansätze wurden anschließend von den Teilnehmenden formuliert, um die bestehenden Probleme zu beheben und die vorhandenen Potenziale zu nutzen. Diese deckten ein breites Spektrum ab und wurden teils kontrovers eingeschätzt. U. a. schlugen Teilnehmende die Schaffung weiterer Aufenthaltsflächen sowie zusätzlicher Orte für Begegnungen und Freizeitnutzungen, Pflege der Bestandsflächen, die Reduktion des Pkw-Verkehrs und die Stärkung anderer Mobilitätsarten vor (s. a. Anlage 1).

3.2. Kinderbeteiligung

Zur Ermittlung von Wahrnehmungen und Bedürfnissen der jungen Bewohner*innen und Nutzer*innen der KTV wurde am 04.09.2019 eine Kinderbeteiligung durchgeführt. Die Organisation und Durchführung lag größtenteils in den Händen von Andrea Wehmer, der Kinder-, Jugend- und Familienkoordinatorin der Hanse- und Universitätsstadt. 18 Schüler*innen im Alter von 9 und 10 Jahren der Werner-Lindemann-Grundschule



Abb. 81. Teilnehmende Kinder auf dem Doberaner Platz

und der Grundschule am Margaretenplatz nahmen teil. In vier Gruppen wurden Rundgänge durch die KTV gemacht und dabei gute sowie schlechte Orte aus Sicht der Schüler*innen festgehalten.

Als gute Orte wurden vor allem Spiel- und Sportplätze wie der Spielplatz in der Zochstraße oder am Thomas-Müntzer-Platz genannt, die von den Schüler*innen häufig aufgesucht und in vielerlei Arten genutzt werden (s. Abb. 82). Auch der Schulhof der Werner-Lindemann-Grundschule sowie vorhandene Grünflächen, Bäume und Pflanzen werden geschätzt. Schlechte Orte wurden von den Teilnehmenden vor allem dann als solche eingeschätzt, wenn die Sicherheit der Nutzer*innen eingeschränkt ist. Dies ist besonders oft in Straßenräumen der Fall, wo der Verkehr als Gefahr wahrgenommen wird, etwa aufgrund von nicht einsehbaren Fahrbahnen, fehlenden Querungsmöglichkeiten oder dem hohen Tempo des Kfz-Verkehrs. Zusätzlich werden an mehreren Orten Verschmutzungen durch Abfall oder Graffiti negativ wahrgenommen.

Die Kinder wünschen sich, dass die Missstände an den schlechten Orten behoben und auf ihre sowie auf die Bedürfnisse anderer Nutzergruppen ausgerichtet werden. Dazu gehört etwa die übersichtliche, farbenfrohe Gestaltung der Straßenräume, die Schaffung von Querungen oder die Ausstattung von Spielplätzen mit zusätzlichen, ansprechenden Spielgeräten.

Die Ergebnisse der Kinderbeteiligung wurden auf der Planungswerkstatt vorgestellt. Höhepunkt war eine



Abb. 82. Spielplatz am Thomas-Müntzer-Platz

Fragenrunde mit den beteiligten Kindern, die ihre Ergebnisse in spielerischer Form den Anwesenden präsentierten und dabei auch ausdrückten, dass sie sich gern erneut beteiligen würden (s. Abb. 83) (s. a. Anlage 2).

3.3. Jugendbeteiligung

Ähnlich wie die Kinderbeteiligung zielte auch die Jugendbeteiligung darauf ab, die Anforderungen und Vorstellungen von jungen Bewohner*innen der KTV zu identifizieren. Dazu wurde am 24.09.2019 zu einem Workshop und anschließenden Rundgängen durch die KTV – unterstützt durch Frau Dieckmann vom Stadtjugendring Rostock – eingeladen.

12 Jugendliche machten sich in drei Gruppen auf den Weg und dokumentierten ihre Freizeitorte sowie sogenannte „Hit-Places“ und „Shit-Places“. Besonders Orte am Stadthafen, Kultureinrichtungen wie die FRIEDA 23, Cafés und der Lindenpark werden von den Teilnehmenden geschätzt und in ihrer Freizeit häufig aufgesucht. Ähnlich wie die Schüler*innen bei der Kinderbeteiligung werden auch von den Jugendlichen solche Orte als schlecht wahrgenommen, die in hohem Maße vom Verkehr geprägt sind. Dies trifft etwa auf den Doberaner Platz, den Ulmenmarkt, die Doberaner Straße oder die Elisabethstraße zu (s. Abb. 84). Teilweise handelt es sich dabei auch um Orte, die Jugendliche trotz der Mängel in ihrer Freizeit aufsuchen.



Abb. 83. Vorstellung der Ergebnisse der Kinderbeteiligung

Für die Zukunft wünschen sich die Teilnehmenden eine autoreduzierte KTV bzw. autoreduzierte Zonen, etwa rund um den Doberaner Platz, Verbesserungen in der Sicherheit und einen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, zusätzliche Grünflächen, grundsätzlich mehr Grün statt befestigte Flächen und explizit ausgewiesene Flächen zum Graffiti-sprühen (s. a. Anlage 3).

3.4. Rundgang Barrierenabbau

Auch zu der Thematik des Barrierenabbaus wurde ein Rundgang durchgeführt, dessen Ziel es war, bestehende Barrieren und Hindernisse in der KTV aufzunehmen und erste Maßnahmenideen zur Verbesserung zu entwickeln.

Am 03.09.2019 kamen sechs Teilnehmende zusammen und bezogen dabei sowohl aus eigener Perspektive als auch aus der Sicht anderer Stellung, indem sie sich Brillen zur Simulation der Sehbeeinträchtigung „Grauer Star“ und Langstöcken bedienen. An sechs Stationen wurden Anmerkungen ausgetauscht. Dabei ist aufgefallen, dass sich einige Probleme an vielen Orten in der KTV wiederfinden. So fehlen oftmals visuelle Kontraste bei Wegeoberflächen, die zum Teil Unebenheiten und Gefälle aufweisen. Fehlende Querungen werden ebenso angemerkt wie mangelnde



Abb. 84. Jugendliche auf dem Doberaner Platz

Einehbarkeit der Straßenräume, die eingeschränkte Zugänglichkeit von Kultur- und Freizeiteinrichtungen, fehlende Bordsteinabsenkungen und sehr schmale bzw. mit Hindernissen versehene Gehwege.

Während der Veranstaltung wurde mehrfach deutlich, dass eine vollständig barrierefreie Stadt nicht möglich ist, da die unterschiedlichen Ansprüche an die Stadträume nicht immer miteinander in Einklang gebracht werden können. Dennoch hat sich gezeigt, dass in der KTV an vielen Stellen Handlungsbedarf besteht, um einen barrierearmen Stadtbereich zu entwickeln (s. a. Anlage 4).

3.5. Fachgespräche

Ergänzend wurden weitere gruppenspezifische Veranstaltungen in Form von Fachgesprächen realisiert. Dazu gehörten Gruppengespräche mit verschiedenen Beteiligten wie Eigentümer*innen, Träger öffentlicher Einrichtungen, Kirchen, lokales Gewerbe, Vereinen etc., die zu sechs thematisch unterschiedlichen Fachgesprächen – Gemeinwesenarbeit, Soziales und Kultur, Wirtschaft, Verkehr und Umwelt, Wohnen, Universität und Liegenschaften – eingeladen wurden.

Ziel der Fachgespräche war es, die Realisierbarkeit von Planungen und die Mitwirkungsbereitschaft bereits frühzeitig zu ermitteln und dabei mögliche Zielkonflikte, Hemmnisse und Maßnahmenswerpunkte aufzudecken.

Bei den Fachgesprächen wurden eine Vielzahl von Stärken und Potenzialen der KTV benannt. So wurde die Bereitschaft zum Engagement der Bewohner*innen, das gute Miteinander und gute Nachbarschaften, die kurzen Wege, die urbane Durchmischung sowie die Lebendigkeit vermehrt positiv hervorgehoben. Demgegenüber steht eine Vielzahl von wahrgenommenen Problemen wie Verkehrskonflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen, Verdrängungsprozesse, fehlende Treffpunkte, hoher Parkdruck oder fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Lösungsansätze für die bestehenden Probleme sahen die Beteiligten vor allem in der Schaffung weiterer (Frei-)Räume, der Instandsetzung und Attraktivierung des Bestandes, der Reduzierung des MIV bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes, der Bereitstellung alternativer Parkangebote und von kostengünstigem Wohnraum.

3.6. Planungswerkstatt

Die öffentliche Planungswerkstatt am 16.11.2019 baute auf den vorherigen Veranstaltungen auf. Der Schwerpunkt lag hierbei auf der Bearbeitung und Bewertung von integrierten Leitzielen und Handlungsschwerpunkten.

Nach einer Vorstellung der bis dato erarbeiteten Bestandsanalyse bewerteten die Teilnehmenden die auf der Analyse aufbauenden acht Leitziele. Die meisten Stimmen erhielt das Leitziel Nr. 2 „Der öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich, barrierefrei“, gefolgt von Ziel Nr. 1 „Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum“, Ziel Nr. 3 „Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV“ und Ziel Nr. 7 „Die KTV ist fahrradfreundlich“.

Anschließend galt es, in Arbeitsgruppen zu folgenden Themen Handlungsansätze zu entwickeln:

1. Wer spielt eine Rolle in der KTV?
2. Wie bewegen wir uns in der KTV fort?
3. Öffentlicher Raum für Alle?
4. Wie sieht die KTV aus?

Die erste Gruppe, die sich mit verschiedenen Nutzungen in der KTV beschäftigte, arbeitete die Bedeutung von Ansätzen im Verkehrsbereich heraus, die aufgrund des Anwohner- und des Lieferverkehrs mit dem Gewerbe abgestimmt werden sollten. Weiterhin schlug die Gruppe vor, lärmintensives Gewerbe an Standorte mit schon bestehendem Gewerbe am Warnowufer zu verlagern, um so die Wohnstandorte zu entlasten. Auch der Wunsch nach einem Kreativ-Standort an der Brauerei

wurde verdeutlicht, ebenso wie die Wiederbelebung von Kleingewerbe zur Quartiersversorgung.

In der zweiten Gruppe wurden Minimal- und Maximalziele für den Verkehrsbereich entwickelt. Als Minimalziel nannten sie die Einrichtung von Fahrradstraßen, das Maximalziel ist eine vollständig autofreie KTV. Dazu gehört auch die Schaffung von Quartiersgaragen, die Anlage einer Radroute zum Hauptbahnhof, zur Innenstadt und zum Stadthafen sowie der Vorschlag, die Elisabethstraße für den Kfz-Verkehr zu sperren, den Hol- und Bringverkehr zu verlagern. Dies könnte zunächst für 3 Monate getestet werden.

Für den öffentlichen Raum stellt sich die Gruppe 3 zusätzliche Sport- und Freizeitmöglichkeiten, Aufwertungen der bestehenden Flächen für alle Nutzer*innen und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität vor. Zudem wird

angeregt, sogenannte Pocket-Parks in hoch verdichteten Gebieten zu schaffen, Autos im öffentlichen Raum zu reduzieren und öffentliche Toiletten bereitzustellen.

In der vierten Gruppe wurden Ideen zur Verbesserung des Stadtbildes gesammelt. Diese reichten von der Bewahrung der Baumalleen und Vorgärten über die Reduzierung der Pkw im Straßenraum bis zur Fassaden- und Dachbegrünung im Einklang mit dem Denkmalschutz. Des Weiteren sollen feste Sperrmüllplätze und weitere Abfallbehälter den Unrat im Stadtbild reduzieren.

Insgesamt hat sich in der Beteiligung gezeigt, dass die Entwicklung des Rahmenplans von unterschiedlichen Ansichten begleitet wird. Vor allem der Themenkomplex des Verkehrs und insbesondere die Parksituationen stellen ein konfliktives Thema dar. Dennoch wünscht



Abb. 85. Teilnehmende am Rundgang zum Barrierenabbau an einer Bordsteinkante

sich der Großteil der Teilnehmenden eine verkehrsberuhigte, autoarme KTV.

Neben einer Vielzahl an Anmerkungen zur aktuellen Situation wurden auch erste Handlungsansätze von den Beteiligten entwickelt. Diese haben ebenfalls ihren Eingang in die Planung gefunden (s. a. Anlage 5).



Abb. 86. Teilnehmende priorisieren Leitziele in der Planungswerkstatt



Abb. 87. Arbeit in thematischen Kleingruppen in der Planungswerkstatt

4 Potenziale und Probleme

Was ist gut, was geht besser?

4.1. Bevölkerung und Soziales

Potenziale

- sehr junger Stadtteil
- hohes Engagement der Bewohner*innen

Probleme

- Gefahr der Verdrängung, u.a. durch steigende Mieten und Wohnraumknappheit
- ältere Menschen sind im öffentlichen Raum kaum sichtbar (überwiegend vormittags)
- hoher Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen kann im Stadtteil selbst nicht gedeckt werden

4.2. Nutzungen

4.2.1. Wohnen

Potenziale

- aktives, ruhiges Wohngebiet in zentrumsnähe
- Vielfalt an Wohnformen und -größen
- mehrere Wohnungsgenossenschaften vorhanden

Probleme

- weitere Nachverdichtung könnte zu sozialen Problemen im Stadtteil führen
- steigende Mieten können zu sozialer Entmischung führen
- relativ hohe Mieterfluktuation, insbesondere in kleinen Wohnungen
- Mieterfluktuation kann zu Verlust der Identifikation/ des Gemeinschaftsgefühls führen

4.2.2. Versorgung und Gewerbe

Potenziale

- kaum Leerstände vorhanden
- Nahversorgung vorhanden
- Vielzahl gastronomischer Einrichtungen und Kneipen
- Doberaner Platz und Am Brink stellen mit Wochenmarkt und Gastronomie eine vielfältige Versorgungsmöglichkeit dar
- gute Versorgung mit Arztpraxen, Apotheken und Pflegeeinrichtungen
- kaum Fluktuation auf dem Gewerbemarkt

Probleme

- einzelne Bereiche wirken hinsichtlich Nahversorgung eher unterversorgt, v. a. südwestlicher Bereich der KTV. Führt zu weiteren Wegen für die Bewohner*innen.
- Verlust von inhabergeführten Lebensmittelgeschäften und produzierendem Gewerbe
- fehlende Flächen für kleinteiliges Gewerbe
- Verdrängung von Gewerbeeinheiten durch Wohnungsnutzung/-bau
- Bedarf an zusammenhängenden Büroflächen kann nicht gedeckt werden
- einige Betriebe erzeugen hohes Lärm- bzw. Verkehrsaufkommen

4.2.1. Soziales, Bildung und Freizeit

Potenziale

- vielseitiges Bildungs- und Betreuungsangebot
- Teilsanierung und Erweiterung der Borwinschule und der Werner Lindemann Grundschule sind vorgesehen
- kurze Wege zu den Einrichtungen für Bewohner*innen
- diverse Freizeiteinrichtungen und Sportangebote vorhanden
- Treffpunkte für Ältere vorhanden
- öffentliche Sportanlagen können unabhängig von Vereinszugehörigkeit oder Schulöffnungszeiten genutzt werden
- Schulhöfe dürfen z.T. auch öffentlich genutzt werden
- Universität Rostock mit mehreren Standorten vertreten
- lebendiger Stadtteil mit breitem Veranstaltungsangebot

Probleme

- Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen kann im Stadtteil selbst aufgrund der hohen Nachfrage nicht gedeckt werden
- Angebote für ältere Jugendliche sind nur in geringem Umfang vorhanden
- neben den Schulsporthallen fehlt es an Räumlichkeiten für Sport
- keine öffentlichen Toiletten vorhanden
- öffentliche Einrichtungen sind z.T. nicht barrierefrei zugänglich

4.3. Stadtbild

Potenziale

- augenscheinlich überwiegend guter bis sehr guter Sanierungszustand
- überwiegend geschlossene Raumkanten - Straßenrandbebauung
- relativ einheitliches Stadtbild mit z.T. gut erhaltener historischer Bebauung
- bunte und kunstvolle Fassadengestaltung

Probleme

- einzelne stark sanierungsbedürftige Häuser, insbesondere im Patriotischen Weg
- Vielzahl an Gebäuden weist vermutlich einen energetischen Sanierungsbedarf auf
- Wärmedämmungen an historischen Fassaden sind nicht in Einklang mit Erhaltung des Stadtbildes zu bringen
- typische Straßenrandbebauung ist am Warnowufer durch Lücken, Ein- und Ausfahrten, Parkplätze und z. T. eingeschossiger Bebauung gebrochen - hier fehlt es an städtebaulichen Vorgaben
- wenig Möglichkeiten zur Nachverdichtung vorhanden, wenig verfügbare Bauflächen
- historisches stadtbildprägendes Natursteinpflaster steht in Konflikt mit Radfahrfreundlichkeit und Begehbarkeit/Barrierefreiheit
- Vandalismus
- Mülltonnen und Sperrmüll sind stadtbildprägend
- „Schmierereien“ an Hauswänden

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

 nicht verortbares oder flächen-deckendes Problem/Potenzial

Potenziale

-  alternatives Wohnprojekt
-  Vielzahl an Kinderbetreuungseinrichtungen
-  Vielzahl an Bildungseinrichtungen
-  Pflegeeinrichtungen vorhanden
-  diverse Freizeiteinrichtungen (Theater, Kino, VHS, etc.)
-  öffentliche / schulbezogene Sportanlagen
-  Vielzahl von Sport- und Fitnessvereinen
-  Wochenmärkte ergänzen Nahversorgungsangebot
-  kaum Leerstände
-  Vielzahl gastronomischer Einrichtungen
-  gute Versorgung mit Ärzten, Apotheken und Pflegeeinrichtungen

Probleme

-  mit Nahversorgung unterversorgte Bereiche
-  Betriebe mit hohen Lärm- bzw. Verkehrsemissionen
-  wachsender Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen
-  fehlende Einrichtungen und Angebote für Jugendliche
-  mögliche Verdrängungsprozesse
-  relativ hohe Mieterfluktuation



Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt



nicht verortbares oder flächen-deckendes Problem/Potenzial

Potenziale



Blockinnenbereiche nachverdichtet (Wohnen und Einzelhandel)



Flächenpotenziale für Bebauung/weitere Nutzungen prüfen



überwiegend guter bis sehr guter Sanierungszustand



überwiegend geschlossene Raumkanten und dichte Bebauung



meist einheitliches Stadtbild



farbenfrohes Stadtbild durch Street Art

Probleme



Brüche im Stadtbild



einzelne stark sanierungsbedürftige Gebäude und energetischer Sanierungsbedarf vermutbar



wenig Möglichkeiten zur Nachverdichtung



Schmierereien an Hauswänden, Vandalismus und Müll stören Stadtbild

Bestand



Blockinnenbereiche



Denkmalbereiche



Denkmalbereich in Planung



Gesamtanlagen



Baudenkmale



Vorgärten im Geltungsbereich der Vorgartensatzung



Probleme & Potenziale

Stadtteil

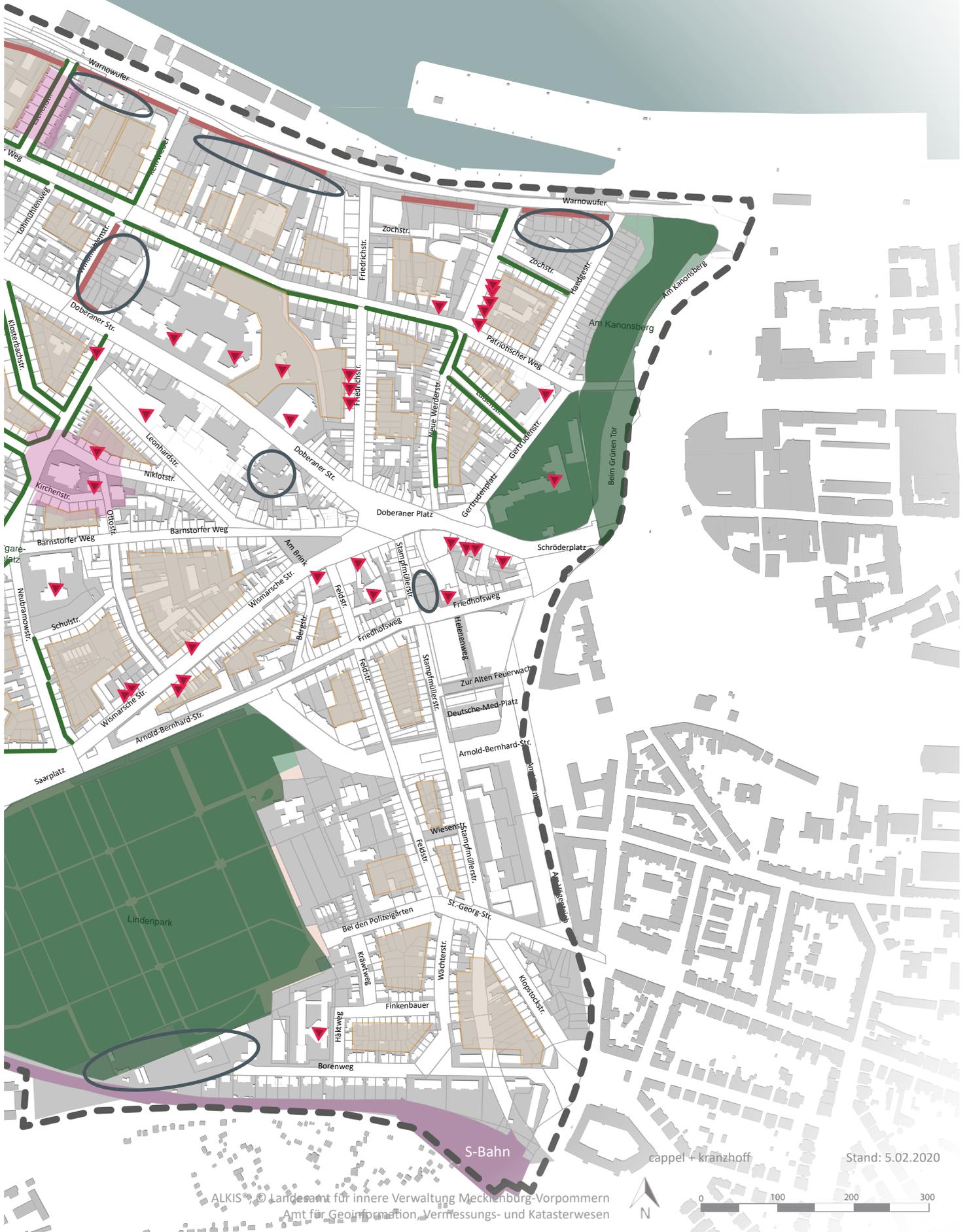


Abb. 89. Plan Probleme & Potenziale Stadtteil

4.4. Mobilität und Straßen

Potenziale

- viele Radfahrer*innen und Fußgänger*innen
- Radfahren trotz fehlender Infrastruktur im Nebenstraßennetz gut möglich
- z.T. Fahrradabstellanlagen vorhanden
- überwiegend Tempo 30
- z.T. breite Gehwege (z.B. Klosterbachstraße)
- gute Anbindung an die Innenstadt mit ÖPNV (S-Bahn, Busse, Straßenbahn)
- hohe Taktung der Straßen- und S-Bahnen zu Stoßzeiten
- Mobilpunkte wurden eingerichtet
- Doberaner Platz als zentraler Umsteigepunkt ermöglicht Fortbewegung mittels unterschiedlicher Linien
- Oberfläche des Doberaner Platzes wird positiv aufgenommen
- alter Baumbestand im Straßenraum (z.B. Niklotstraße)
- Anbindung über die Warnow mit Fähre nach Gehlsdorf

Probleme

- Großteil des Straßenraumes mit starkem Sanierungsbedarf
- Gehwege teils in sehr schlechtem Zustand
- mangelnde Barrierefreiheit (kurze Grünphasen, enge/zugestellte Gehwege, fehlende visuelle Kontraste, Auslagen/Kundenstopper/ Außengastronomie von Gewerbebetrieben als Hindernisse, Sperrmüll/parkende Autos verschmälern Gehwege, zu geringe oder zugeparkte Bordsteinabsenkungen)
- für Schulwegsicherung schwierig
- mangelhafte Fahrradinfrastruktur (kaum Fahrradstellplätze, Orientierung schwierig)
- Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr (z.B. am Barnstorfer Weg, Margaretenstr., Niklotstraße)

- Natursteinpflaster erschwert Radfahren – Radfahrer*innen weichen auf Gehweg aus (z.B. Klosterbachstraße)
- sehr viel ruhender Verkehr und Stellplatzknappheit (Dauerparkende und Parken durch Auswärtige)
- Straßenrandparken prägt Straßenräume, hohe Flächeninanspruchnahme, zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten, erschwert Straßenquerungen (z.B. Stampfmüllerstraße, Margaretenstraße, Niklotstraße)
- unübersichtliche Kreuzungen/Straßenquerungen (Doberaner Platz, Waldemarstraße/ Elisabethstraße, Doberaner Straße, v.a. im Bereich der Straßenbahnhaltestellen)
- Übergänge für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in angrenzende Stadtgebiete wie zum Stadthafen fehlen oder sind nicht ansprechend ausgestaltet
- ÖPNV-Anbindung an äußere Stadtteile schwieriger
- Problem mit „Eltern-Taxis“, v.a. in Elisabethstraße
- Lieferverkehr verstärkt hohes Verkehrsaufkommen

4.5. Grün- und Freiräume

Potenziale

- Lindenpark als großer grüner Erholungsraum
- grüne Straßenräume durch Vorgärten und Straßenrandbepflanzung
- Blockinnenbereiche als Aufenthalts- und Naherholungsraum bzw. mit Potenzial für eine Aufwertung (z.B. Borwinstraße/ Fritz-Reuter-Straße/ Margaretenstraße)
- Am Brink als Freifläche mit Aufenthaltsmöglichkeiten, nutzbar für besondere Veranstaltungen (Weihnachtsmarkt, StreetFoodMarkt o.ä.)
- Bereiche mit Außengastronomie (z.B. Margaretenplatz, Am Brink)
- Fußgängerzone am Ende Friedhofsweg
- Marktplätze (Doberaner Platz und Margaretenplatz, Ulmenmarkt)
- Verein zur Pflege des Lindenparks vorhanden

- Umweltbewusstsein vorhanden (z.B. durch Insektenhotels)
- ansprechend gestaltete Spielplätze (z.B. Zochstraße)
- Lage am Stadthafen
- Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser werden durch Freiraumgestaltung am Matrosendenkmal hergestellt

Probleme

- keine Platzbereiche im westlichen Teil der KTV
- Platz- und Grünbereiche ohne Aufenthaltsqualität oder nur Durchgangsorte mit starker Lärmbelastung (Doberaner Platz, Saarplatz, Deutsche-Med-Platz, Am Röper)
- insgesamt Mangel an Grün-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten sowie Begrünung u. a. durch hohe Versiegelung - führt zu unnatürlicher Erwärmung
- Spiel- und Sportflächen sind z. T. modernisierungsbedürftig, teils fehlt es an kleinkindgerechten Spielmöglichkeiten
- kaum Sitzmöbel im öffentlichen Raum
- historisch bedeutender Ulmenmarkt ist als Parkplatz untergenutzt und wenig gestaltet
- Lindenpark: Eher Durchgangs- statt Aufenthaltsort, Sitzgelegenheiten in schlechtem Zustand, nicht barrierefrei, überwiegend Wege in schlechtem Zustand, kaum Beleuchtung, Nutzungskonflikte zwischen Hundeleinen und Radfahrer*innen
- einige Vorgärten mit abschirmender Wirkung (hohe Hecken etc.) bzw. nicht attraktiv gestaltet
- Blockinnenbereiche sind oft versiegelt, große Teile der Flächen werden als Parkplätze genutzt
- Druck auf dem Wohnungsmarkt überträgt sich durch immer mehr Nachverdichtung auf die Grün- und Freiflächen
- Schulhöfe teils in schlechtem Zustand (z.B. Margaretenschule)
- Verunreinigungen durch Müll, Sperrmüll und Hundekot
- fehlende Grünverbindung zwischen Lindenpark und Grünzug Am Kanonsberg

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

 nicht verortbares oder flächen-deckendes Problem/Potenzial

Potenziale

-  zentraler Umstiegsplatz
-  gute ÖPNV-Anbindung
-  Fähranbindung
-  geplanter Radschnellweg
-  potenzieller Standort Quartiersgarage
-  hohe Taktung der Straßen- und S-Bahnen zu Stoßzeiten
-  viele Radfahrer*innen und Fußgänger*innen

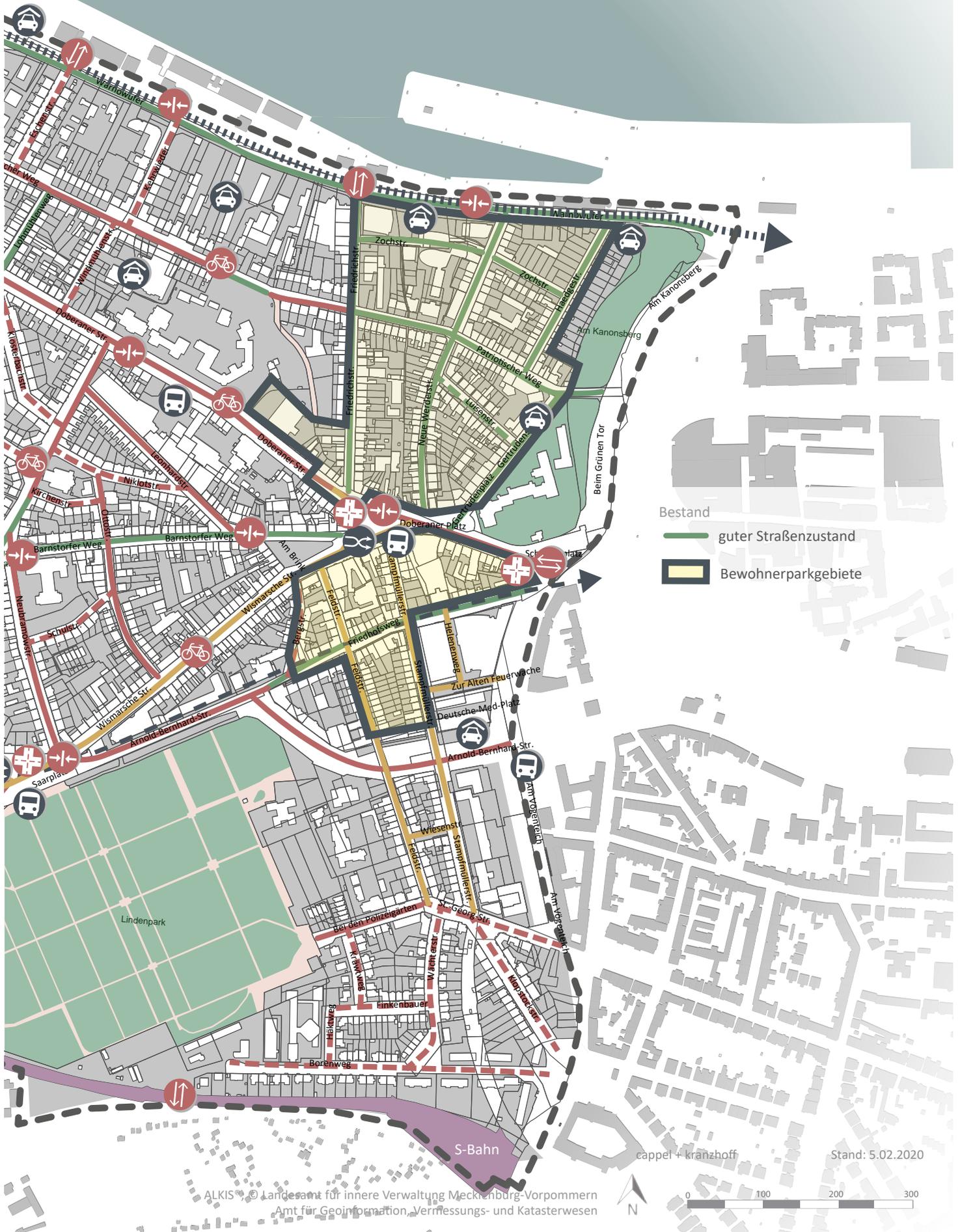
Probleme

-  stark sanierungsbedürftiger Straßenraum
-  stark sanierungsbedürftiger Straßenraum mit Natursteinpflaster
-  mittlerer Sanierungsbedarf
-  schwierige Kreuzungssituation
-  unsichere Schulwege durch Falschparken + blockierter Fußwege
-  fehlende oder unzureichend gestaltete Anbindungen
-  fehlende Fahrradabstellanlagen
-  unübersichtliche und unzureichende Querungsmöglichkeiten
-  besonderer Konfliktbereich (parkende Autos in sehr engem Straßenraum)
-  Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr
-  größtenteils nicht barrierearm
-  viel ruhender Verkehr, Stellplatzknappheit
-  fehlende Fahrradinfrastruktur



Probleme & Potenziale

Mobilität



cappel + kränzhoff

Stand: 5.02.2020

ALKIS © Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern
Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen



Abb. 90. Plan Probleme & Potenziale Mobilität

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

 nicht verortbares oder flächen-deckendes Problem/Potenzial

Potenziale

-  grüner Erholungsraum
-  Blockinnenbereiche als Ruheoasen mit Aufwertungsmöglichkeiten
-  Straßen mit alleeartigem Baumbestand
-  besonders ansprechende Spielplätze
-  grüne Vorgärten

Probleme

-  fehlende Aufenthaltsqualität auf Platzbereichen
-  Platzbereiche als Durchgangsort, teils schwierige Querungssituation
-  Platzbereiche mit starker Lärmbelastung
-  kaum Sitzmöbel im öffentlichen Raum
-  wenig ansprechende Spielplätze
-  stark versiegelte Blockinnenbereiche
-  Grünraum ohne Beleuchtung, Wege unbefestigt, nicht barrierefrei, kaum Aufenthaltsmöglichkeiten, kaum Sitzmöglichkeiten
-  fehlendes Grün im öffentlichen Raum
-  fehlende Grünverknüpfung
-  z. T. ungestaltete Vorgärten mit abschirmender Wirkung
-  fehlende Gestaltung der Vorgärten
-  Mülltonnen prägen das Stadtbild
-  wenige Platzbereiche im westlichen Teil der KTV



Probleme & Potenziale

Grün- und Freiräume



Abb. 91. Plan Probleme & Potenziale Grün- und Freiräume

5 Leitziele für die KTV

Wo es für die KTV hingehen soll

Die KTV ist beispielbar - kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum

Die KTV ist ein sehr junger Stadtteil mit einem hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen. Diese Gruppe ist auch diejenige, die sich auf dem Weg zur Schule oder zum Treffen mit Freunden wesentlich im Stadtteil aufhält und sich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV durch die Stadt bewegt. Die Möglichkeiten und vor allem auch der finanzielle Rahmen für Kinder und Jugendliche sind begrenzt, sodass insbesondere für diese Gruppe Aufenthaltsorte ohne Konsumzwang geschaffen werden sollten.

Im Rahmen der Gestaltung von öffentlichen Räumen ist stets die Entwicklung von Orten und Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche zu berücksichtigen. Auch bei Straßenraumgestaltung können und sollen Elemente, die den Raum beispielbar und erlebbar machen, berücksichtigt werden. Dies können kleinere Spielgeräte, aber auch multifunktional nutzbare Sitzmöglichkeiten sein, die sich entlang der alltäglichen Wege und nicht nur im Bereich von Spielplätzen wiederfinden. Zusätzlich sollten auch wetterunabhängige Orte für Kinder und Jugendliche außerhalb der Schule geschaffen bzw. von vorhandenen Institutionen gestärkt werden, um den Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit zur Entwicklung von Selbständigkeit und für Selbstverwirklichungserfahrungen zu geben.



Abb. 92. Impressionen für eine beispielbare Stadt

Der öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei

Der öffentliche Raum prägt das Gesicht der Stadt und gibt einen ersten Eindruck über den Lebenswert eines Stadtteils. Immer mehr Menschen möchten den öffentlichen Raum nutzen und mitgestalten – auch der Wunsch nach einer aktiven Gestaltung und mehr Verantwortung für das Wohnumfeld, z. B. durch urban gardening Projekte, Bepflanzung von Baumscheiben oder Stadtteilstreife wird größer. Der öffentliche Raum bietet den Raum für Aufenthalt, Kommunikation, für Sport, für Kultur u. v. m. Zugleich stellt er die Möglichkeit dar, sich ohne Konsumzwang zu treffen und auszutauschen.

In der gesamten KTV ist eine Aufwertung und Gestaltung der Grün- und Freiflächen anzustreben. Insbesondere im westlichen Teil der KTV fehlt es an Verweilorten mit Aufenthaltsqualität – hier sollte der Fokus auf die Gestaltung von Straßenräumen gelegt

werden. Ergänzende Grünstrukturen, Sitzmöglichkeiten und attraktiv gestaltete Vorgärten können bereits zu einer Aufwertung führen. Die KTV besticht durch ihre Lage am Wasser. Eine Verknüpfung des Stadtteils in Richtung Wasser ist zu stärken und zu gestalten. Auch der Lindenpark stellt eine Besonderheit im Stadtteil dar. Durch die Ergänzung und Erneuerung von Sitzmöglichkeiten, einer nutzerabhängigen Beleuchtung und das Schaffen von Verweilorten für unterschiedlichste Nutzergruppen kann dieser besondere Ort wieder mehr in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt werden.



Abb. 93. Impressionen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes

Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV

Die KTV soll nicht nur vielfältig, sondern auch inklusiv sein. Es gilt herauszufinden, was die Menschen aus dem Stadtteil brauchen, um am Leben in der Stadtgesellschaft teilnehmen zu können. Inklusiv bezieht sich dabei nicht nur auf Menschen mit Beeinträchtigungen sondern auf alle Menschen, denen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden soll – durch ein breites kulturelles und soziales Angebot sowie durch die Einrichtung nicht-kommerzieller und auch kommerzieller Treffpunkte im Stadtteil.

Die KTV ist bereits vielfältig und geprägt durch ein breites kulturelles und soziales Angebot. Dieses Angebot gilt es zu stärken und auszubauen. Zusätzlich können durch eine größere Nähe zu den Bewohner*innen, eine stärkere Einbindung der Betroffenen in Planungsprozesse und die Stärkung der Netzwerkstrukturen vor Ort gemeinschaftliches Leben gefördert werden.



Abb. 94. Impressionen für kulturelle Vielfalt (Stadtteilstift)

Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)

Die KTV ist ein vielseitiger Stadtteil, in dem alle Funktionen von der Bildung über das Gewerbe und das Wohnen bedient werden können. Die Vielschichtigkeit soll durch die Stärkung aller Funktionen erhalten bleiben, insbesondere der Funktionen, die den Alltag der Menschen erleichtern. Neben dem Wohnraum sollen auch Bildungseinrichtungen, soziale Einrichtungen und Treffpunkte, Nahversorgungseinrichtungen, die auf kurzen Wegen erreichbar sind, Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und auch Arbeitsmöglichkeiten erhalten und geschaffen werden. Durch die Erhaltung aller Funktionen werden die täglichen Wegstrecken kurz gehalten, der Fuß- und Radverkehr gestärkt und die Teilhabe älterer Menschen am Alltag erleichtert.

Zur Stärkung der Wohnfunktion sollen Sozialwohnungen und barrierefreie Wohnungen geschaffen werden, damit unterschiedliche Wohnformen ermöglicht werden.



Abb. 95. Impressionen für Bildungsinfrastruktur (Tauschbibliothek)

Auch alternative Wohnformen - Jugendwohnungen, Generationenwohnen und Wohngemeinschaften - sollen weiter gestärkt werden. Zur Reduzierung von Wohnnebenkosten und einer damit einhergehenden finanziellen Entlastung der Bewohner*innen sollen energetische Sanierungen an Wohngebäuden durchgeführt werden. Um Konflikte zwischen der Wohnnutzung und Gewerbe zu minimieren, sollten insbesondere lärmerezeugende Gewerbe an bereits vorbelasteten Standorten, wie zum Beispiel entlang der L22 eingerichtet werden.

In der KTV gib es nur wenig Leerstände. Um bedarfsorientiert Nutzungen zu etablieren, sollten im Vorwege Nutzungskonzepte entwickelt werden, die zum Beispiel zur Stärkung der Nahversorgung kleinere Versorger in leerstehenden Erdgeschossen vorsehen. Eine gezielte Ansprache von Betreibern durch die Verwaltung, den KTV-Verein oder einem neuen Stadtteilmanagement soll vorgesehen werden. Zur Förderung des gastronomischen Gewerbes sollen im öffentlichen Raum mehr Möglichkeiten für Außengastronomie geschaffen werden, die nicht im Konflikt mit dem Fuß- und Radverkehr stehen.

Das Angebot an Betreuungseinrichtungen ist zwar groß, jedoch für die Vielzahl an Kindern nicht ausreichend. Um den Bedarf an Betreuungsplätzen gerecht zu werden, müssen weitere Angebote geschaffen werden. Auch das Bildungsangebot muss weiter ausgebaut werden. Hierfür ist u. a. bereits eine Sanierung der Borwinschule vorgesehen.



Abb. 96. Impressionen für neue Erdgeschossnutzungen



Abb. 97. Impressionen für Außengastronomie im Straßenraum

In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben

Die Stadt Rostock hat sich 2013 mit dem Masterplan 100% Klimaschutz zum Ziel gesetzt, die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 um 95% gegenüber 1990 zu reduzieren. Zur Erreichung der Ziele müssen Maßnahmen in allen Bereichen und Stadtteilen, im privaten sowie öffentlichen Leben umgesetzt werden.

Zur Förderung eines nachhaltigen und umweltbewussten Lebens in der KTV sind zum einen Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene umzusetzen, aber auch auf Stadtteilebene. So können zum Beispiel durch die Erstellung eines energetischen Quartierskonzeptes Energieeinsparpotenziale aufgedeckt werden und private Eigentümer*innen in Sachen energetischer Sanierung beraten werden. Insbesondere bei dem historisch bedeutenden Gebäudebestand in der KTV ist jedoch auf eine behutsame Sanierung zum Erhalt des Stadtbildes zu achten.

Die KTV ist einer der dicht bebautesten Stadtteile Rostocks und weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. Zukünftig ist auch hier mit höheren Temperaturen und Starkregenereignissen zu rechnen. Durch

die Förderung von Dachbegrünung und begrünten Fassaden sowie Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung kann dem stadtklimatischen Effekt entgegengewirkt und eine Verbesserung des Mikroklimas, der Luftqualität und Erhöhung der Biodiversität sowie eine verbesserte Gebäudedämmung erzielt werden. Bei Begrünung von Fassaden und Dächern ist jedoch auf den Erhalt des historischen Stadtbildes und die mögliche Traglast der Gebäude zu achten. Eine Dachbegrünung ist v. a. bei Neubauvorhaben realisierbar.

Mit Hilfe der richtigen Rahmenbedingungen und der Schaffung von Alternativen, beispielsweise zum privaten KFZ, wird es den privaten Haushalten eher ermöglicht sich auf eine umweltbewusstere und klimaschonende Lebensweise einzustellen. Zusätzlich können Informationsabende helfen, einen bewussteren Umgang mit Ressourcen zu fördern sowie über energetische Sanierungsmöglichkeiten und Fördermöglichkeiten zu informieren.



Abb. 98. Impressionen für Dach- und Fassadenbegrünung

Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV

Nicht nur für ein nachhaltiges und umweltbewusstes Leben in der KTV sondern auch für die Gestaltung des öffentlichen Raumes und für mehr Sicherheit im Straßenraum sind Veränderungen im Mobilitätsverhalten und das Bereitstellen von alternativen Mobilitätsformen unabdingbar. Wenn die Wege komfortabel mit Bahn, Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können, kann auch immer häufiger auf das Auto verzichtet werden. Zusätzliche Angebote wie Car- und Bike-Sharing und die Einrichtung von Quartiersgaragen könnten den öffentlichen Raum vom Kfz entlasten. Der neu gewonnene Platz kann dann durch die Menschen annektiert werden – die Gehwege können breiter und barrierefrei gestaltet werden, die Fahrradfahrenden bekommen mehr Platz und Straßenquerungen werden sicherer, da die Einsicht in die Straßen wieder möglich ist.

Insbesondere für die Schulwegsicherung ist eine Reduzierung des ruhenden wie fließenden Verkehrs unabdingbar. Durch die Erhöhung der Sicherheit auf dem Schulweg müssen auch weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden und das Problem mit „Eltern-Taxis“ wird reduziert. Die Kinder und Jugendlichen können zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV anreisen.

Durch den Erhalt aller Funktion und die Stärkung der Versorgungseinrichtungen im Stadtteil bleiben die alltäglichen Wege kurz und die Versorgung und Freizeitgestaltung ist zu Fuß oder mit dem Rad möglich.

Auf gesamtstädtischer Ebene können die Einrichtung von Park/Bike and Ride-Angeboten an ÖPNV-Knotenpunkten, der Ausbau der Radschnellwege und die Optimierung des ÖPNVs zu einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs im Stadtgebiet führen.



Abb. 99. Impressionen für Parkhausgestaltung



Abb. 100. Impressionen für Querungshilfen

Die KTV ist fahrradfreundlich

Das Fahrrad hat in Rostock als Verkehrsmittel zum innerstädtischen Pendeln eine hohe Bedeutung. Dennoch fehlt es an einer adäquaten Infrastruktur. Insbesondere das Thema Sicherheit auf dem Fahrrad ist ein wichtiger Aspekt, der bisher in der KTV nicht genügend Berücksichtigung gefunden hat.

Durch eine übersichtliche Gestaltung der Straßenräume, klare Regelungen und die Reduzierung des Parkverkehrs kann sich die KTV zu einem fahrradfreundlichen Stadtteil entwickeln.

Nicht nur die Wege, sondern auch die sonstige Infrastruktur, wie Radabstellanlagen, Halterungen an Ampel oder ähnliches tragen zu einem fahrradfreundlichen Klima bei.



Abb. 101. Impressionen für Fahrradinfrastruktur

Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz

Die KTV weist ein zu großen Teilen historisches und einheitliches, buntes Stadtbild auf. Das bauliche Erbe in der KTV gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln. Durch zeitgemäße Neubauten kann und soll das historische Bild angemessen erweitert werden. Die Bestandsgebäude sollen sofern erforderlich instandgesetzt werden. Viele Gebäude lassen einen inneren Sanierungsstau vermuten, da die letzte Sanierungswelle bereits ca. 20 Jahre her ist. Die für die KTV typischen kunstvoll gestalteten und bunten Fassaden sollen gepflegt und als Vorbild zur Fassadengestaltung gesehen werden. Auffällig ist, dass kunstvoll gestaltete Fassaden seltener von Vandalismus betroffen sind.

Nicht nur der Baustil hat Einfluss auf das Stadtbild, sondern auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes und vor allem auch dessen Sauberkeit. Das Stadtbild der KTV ist geprägt durch die Ablage von Sperrmüll und Mülltonnen. Durch eine neue Lösung zur Sperrmüllsammmlung und die Durchsetzung der Vorgartensatzung und der Einschränkung von Mülltonnen in einsehbaren Bereichen der Vorgärten kann das Stadtbild aufgewertet werden.



Abb. 102. Impressionen für Fassadengestaltung und Einfriedung von Mülltonnen

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Verkehr/ Straßenräume

Gestaltung von Straßenräumen

- umfassend/teilweise
- unter Berücksichtigung historischen Natursteinpflasters
- Schulwegsicherung
- Radverbindungen stärken
- Fahrradabstellanlagen ergänzen
- Querungsangebote schaffen
- Standort für Quartiersgarage (Dauerparker)/ unterirdische Quartiersgarage prüfen
- Anbindung an angrenzende Quartiere verbessern

Grün/ Freiflächen/ Plätze

- Grünfläche gestalten/pflegen/erhalten
- Platzbereiche gestalten
- Möblierung ergänzen
- Begrünung ergänzen
- Weiterentwicklung Obstwiese
- Spielplatz erneuern
- Grünverbindungen stärken
- straßenunabhängige grüne Fußwege gestalten/schaffen

Nutzung und Bebauung

- Stärkung der Versorgungseinrichtungen
- Potentialflächen für Bebauung/ weitere Nutzungen prüfen
- Blockrandbebauung schließen
- Orte für Kinder + Jugendliche schaffen
- Entwicklung eines Kreativquartiers prüfen



Zielkonzept

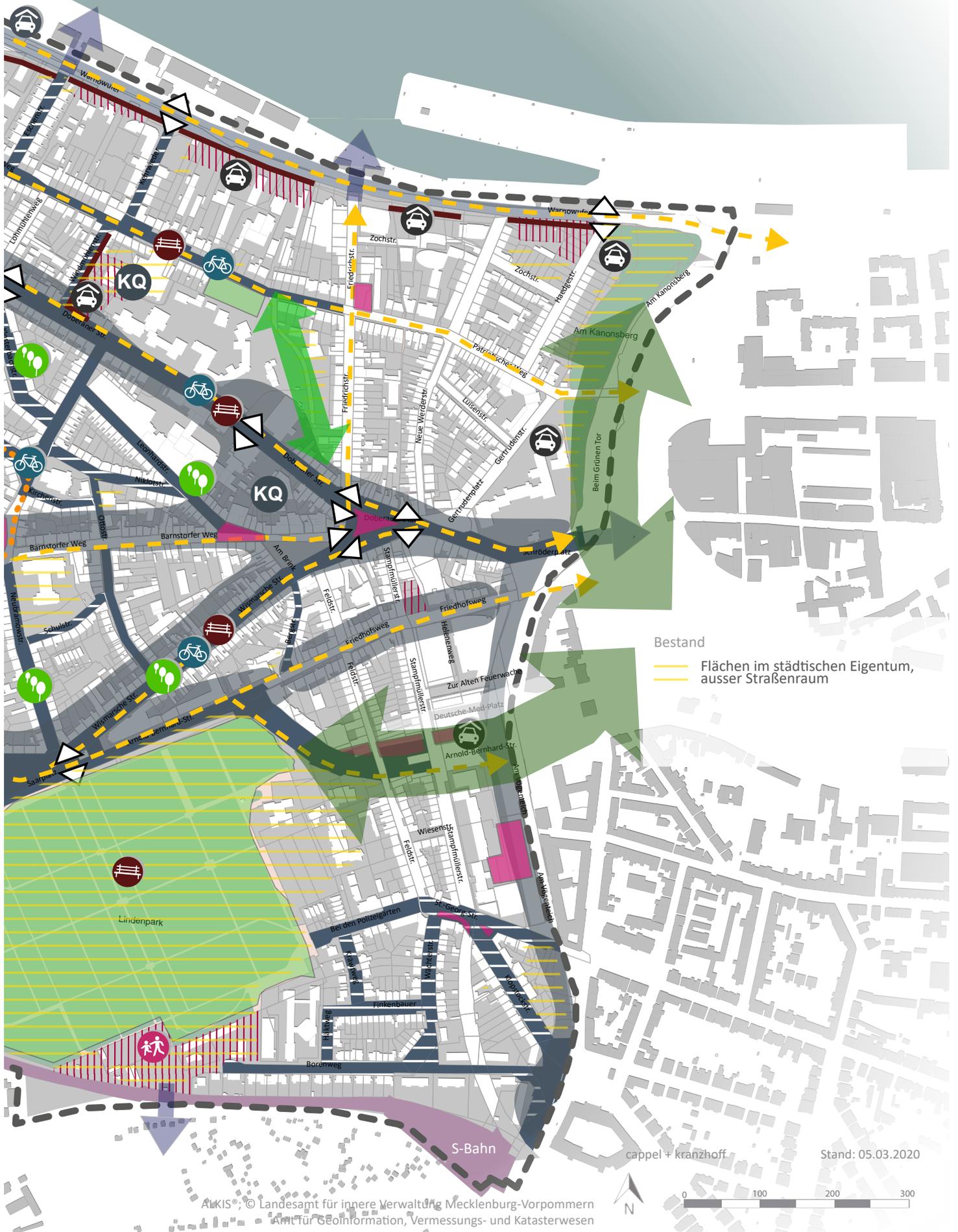


Abb. 103. Plan Zielkonzept

6 Rahmenplan

So sollen die Leitziele erreicht werden

Unterteilt in vier Themenfelder werden in diesem Kapitel konkrete Ansatzpunkte vorgestellt, die der Erreichung der Leitziele dienen. Unter verschiedenen Schlagwörtern werden passende Bausteine aufgezeigt, die gemeinsam ein Ganzes ergeben.

6.1. Verkehr und Straßenräume

Das Konzept zur Neuordnung der Verkehrsströme, des Ruhenden Verkehrs und zur Gestaltung des Straßenraumes greift die benannten Problemlagen auf und gibt Lösungsvorschläge, die in Kombination zu einer Entspannung der Verkehrssituation und vor allem der Parkplatzsituation in der KTV führen sollen.

Parken neu denken

Es gibt Regelungen zum Parken in der KTV, allerdings erfordert jede Regelung auch eine Überwachung und Ahndung von Verstößen. Falschparkern in Kreuzungs- und Querungsbereichen soll Einhalt geboten werden.

Bei Straßenraumgestaltungen muss es zu einer neuen Flächenverteilung kommen, die weniger Stellplätze in den Straßenräumen erlaubt. Der Verlust der Stellplätze muss sukzessive durch Bereitstellen von Bewohner- bzw. Dauerstellplätzen in vorhandenen Parkhäusern, auf vorhandenen bzw. angrenzenden großflächigen Parkplätzen, in den Blockinnenbereichen und in neuen Quartiersgaragen kompensiert werden.

In den meisten Straßen der KTV wird beidseitig geparkt. Ziel ist es die Qualitäten zum Aufenthalt und Spielen zu erhöhen. Dadurch muss in Teilbereichen von Straßenräumen die Anzahl der Stellplätze reduziert werden, ggf. kann dann nur noch ein einseitiges Parken ermöglicht werden.

Bausteine

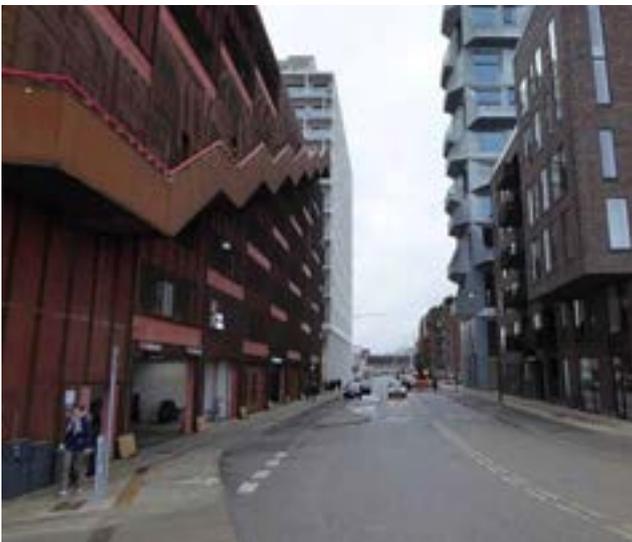
1 Mobilitätskonzept. Zunächst sollen aufbauend auf den Rahmenplan gezielte Mobilitätsuntersuchungen durchgeführt werden. Es soll Untersuchungen zu den Auswirkungen möglicher Verkehrsberuhigungen, der möglichen Einführungen/Änderung von Einbahnstraßenregelungen, eines weiteren Ausbaus der Radinfrastruktur und der möglichen Einrichtung weiterer Bewohnerparkgebiete geben.

2 Quartiersgaragen sollen den Bewohner*innen einzelner Quartiere zur Verfügung stehen. In der KTV gibt es nur wenige Potenzialflächen für die Einrichtung von hochbaulichen Parkhäusern. Die Einrichtung unterirdischer und auch automatisierter Parkhäuser ist zu prüfen. Die potenziellen Standorte am Ulmicum und an der Polizei kommen nach Prüfung und Gesprächen mit den Eigentümer*innen kurz- bis mittelfristig nicht in Frage. Im Bereich der Polizei bestehen Sicherheitsbedenken und im Bereich der Uni werden Konfliktpotenziale mit den Anwohner*innen gesehen, zudem sei die Fläche nach Prüfung zu klein (nicht wirtschaftlich nutzbar) und baurechtlich auch nicht bebaubar. Eine Fassaden- oder Dachbegrünung sollte obligatorisch für oberirdische Parkhäuser sein. Für eine wirtschaftliche Umsetzung von Quartiersgaragen sollte geprüft werden, welche Fördermittel und staatliche bzw. städtische Finanzhilfen akquiriert werden können. Auch die Stellplatzablöse könnten für die Finanzierung von Quartiersgaragen genutzt werden.

3 Die Bewohnerparkgebiete sollen erweitert bzw. durch ein weiteres Gebiet im Kern der KTV ergänzt werden. Ein Bewohnerparkgebiet könnte auch auf den gesamten Stadtteil ausgeweitet werden. Hier ist durch eine Verkehrsuntersuchung zu belegen, dass ein erheblicher Parkraumangel besteht und private Stellflächen fehlen.

Kopenhagen, Dänemark

Das Lüders Parkhaus in Kopenhagen ist nicht nur ein Beispiel für Quartiersgaragen in dicht besiedelten Stadtbereichen sondern auch ein Symbol für nachhaltige Stadtplanung. Der Zweckbau dient zum Parken, als Freizeitort (Platz und Spielflächen auf dem Dach) und als Energiespeicher.



Quelle: Jörgenden, L. (2018), https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Helsinki_gade_2018_01.jpg

Straßen als Aufenthaltsorte verstehen und die Verkehrsführung vereinfachen

Im Straßenraum werden neue Prioritäten gesetzt. Nicht mehr das Auto, sondern der Mensch stehen im Fokus der Stadtentwicklung. Der neu gewonnene Raum durch die Reduzierung des Parkverkehrs soll fuß- und radverkehrsfreundlich gestaltet und für jeden barrierefrei nutzbar gemacht werden. So kann der Straßenraum wieder mehr als Ort zum Verweilen, als Treffpunkt und als Ort für soziale Interaktion verstanden werden.

Die Verkehrsregelungen und -führungen sind dafür grundsätzlich auch zu vereinfachen und wieder mehr auf den Fuß- und Radverkehr auszulegen. Bestenfalls werden Verkehrsschilder reduziert und der Verkehr sinnvoll – auch mit Einbahnstraßenregelungen - geleitet. Zudem ist die Anbindung an die angrenzenden

Hamburg Ottensen

Für die testweise Sperrung einiger Straßenabschnitte für „Ottensen macht Platz“ hat das Bezirksamt für Anwohner*innen mit Privatauto in zwei umliegenden Parkhäusern Dauerparkplätze reservieren lassen, die den Bewohner*innen günstiger angeboten werden.

www.ottensenmachtplatz.de



Stadtbereiche, wie an das Werftdreieck oder an den Stadthafen durch bessere Querungsmöglichkeiten zu verbessern. In der KTV gilt schon überwiegend Tempo 30. Dies ist beizubehalten und durch weitere verkehrsberuhigte Bereiche mit Tempo 20 oder Schrittgeschwindigkeit zu ergänzen.

Bausteine

4 Gestaltung/Sanierung von Straßenräumen. Die Straßenräume sind zu großen Teilen in mäßigem bis schlechtem Zustand. Es sind umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in einzelnen Straßen-

räumen notwendig. In anderen Straßenräumen reicht eine kleinteilige Umgestaltung, wie die Gestaltung der Nebenräume, die **Ergänzung von Sitzmöbeln**, **die Ergänzung der Begrünung** oder die Gestaltung von städtischen Vorgärten. Eine zusätzliche Begrünung im Straßenraum erhöht nicht nur die Attraktivität, sondern trägt auch zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Sie spendet Schatten im Sommer und verbessert die Luftqualität. Bei der Gestaltung von historischen Natursteinpflasterstraßen, wie zum Beispiel der Klosterbachstraße ist auf den Erhalt des historischen Stadtbildes zu achten. Teile des Natursteinpflasters sollen erhalten bleiben oder geschliffen und neu verlegt werden. Bei Neugestaltungen sollen auch zusätzliche **Querungsmöglichkeiten** geschaffen und die Parkplätze im Straßenraum sukzessive reduziert werden. Viele der Straßen sind sehr eng und werden beidseitig beparkt. Zukünftig soll in einigen Straßenräumen nur noch ein einseitiges Parken möglich sein. Zunächst soll dies die Waldemarstraße und Borwinstraße für eine wirksame Schulwegsicherung betreffen. In der Doberaner Straße ist

Wien, Österreich

In der Mariahilfer Straße in Wien wurde zunächst auf Zeit ein Shared Space eingerichtet. Autos teilen sich in Schrittgeschwindigkeit den Straßenraum mit Bussen, Fahrrädern und Fußgänger*innen. Nach der Testphase sprachen sich 71 % für eine Beibehaltung aus und heute gilt die Straße als beispielhaft für eine moderne Großstadtmobilität.



die Einrichtung einer Querungshilfe in Zusammenhang mit einer Neugestaltung der Haltestellen bzw. Sicherung der aus- und einsteigenden Fahrgäste zu planen. **Temporäre Umgestaltung von Straßenräumen**, können aufzeigen, welchen Einfluss eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs und die Nutzung des Straßenraumes durch den Menschen haben kann. Hierfür sollen ausgewählte Straßenräume zeitweise für den PKW-Verkehr gesperrt werden bzw. durch andere Nutzungen, wie z. B. Außengastronomie, Spielgeräten, Tischtennisplatten, temporäre Fahrradabstellplätze im Sommer o. ä. belegt werden. Ansatzpunkte für die KTV wurden bereits im Rahmen des Projektes cities.multimodal entwickelt. Auch durch **Optimierungen der Ampelschaltungen** können ein besserer Verkehrsfluss und eine Erhöhung der Annehmlichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV erreicht werden. Dies ist für die Gesamtstadt bereits im Mobilitätsplan Zukunft vorgesehen. Bereiche, die viel vom Fuß- und Radverkehr frequentiert werden, sollen **verkehrsberuhigt** werden. Für eine bessere Schulwegsicherung und eine bessere Radverbindung bieten sich eine Verkehrsberuhigung in der Elisabethstraße, Waldemarstraße und im Barnstorfer Weg an. Zusätzlich soll für eine Entlastung der Straßen der gebietsfremde **Durchgangsverkehr** aus dem Stadtteil gehalten und sinnvoll umgeleitet werden. Hierzu sind auch entsprechende Beschilderungen und die Einrichtung von **Anliegerstraßen** sinnvoll.

Pilotmaßnahme: Sanierung der Fritz-Reuter-Straße Die Versorgungsleitungen in der Fritz-Reuter-Straße sollen erneuert werden. Hierfür muss die Straßendecke geöffnet werden. Dies soll zum Anlass genommen werden, die gesamte Straße in Bauabschnitten umfassend neu zu gestalten. Die Gehwege sollen breiter und barrierearm gestaltet und durch Elemente zur Attraktivierung der öffentlichen Flächen ausgestattet werden, auch eine zusätzliche Begrünung sowie Fahrradabstellflächen sollen berücksichtigt werden. Es ist zu prüfen, ob das vorhandene Natursteinpflaster zumindest in Teilen erhalten oder geschliffen wieder eingesetzt werden kann, um den

Charakter des Straßenzuges zu erhalten. Geplant ist, die Umgestaltungsmaßnahmen mit einer breiten Beteiligung, z.B. einem Stadtspaziergang zu starten und in 3 Bauabschnitten durchzuführen.

Hamburg Eimsbüttel

2017 wurde die Osterstraße umgebaut und die Zahl der legalen Parkplätze halbiert, um eine Gestaltung im öffentlichen Raum für die Rad- und Fußverkehr zu ermöglichen. Laut einer Umfrage nach 2 Jahren kann von einem erfolgreichen Umbau gesprochen werden – die Unfallzahlen haben sich halbiert und rund 70% gaben an, dass die Situation besser geworden ist.



Gent, Belgien

Mit einem neuen Verkehrsplan hat die Stadt den Durchgangsverkehr aus dem Stadtkern ausgesperrt und auf eine Ringstraße umgeleitet. Nur noch Anwohner dürfen in den Stadtkern fahren und der Lieferverkehr sowie Handwerkerautos sind bis 11.00 erlaubt. Für Krankenwagen, Pflegedienste, Busse und Taxen gelten ebenfalls Sonderregelungen. Nach einem Jahr war der Autoverkehr schon stark gesunken und der Fahrradverkehr hatte zugenommen. Auch die Luftqualität hat sich messbar verbessert.



Flensburg

Die Stadt Flensburg hat Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen aufgestellt, um der unüberschaubaren Diversifizierung der Freiraumgestaltung mit stellenweise negativen Auswirkungen auf das Stadtbild entgegenzuwirken und die gestalterische Qualität des Flensburger Stadtbildes und des öffentlichen Raumes zu sichern. www.flensburg.de



Alternative Mobilitätsformen

Um den KFZ-Verkehr zu reduzieren sind alternative Mobilitätsformen anzubieten. Bereits heute dient die KTV als Test für die Mobilitätspunkte im Rahmen des Projektes cities.multimodal. Diese Angebote sollen fortlaufend ergänzt werden. Der gesellschaftliche Trend geht immer mehr in Richtung Teilen statt Besitzen. Vor allem immer mehr junge Leute verzichten auf ihr eigenes Auto, wollen aber zumindest gelegentlich ein Auto nutzen. Ähnliches gilt für Fahrräder, die man spontan, auch unabhängig vom Wetter nutzen möchte. Auch Lastenräder erfreuen sich immer größerer Beliebtheit, um bei Einkäufen, mit den Kindern oder auch beim Umzug zu helfen.

Freiburg-Vauban

Hier entstand eines der ersten Modellvorhaben für „Wohnen ohne Auto“. Das autoreduzierte Stadtquartier ist auf einem 28 ha großen ehemaligen Kasernengelände erbaut worden. Der größte Teil des Wohngebietes ist stellplatzfrei, dafür gibt es am Rande zwei große Hochgaragen für die Anwohner*innen. Durch den Wegfall von Stellplätzen konnte ein größeres Augenmerk auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes für den Fuß- und Radverkehr gelegt werden und attraktive Treffpunkte und Erholungsräume eingerichtet werden.



Quelle: Technische Universität Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Bausteine

5 Car- und Bike-Sharing-Angebote und Mobilstationen ausbauen bzw. einrichten. Private aber auch städtische Anbieter von Car- und Bike-Sharing-Angeboten sollen die Möglichkeit bekommen Stellplätze in der KTV zu belegen. Diese Stellplätze können z.B. auch in Parkhäusern bereitgestellt werden. Dies gilt für Fahrzeuge (PKW oder Roller) aber auch für Fahrräder und Lastenräder. Im Rahmen des Projektes cities.multimodal werden in der KTV bereits drei Mobilpunkte eingerichtet. Diese gilt es sukzessive an den wichtigen Verkehrsknotenpunkten zu ergänzen, z. B. Am Röper. Wichtig bei den Sharing-Angeboten ist es auch die Zugänge zu erleichtern und die verschiedenen Anbieter zu bündeln. Hier muss jedoch auf den Fortschritt der Sharing-Anbieter (bspw. Share Now) gesetzt werden.

6 Initiierung eines Modellprojektes für **Wohnen ohne Auto**. Es gibt Beispiele von Wohnquartieren, wo Wohnen ohne Auto möglich ist bzw. möglich gemacht wird. Die KTV ist bereits dicht bebaut. Neue Wohnprojekte sollen nur ermöglicht werden, wenn alternative Mobilitätsformen mitgedacht werden (z. B. ein angegliedertes Car-Sharing-Angebot) und Stellplätze in Quartiersgaragen durch Ablöse gefördert werden. So soll z. B. das Werftdreieck als autofreies Wohnquartier entwickelt werden.

Radverkehr fördern

Rostock und die KTV ist gut mit dem Fahrrad befahrbar. Zur Förderung des Radverkehrs sollen die Radwege, insbesondere auch die Radschnellwege weiter ausgebaut werden. Zusätzlich sind Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen und privaten Bereich zu ergänzen. Laut Stellplatzsatzung ist die Herstellung von Fahrradabstellplätzen verpflichtend. Dennoch müssten auch die bestehenden Wohnungen mit Fahrradabstellmöglichkeiten versorgt werden.

Bausteine

7 Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur sollen zum Einen die Wege für die Radfahrenden verbessert werden und zum Anderen die Ausstattung mit Fahrradbügel im öffentlichen Raum verbessert werden. Bereits geplant ist der **Ausbau des Radschnellweges** entlang des Warnowufers. Diese Maßnahme ist bereits im Mobilitätsplan Zukunft vorgesehen. Die Ergänzung von Fahrradbügeln bietet sich im Bereich von Querungsstellen oder in Kreuzungsbereichen an, um Falschparken zu verhindern und eine bessere Einsehbarkeit in die Straße zu gewährleisten. Zusätzlich kann die **Einrichtung einer Fahrradstraße** zu einer Verbesserung für den Radverkehr führen. Es ist zu prüfen, ob die Waldemarstraße als Fahrradstraße eingerichtet werden kann. Eine Fahrradstraße würde dem Radverkehr Vorrang geben, den Verkehr verlangsamen und die Wege sicherer machen. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße werden begleitende Maßnahmen empfohlen, insbesondere die effektive Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr.

Außerhalb der KTV: Insbesondere für Pendler aber auch Studierende kann der Bau eines **Fahrradparkhauses** am Hauptbahnhof sowie der Ausbau des **Bike & Ride Angebotes** zur Förderung des Radverkehrs beitragen.

Rostock KTV

In der KTV wurden 2020 drei Mobilpunkte eingerichtet. An diesen Punkten werden die Mobilitätsangebote wie Carsharing, Lastenradverleih, Fahrradparken und das ÖPNV-Angebot verknüpft. An einzelnen Punkten sollen E-Ladesäulen und Reparaturmöglichkeiten eingerichtet werden.



Quelle: Hansestadt Rostock

Münster

Münster gilt als Fahrradhauptstadt Deutschlands. Die Innenstadt ist nahezu autofrei, es gibt Schnellstraßen für Fahrräder und am Bahnhof ein großes Fahrradparkhaus. Zusätzlich bieten Fahrradboxen an Verkehrsknotenpunkten die Möglichkeit einer sicheren und trockenen Abstellung des Fahrrads. Die Annehmlichkeiten für Fahrradfahrer*innen in Münster sind groß, was einen Großteil der Bevölkerung dazu bewegt mit dem Fahrrad und nicht mit dem Auto zu fahren.



Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Handlungsansätze

Gestaltung von Straßenräumen

-  umfassend/punktuell (Straßennebenräume)
-  unter Berücksichtigung historischen Natursteinpflasters
-  prioritäre Umgestaltung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen/Durchgangsverkehr vermeiden
-  Radwegeverbindung ausbauen (prüfen)

 Fahrradabstellanlagen einrichten

 Querungsangebote schaffen/sichern

 Standort für Quartiersgarage (Dauerparker)/ unterirdische Quartiersgarage prüfen

 ÖPNV-Haltestelle sicher gestalten

 Mobilpunkte eingerichtet

 Standorte für Mobilpunkte prüfen

 Anbindung an angrenzende Quartiere verbessern

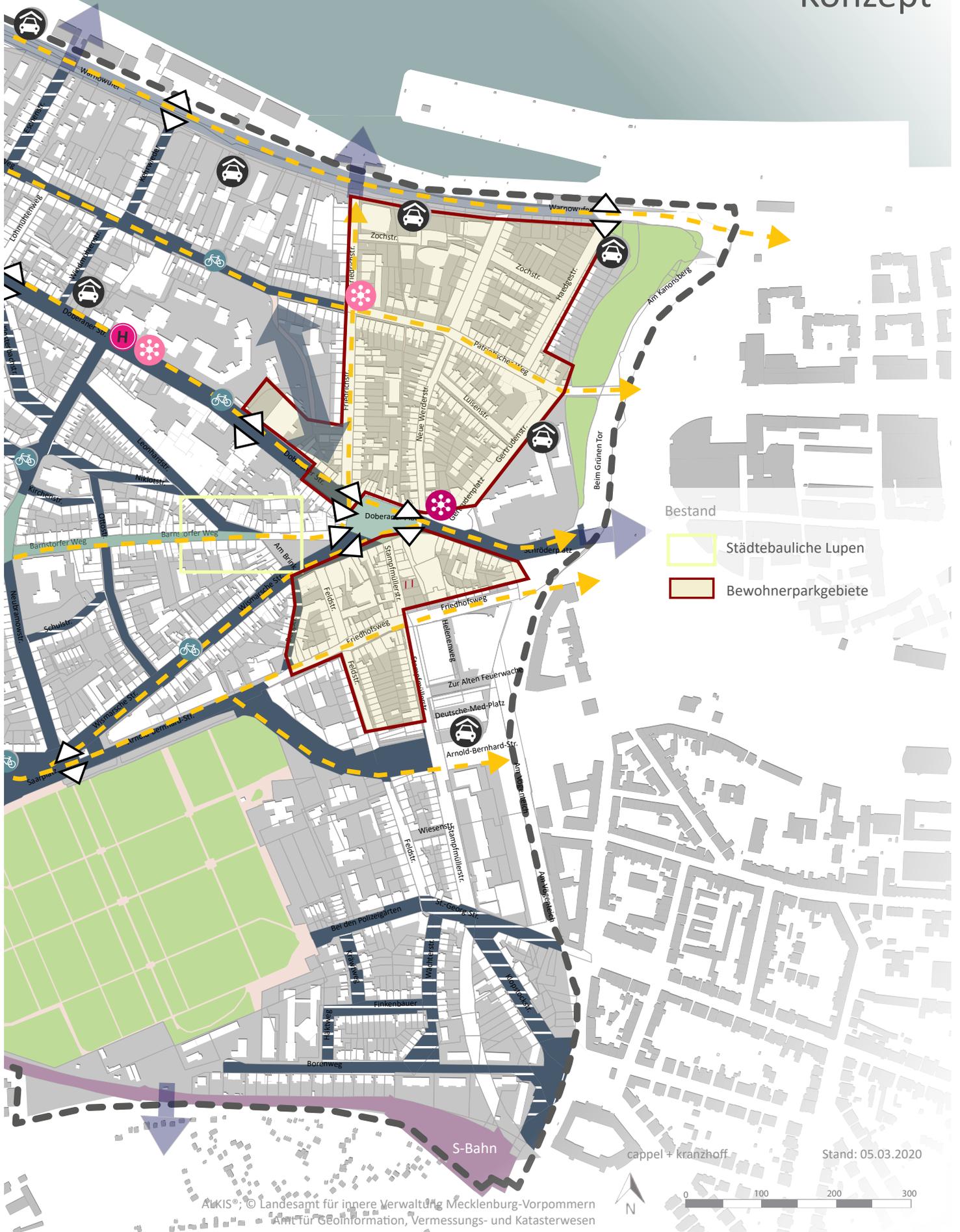
 straßenunabhängige Wegeverbindungen gestalten/schaffen

Nicht verortete Handlungsansätze

-  Parkplätze im Straßenraum sukzessive reduzieren
-  Temporäre Umgestaltung von Straßenräumen
-  Optimierung der Ampelschaltung für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV
-  Liefer- und Anwohnerverkehr zeitlich reglementieren
-  Bewohner-/Dauerparken auf gesamtes Gebiet erweitern



Verkehr | Straßenräume Konzept



6.2. Grün- und Freiraum

Das Grün- und Freiraumkonzept dient der Gestaltung der öffentlichen Freiflächen, der Blockinnenbereiche und halböffentlicher Flächen, wie z.B. Vorgärten. Zum einen stellt es Bausteine dar, die zur Attraktivitätssteigerung der Freiflächen führen sollen, zum anderen beschäftigt es sich mit generellen Qualitätsmerkmalen, die bei allen Maßnahmen zum Tragen kommen sollen.

Grünflächen gestalten

Die KTV ist dicht besiedelt und der Versiegelungsgrad hoch. Es gibt nur wenige Grünflächen, die es zu erhalten und für eine besserer Nutzbarkeit zu gestalten gilt. Grünflächen dienen nicht nur zum Aufenthalt, Spazierengehen oder Hundeausführen, sondern tragen auch zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Sie dienen als Flächen zur Kaltluftproduktion und zum Luftaustausch. Grünflächen haben darüber hinaus eine wichtige Bedeutung für den Wasserhaushalt und können als Flächen für den temporären Regenwasserrückhalt genutzt werden. Bei der Gestaltung von Grünflächen sollte daher unbedingt geprüft werden, inwiefern diese für temporären Regenwasserrückhalt genutzt werden können.

Bausteine

8 Die **Grün- und Freiflächen in der KTV sollen gestaltet** und ergänzt werden. Zur Festlegung gemeinsamer Gestaltungskriterien kann ein **Gestaltungshandbuch** erstellt werden. Gemeinsam mit dem Einzelhandel, der Gastronomie, Eigentümer*innen und der Bewohnerschaft sollen Leitlinien entwickelt werden, um einen identitätsstiftenden öffentlichen Raum zu gestalten. Diese Leitlinien können Empfehlungen zur Gestaltung des öffentlichen Mobiliars (z. B. Bänke, Mülleimer, Fahrradbügel) aber auch zur Gestaltung von Außenanlagen der Betriebe (z. B. Auslagen, Werbeanlagen) und zur Ausstattung der Außengastronomie geben. Dabei sollte stets auch Bezug zu den Besonderheiten der historischen Bebauung genommen werden. Eine

behutsame und **punktueller Gestaltung soll auch im Lindenpark durchgeführt werden.** Der Lindenpark gehört zu einer der bedeutendsten Grünanlagen der Stadt, wird jedoch weitestgehend als Durchgangsort und nicht als Verweilort wahrgenommen und genutzt. Da der Denkmalschutz nur kleinteilige Änderungen zulässt, geht es vor allem um eine Erneuerung und Ergänzung des Sitzmobiliars und den Ersatz der Beleuchtung durch eine insektenschonende Variante. So können die Aufenthaltsmöglichkeiten verbessert und das Sicherheitsgefühl, insbesondere in den Wintermonaten, erhöht werden. Zudem soll am Patriotischen Weg **eine öffentlich zugängliche Grünfläche** entstehen. Die Parkanlage der Kliniken an der Doberaner Straße

Köln

Die Stadt Köln hat ein Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum erstellt. Hier sind Planungsansätze, Charakterisierungen von verschiedenen Räumen und der Umgang mit solchen sowie die Festlegung und Beschreibung gewisser Standards, festgehalten, die bei der Gestaltung der öffentlichen Räume berücksichtigt werden sollen.

Gestaltungshandbuch

GESAMTSSTRATEGIE FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM DER STADT KÖLN



Quelle: www.stadt-koeln.de

sollte als eine der wenigen Grünflächen im Norden der KTV als öffentlich zugängliche Grünfläche gestaltet werden. Hier sollten Gespräche mit dem Land und der Universitätsmedizin geführt werden. Durch die bereits vorhandene Umzäunung ist hier auch eine zeitliche Zutrittsbeschränkung möglich, um Nachtruhe zu gewährleisten.

In **Zwickau** wurde die denkmalgeschützte Rosenwiese umgestaltet. Der Schwerpunkt lag auf der Gestaltung und Sanierung von Wegen, der Einrichtung einer Spielfläche und eines überdachten Treffpunkts für Jugendliche sowie auf der Pflege (auch Rückschnitt + Entfernung) von Baumbestand und der Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Sitzmobiliar, Beleuchtung und Abfalleimern. Die Neugestaltung hat sich an den historischen Vorgaben orientiert.



Quelle: www.zwickau.de

rücksichtigen – genügend Sitzmöglichkeiten sind herzustellen. Für Jugendliche ist es wichtig auch mal unbeaufsichtigt und selbstgestaltet ihre Freizeit zu verbringen. Räume/Orte, die von Jugendlichen selbst gestaltet werden können, werden immer weniger und sind deshalb auch beim Grün- und Freiraumkonzept zu berücksichtigen. Unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen können Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen in einem **Konzept zur Entwicklung einer beispielbaren Stadt** aufgenommen werden und entsprechend in die Gestaltungskriterien für den öffentlichen Raum, sei es für eine Platzgestaltung, Straßenraumgestaltung oder die Gestaltung von Blockinnenbereichen, integriert werden. Diese Gestaltungskriterien sollen auch bei der Erneuerung von **Spielplätzen** berücksichtigt werden. Die Spielgeräte auf den Spielplätzen am Lindenpark und in der Gewettstraße sind nicht mehr zeitgemäß. Bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass Spielgeräte für Kinder unterschiedlichsten Alters vorhanden sind und Aufsichtspersonen die Möglichkeit haben, sich hinzusetzen. Zusätzlich sollen **Spielelemente** entlang der Wege installiert werden. Aufbauend auf dem Konzept zur beispielbaren Stadt sollen Spielobjekte entlang von ermittelten Kinderwegen aufgestellt werden. Um weitere Flächen für Kinder und Jugendliche bereitstellen zu können sollen **Potenzialflächenuntersuchungen** durchgeführt werden. Hierfür sollen Gespräche mit Eigentümer*innen geführt und Voraussetzungen zur Einrichtung von Spielorten, Treffpunkten und Graffitiwänden (z. B. am Stadthafen, im Bereich der Borwinschule, südlich des Lindenparks) geschaffen werden.

9 Orte für Kinder- und Jugendliche schaffen. Bei der Gestaltung der öffentlichen wie halböffentlichen Grün- und Freiflächen sind Orte für Kinder und Jugendliche zu berücksichtigen und zu gestalten. Kinder und Jugendliche haben andere Ansprüche an ihre Lebenswelt. Bei Kindern ist zu berücksichtigen, dass der öffentliche Raum und die Wege sicher sind, sodass Kinder auch mal alleine ohne Aufsicht spielen gehen können. Zudem sind auch die Bedürfnisse der Aufsichtspersonen zu be-

10 Umgestaltung Elisabethstraße und Freianlagengestaltung Elisabethcampus als Ort der Begegnung. Für eine Schulwegsicherung und zur Herstellung von Flächen für Kinder und Jugendliche soll die Elisabethstraße verkehrsberuhigt bzw. für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Hierfür wurden Varianten (siehe städtebauliche Lupen) erarbeitet.

Griesheim gilt als erste beispielbare Stadt Deutschlands. Hier wurde den Kindern Freiraum zurückgegeben und Kinderwege wieder attraktiv gestaltet. Entlang der Wege wurden Spielobjekte, die zum Aneignen (Klettern, Hüpfen, Sitzen) dienen, installiert. Zusätzlich wurden Straßen zu „Spielstraßen auf Zeit“, die für jeweils einen Nachmittag zum Spielen und nicht für Autos dienen. Für die sogenannten Spielwege wurde ein Plan erstellt, der alle relevanten Kinderorte, wie Schule, Spielplätze u. ä. darstellt und miteinander verknüpft. www.bespielbare-stadt.de



Quelle: www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de/project/bespielbare-stadt-griesheim/

Plätze mit Aufenthaltsmöglichkeiten gestalten

Die Gestaltung von Plätzen bestimmt, wie intensiv diese genutzt werden. Beeinflusst wird die Qualität der Plätze dabei auch von dem stark oder weniger stark vertretenen Kraftfahrzeugverkehr und den damit einhergehenden Lärmbelastungen. Bei der Gestaltung von Platzbereichen sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Erreichbarkeit/Zugänglichkeit für Alle muss gewährleistet sein – eine barrierefreie Gestaltung und Verbindungen sind zu berücksichtigen.
- Je nach Charakter des Platzes, sind Nutzungen (z. B. Gastronomie) in den angrenzenden Gebäuden sowie eine multifunktionale Nutzbarkeit des Platzes in die Planung mit einzubeziehen.

- Sicherheit, Bequemlichkeit und Sauberkeit sind wesentliche Elemente, die Plätze attraktiv machen.
- Möglichkeiten den Raum als Treffpunkt zu nutzen, sind zu schaffen.

Bausteine

11 Gestaltung und Herstellung von Plätzen/Platzbereichen. Als Verlängerung des Fußgängerbereiches am Brink soll im Bereich Barnstorfer Weg/Leonhardstraße ein Platzbereich geschaffen werden. Gestaltungsmöglichkeiten werden in einer städtebaulichen Lupe (s.a. Kapitel 6.2.1) dargestellt. Zusätzlich sollen **bestehende Platzbereiche neugeordnet** und Verweilorte mit Aufenthaltsqualität ohne Konsumzwang geschaffen werden. So dient der **Ulmenmarkt** derzeit lediglich zum Parken. Durch eine Neuordnung sollen hier auch Verweilorte entstehen (s.a. Kapitel 6.2.1). Der **Doberaner Platz** dient derzeit als ÖPNV-Knotenpunkt und Marktplatz. Für mehr Aufenthaltsqualität sollte der Kfz-Verkehr noch weiter verringert und Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Bei der Gestaltung ist die Unterbringung von Mobilitätshubs zu berücksichtigen. Der Platzbereich **Am Röper** liegt direkt an der S-Bahn-Station Parkstraße und dient als Eingangsbereich in Richtung Ulmencampus. Seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt wird mit der Erweiterung des Ulmencampus steigen. Neben Aufenthaltsmöglichkeiten, die Unterbringung von Mobilitätsangeboten (Radleihsystem, Lastenräder) und Fahrradabstellmöglichkeiten soll an diesem neuralgischen Punkt eine Lösung zur Entwässerung als Modellprojekt entwickelt werden.

München-Sendling

Hier wurde ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt, der Harras, zu einem attraktiven Platzbereich umgestaltet. Der Kfz-Verkehr wurde neugeordnet, wodurch auf Fahrbahnen verzichtet werden konnte und Raum für eine großzügige Platzfläche entstehen konnte. Zur Erleichterung der Querbarkeit der verbleibenden Fahrbahnen wurden Mittelinsel eingerichtet. Zudem wurden Radverkehrsanlagen geschaffen und

Bikesharing statt Kfz-Stellplätze eingerichtet. Als prägendes Element wurden vorhandene Platanen durch neue ergänzt.



Quelle: Landeshauptstadt München 2013

Gestaltung von Blockinnenbereichen

Die KTV ist geprägt durch eine Blockrandbebauung, die geschützte Freiräume im Blockinneren entstehen lässt. Viele der Blockinnereiche werden überwiegend zum Parken genutzt und sind wenig gestaltet. Hier gilt es wohnungsnaher Erholungsräume zusammen mit den Eigentümer*innen zu gestalten und den Parkraum neu zu ordnen, so dass die Blockinnereiche multifunktional genutzt werden können. Als positives Beispiel ist die Gestaltung des Blockinnenbereiches Waldemarstraße/Fritz-Reuter-Straße/Margarethenstraße heranzuziehen.

Bei der Gestaltung von Blockinnenbereichen sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Eine multifunktionale Nutzung (Spielen, Aufenthalt, Parken etc.) soll möglich sein.
- Blockinnenbereiche sollen für Alle zugänglich sein.
- Parken soll weiterhin möglich sein.
- Aufenthaltsmöglichkeiten für die Nachbarschaft sollen geschaffen werden.
- Teilbereiche sollen entsiegelt werden.
- Bestehendes Gewerbe soll nicht verdrängt werden.
- Die Begrünung in den Blockinnenbereichen soll gefördert werden

Bausteine

12 Gestaltung von Blockinnenbereichen als Aufenthalts- oder Naherholungsräume. Durch Entsiegelung und Neuordnung der Funktionen (Parken, Wege, öffentliche und private Grünbereiche) sollen attraktive geschützte Räume entstehen. **Im Blockinnenbereich Ulmenstraße/Elisabethstraße/Waldemarstraße soll eine öffentlichen Grünfläche** geschaffen werden. Im Zuge der Neuordnungsmaßnahme und dem Bau der Mensa an der Ulmenstraße soll auch der Blockinnenbereich gestaltet werden. Eine Wegeverbindung zwischen Waldemarstraße und Ulmenstraße sowie die vorhandenen und schützenswerten Grünstrukturen sollen erhalten bleiben.

Rostock, KTV:

Im Blockinnenbereich zwischen Waldemarstraße, Borwinstraße und Margaretenstraße wurde bereits ein Blockinnenbereich als öffentlicher grüner Spiel- und Aufenthaltsort gestaltet. Die Neugestaltung wird positiv angenommen. Hier fehlt es nur noch an einer durchgehenden Querungsmöglichkeit.



Ausstattung des öffentlichen Raumes

Der öffentliche Raum soll entsprechend seiner Nutzungsanforderungen mit Mobiliar oder ergänzenden Einrichtungen ausgestattet werden. Zum einen geht es darum Plätze und Grünbereiche mit Mobiliar auszustatten, zum anderen sollen zum Beispiel öffentliche Toiletten eingerichtet werden, um die Nutzbarkeit der öffentlichen Räume zu verbessern. Mobiliar zur Freiraumgestaltung muss dabei zahlreichen Anforderungen standhalten.

Bausteine

13 Ergänzung des Stadtmobiliars und der Stadt Begrünung. Das Stadtmobiliar soll möglichst multifunktional sein und zahlreichen Nutzungsanforderungen gerecht werden. So kann der knappe Platz im Straßenraum und auf Plätzen für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar gemacht werden. Eine lange Haltbarkeit und ein möglichst geringer Pflegeaufwand sind bei der Möblierung Voraussetzung. Zudem können Bänke für unterschiedliche Generationen eingerichtet werden. Zum Stadtmobiliar gehören darüber hinaus Mülleimer, die sich in ihrer Gestaltung an den Bänken orientieren und im besten Fall solarbetrieben sein sollen, Pflanzkübel, die multifunktional nutzbar sind und Beleuchtungsanlagen, die in Teilbereichen ergänzt und erneuert werden sollen. Auch **temporäres Stadtmobiliar**, wie z. B. Parklets können zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten durch die Erweiterung von Gehwegen schaffen. Durch das Aufstellen zusätzlicher **Mülleimer** könnte dem Müllproblem entgegengewirkt werden. Es wurden bereits Abfallbehälterschranke vom Typ „Drive In“ mit einem großen Fassungsvermögen aufgestellt, wodurch sich die Verunreinigungen durch Nebenablagerungen spürbar verbessert hat. Dieses Behältersystem soll noch weiter ausgebaut werden. Durch die Ergänzung der Stadt Begrünung kann zusätzlich eine ästhetische Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht und eine klimatische Verbesserung im Stadtgefüge erzielt werden. Zur Ausstattung des öffentlichen Raumes gehört auch der **Bau einer öffentlichen, barrierefrei zugängli-**

chen Toilette. In der KTV gibt es bisher keine öffentliche Toilette, dabei gehören sie zur Daseinsvorsorge in eine lebenswerte Stadt. Vor allem für Kinder und Senior*innen dient die Bereitstellung von Toiletten einer flexibleren Nutzung des öffentlichen Raumes. Eine barrierefreie Gestaltung ist dabei zu berücksichtigen. Potenzielle Standorte für öffentliche Toiletten stellen beispielsweise der Saarplatz, der Margaretenplatz oder der Lindenpark dar. Auch im Bereich von Spielplätzen ist die Einrichtung von öffentlichen Toiletten sinnvoll. Im Bereich der Spielplätze Zochstraße, Patriotischer Weg, im Blockinnenbereich Waldemarstraße / Fritz-Reuter-Straße / Borwinstraße soll die Einrichtung von öffentlichen Toiletten geprüft werden. Als schnelle Lösung könnte das Konzept „**Nette Toilette**“ in der KTV initiiert werden. Als „Nette Toilette“ wird eine von Gewerbetreibenden gratis zur Verfügung gestellten Toilette bezeichnet. Die Gewer-

In Gröbenzell wurde ein Banksystem für den gesamten Ort mit dem Ziel Aufenthalts- und Rastmöglichkeiten für Alle zu schaffen, etabliert. Bei der Entwicklung spielten Zweckmäßigkeit, Nachhaltigkeit, Vernetzung, Design und die Standorte der Bänke eine Rolle. So wurde zum Beispiel eine „Jugendbank“ sowie eine „Seniorenbank“, eine „Familienbank“, ein „Sessel“ und eine „Liege“ entwickelt und aufgestellt. Die verschiedenen Sitzmöbel bedienen die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer*innen.



Quelle: Prietzsch, W. 2016, <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/fuerstenfeldbruck/groebenzeller-sitzgelegenheiten-schoener-sitzen-im-park-1.3212605>

betreibenden erhalten für diese Dienstleistung von der Kommune eine Aufwandsentschädigung für die Pflege der Toilette (siehe www.die-nette-toilette.de).

Belebung des öffentlichen Raumes

Zusätzlich zur Ausstattung des öffentlichen Raumes ist es wichtig das nachbarschaftliche Miteinander zu fördern und die Identifikation mit dem Stadtteil zu stärken. Durch die Stärkung nachbarschaftlicher Netzwerke, Veranstaltungen, selbstverantwortliche Pflegemöglichkeiten und die Ermöglichung von Teilhabe und Engagement kann der Bezug zum Stadtteil gestärkt werden.

Bausteine

14 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.

Neben der Beteiligung bei Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, könnten zur Belebung des öffentlichen Raumes mehr Stadtteilstellen für den KFZ zeitweise gesperrten Straßenräumen stattfinden oder es könnten Wettbewerbe, wie zum Beispiel „Der schönste Vorgarten“ initiiert werden.

Exkurs: Artenschutz und Lichtverschmutzung

Neben dem Klimawandel sind das Artensterben und die Biodiversität wichtige Themen der Gegenwart. Insbesondere im Stadtgebiet der KTV mit teilweise älteren Gebäudestrukturen sind mehrere schützenswerte und europäisch geschützte Arten bekannt (z.B. die Erdkröte, verschiedene Brutvogel- und Fledermausarten). Grundsätzlich ist bei den städtebaulichen Planungen der Artenschutz (Bundesnaturschutzgesetz, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) zu berücksichtigen (Datengrundlagen: Umweltkartenportal M-V (LUNG), Brutvogelatlas der Hansestadt Rostock (Nehls et al. 2018) sowie weitere Merkblätter des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen).

Auch das Thema der Lichtverschmutzung muss bei künftigen Planungen zwingend berücksichtigt werden. Lichtimmissionen gehören nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu den schädlichen Umwelteinwirkungen. Darüber hinaus spielt die Beleuchtung für gebäudebewohnenden bzw. nachtaktiven Arten (Brutvögel und Fledermäuse) eine wichtige Rolle.

15 Urban Gardening Projekte fördern + Konzept zur Essbaren Stadt entwickeln.

Gemeinschaftliches Gärtnern im öffentlichen und privaten Raum liegt im Trend und bietet sich auch in der KTV an. Die Freiflächen und v. a. privaten Grünflächen sind begrenzt und das Bedürfnis nach mehr qualitätvollen, wohnungsnahen Freiräumen hoch. Durch die Einrichtung von (Hoch-)beeten oder größeren Grünflächen auf Brachflächen als Zwischennutzung, auf Dächern, auf Quartiersgaragen oder im öffentlichen aber auch privaten Raum, kann der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben werden Blumen, Gemüse und Obst selbstverantwortlich anzubauen und zu pflegen. Zusätzlich könnten Beete eingerichtet werden, die von den schulischen Einrichtungen gepflegt werden. Urban Gardening würde dabei nicht nur den öffentlichen Raum grüner gestalten und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sondern wäre auch eine Bildungsaufgabe. Bei Wohnprojekten sollten zudem Gemeinschaftsgärten mitgeplant werden. Die Einrichtung solcher Gärten könnte die Stadt obligatorisch vorgeben - hierbei muss aber in erster Linie auf die private Initiative gesetzt werden. In Zusammenhang mit der Förderung von Urban Gardening Projekten soll ein Konzept zur Essbaren Stadt entwickelt werden. Bereits am 07. September 2016 hat die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock den Beschluss zur Umsetzung des Konzeptes „Essbare Stadt“ gefasst. Mit dem Beschluss bekennt sich die Hanse- und Universitätsstadt Rostock dazu, sich an dieser bundesweiten Bewegung „Essbare Stadt“ zu beteiligen. Ziel ist es ein Konzept zu erstellen, im dem sowohl bereits bestehende sowie auch zukünftige Flächen für Urban Gardening dargestellt werden. Zu erwähnen ist, dass die Anpflanzung von Obstbäumen bzw. von Gehölzen mit essbaren Früchten seit Jahren in Rostock erfolgreich in öffentlichen Grün- und Parkanlagen umgesetzt wird. Beispielhaft zu nennen ist für den Geltungsbereich des städtebaulichen Rahmenplans die öffentliche Grünfläche im Bereich der Ulmenstraße/Hospitalstraße, Aufgang zur S-Bahnhaltestelle Parkstraße. Hier befindet sich schon eine Obstwiese, die entsprechend des Konzeptes weiterentwickelt werden soll. (Nähere Infos dazu im Konzept „Grüne Welle - Stadtgarten Rostock - Kleingartenentwicklungskonzept“ (Veröffentlichung im Frühjahr 2022 geplant)).

Urban Gardening

Eine kleinräumige, gärtnerische Nutzung städtischer Fläche. Bewohner*innen können in Pflanzkübeln oder Beeten eigenverantwortlich Blumen, Obst und Gemüse anbauen.

Hamburg St. Pauli: Auf dem Dach einer Tiefgarage wurde auf Initiative von Bewohner*innen ein Gemeinschaftsgarten, das Gartendeck, angelegt. Durch den Garten werden gemeinschaftliche Strukturen wiederbelebt. Die Nachbarschaft lernt sich bei gemeinsamen gärtnern und gemeinsamen Veranstaltungen kennen. www.gartendeck.de



Quelle: <https://www.flickr.com/photos/30537028@N04/8718985133/in/photostream/>

Regenentwässerung

Zur Entlastung der Entwässerungsachsen und zum Umgang mit Starkregenereignissen werden im Bereich der Entwässerungsachsen Maßnahmen zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung zum Rückhalt von Niederschlagswasser empfohlen (wie z.B. Anlegung von Tiefbeeten entlang der Straßen)

16 Modellprojekt Versickerung und Bewirtschaftung von Regenwasser durch die Anlage von **Tiefbeeten**. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades in der KTV und immer häufiger auftretenden Starkregenereignissen und damit einhergehenden möglichen Überschwemmungen, ist eine erweiterte Regenwasserbewirtschaftung notwendig. Die Regenwasserversickerung kann z. B. zusätzlich über Tiefbeete erfolgen, die entlang von Entwässerungsachsen angelegt werden.

Die Stadt **Hamburg** hat ein Dokument mit Hinweisen für eine wassersensible Straßenraumgestaltung erstellt. So kann für den Umgang mit Regenwasser z. B. ein kombiniertes System etabliert werden, um die Belastung der Kanalnetze und Vorfluter zu verringern, das Grundwasser anzureichern und das Stadtklima zu verbessern. Die sogenannten Mulden-Rigolen-Tiefbeete (s. u.) erhöhen zudem die Freiraumqualität.



Quelle: <https://www.hamburg.de/contentblob/4458538/2d89eeb5db6269e28ade344430a08bc9/data/wassersensible-strassenraumgestaltung.pdf>

Exkurs: Klimaschutz und Klimaanpassung im öffentlichen Raum

Zum Einen geht es hier um die Frage, wie der Klimawandel verhindert bzw. abgeschwächt werden kann. Zum Anderen müssen Maßnahmen ergriffen werden, um sich besser auf die Folgen des Klimawandels einstellen zu können.

Zum Klimaschutz tragen Bausteine bei, die zur Reduzierung der Co2-Emissionen, z.B. durch energieeffizientes Bauen und Sanierungen, Nutzung erneuerbarer Energien oder Reduzierung des Stromverbrauchs beitragen.

Zur Klimaanpassung tragen Bausteine bei, durch die auf die Folgen des Klimawandels zum Schutz von Mensch und Umwelt reagiert wird. Hierfür sollte zunächst der Stadtraum auf seine Klimaanfälligkeit analysiert werden. Aktuelle Ergebnisse und Analysen sowie erste Maßnahmenvorschläge sind in der Klimaanalyse- und den Planungshinweiskarten (HRO, 2020) dargelegt. Nicht alle räumlichen Strukturen und Bewohner sind gleichermaßen anfällig. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades ist in der KTV davon auszugehen, dass die Gefahr einer Überhitzung und von Überschwemmungen bei Starkregenereignissen höher ist als in anderen Gebieten der Stadt. Durch die Wasserflächen der Warnow und großflächiger Grünstrukturen, wie dem Lindenpark können diese Effekte bereits abgeschwächt werden. Für die Größe und die Bevölkerungsdichte der KTV sind diese Flächen jedoch nicht ausreichend.

Weitere Bausteine zum Klimaschutz und Klimaanpassung sind unter Kapitel 6.3 zu finden.

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt



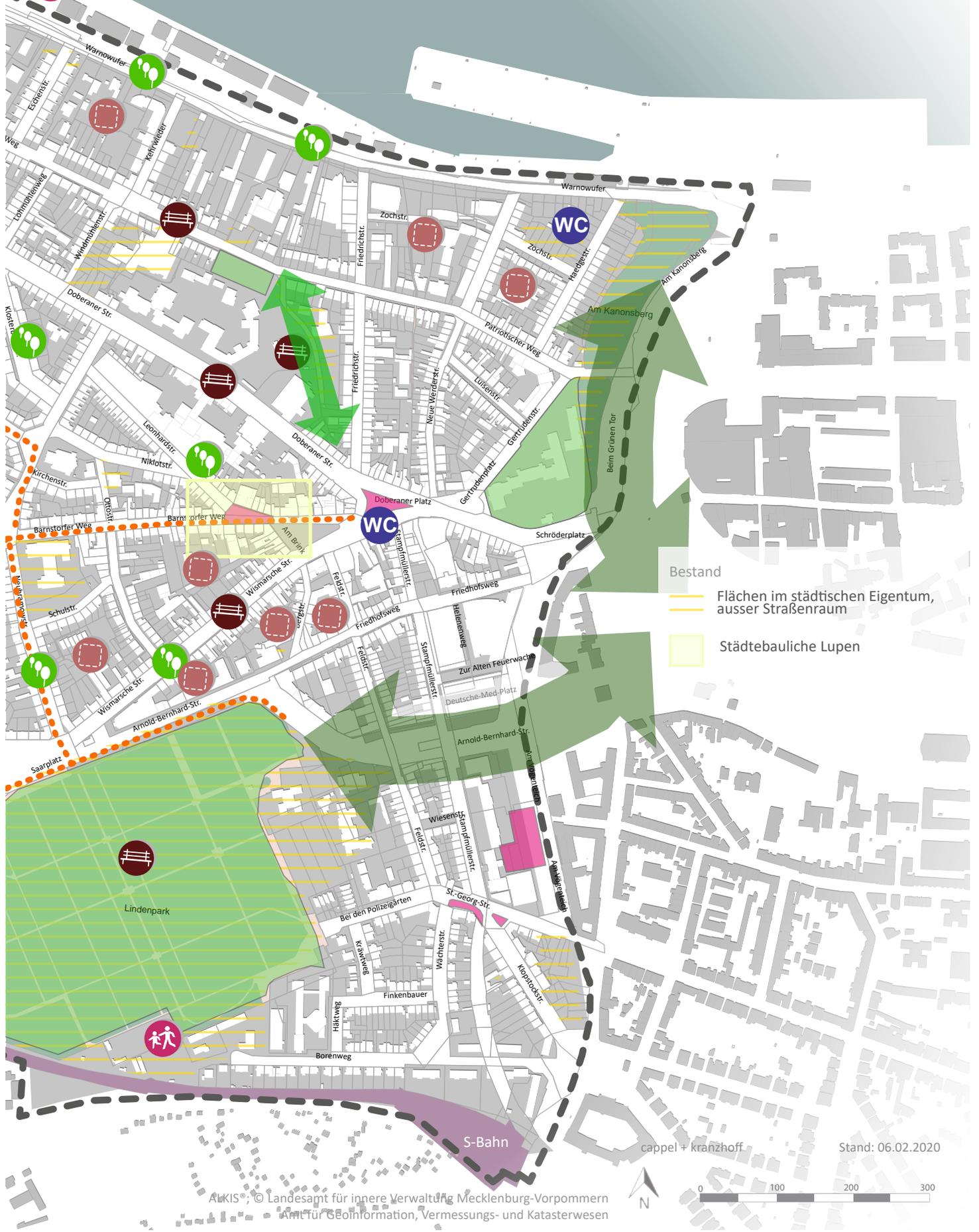
Handlungsansätze

-  Grünflächen gestalten/pflegen/erhalten
-  Platzbereiche gestalten
-  Gestaltung potenzieller Kinderwege (Konzept erarbeiten)
-  Spielplatz erneuern
-  Orte für Kinder + Jugendliche schaffen (Standorte prüfen)
-  Freianlagengestaltung Elisabeth-campus
-  Blockinnenbereiche entsiegeln und neuordnen sowie öffentliche und private Grünbereiche schaffen
-  Stadtmobiliar ergänzen
-  Einrichtung öffentlicher Toiletten (Standorte prüfen)
-  Begrünung ergänzen
-  Weiterentwicklung Obstwiese
-  straßenunabhängige grüne Fußwege gestalten/schaffen
-  Grünverbindungen stärken

Nicht verortete Handlungsansätze

-  Gestaltungshandbuch
-  „Nette Toilette“ initiieren
-  Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
-  Klimaaspekte in Bebauungsplänen verankern
-  Modellprojekt „Tiefbeete als sichtbares Entwässerungssystem“

Grün- und Freiraum Konzept



AKIS®, © Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern
 Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen

Abb. 105.

Plan Grün- und Freiraumkonzept

6.3. Nutzung und Bebauung

Das Konzept zur Nutzung und Bebauung beschäftigt sich zum einen mit der äußerlichen Gestalt (der Bebauung), zum anderen mit der Nutzung der Gebäude und des öffentlichen Raumes, welche ebenfalls Einfluss auf die Stadtgestalt hat. Die KTV ist ein beliebter Wohnstandort, dennoch sind die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung sowie die Entwicklung von Gemeinbedarfseinrichtungen und Schaffung von Treffpunkten wichtige Faktoren für die Entwicklung des Stadtteils.

Wohnfunktion schützen und stärken

Wohnen ist die zentrale Funktion der KTV. Aufgrund der innenstadtnahen Lage ist der Stadtteil sehr beliebt. Durch die hohen Nachfrage ist die KTV auch von Mietpreissteigerungen betroffen. Es gibt nicht genügend Nachverdichtungspotenziale, weshalb günstiger Wohnraum hauptsächlich durch politische Wohnungsmarktsteuerung angeboten werden kann. Auflagen hinsichtlich der Preissegmente, Belegungsbindungen, die soziale Durchmischung und unterschiedliche Wohnformen sind Voraussetzung für die Etablierung nachbarschaftlicher Gemeinschaften.

Baustein

17 Förderung von unterschiedlichen Wohnformen. Neben den normalen Mietwohnungen soll das Angebot an Sozialwohnungen gestärkt, der Ausbau barrierefreier Wohnungen gefördert und alternativen Wohnformen ermöglicht werden. Eine Handhabe ist hier derzeit nur bei städtischem Eigentum oder bei der städtischen Wohnungswirtschaft (Wiro) möglich. Den Privateigentümern müssen Anreize gegeben werden, z. B. durch die Förderung von barrierefreiem Wohnungsausbau.

Versorgung der Bevölkerung sichern

Die KTV ist ein gemischtes Quartier, in dem sich die Wohnbevölkerung auf kurzem Wege versorgen kann. Die Versorgung gilt es zu sichern und bedarfsorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört es auch das gastronomische Angebot zu erweitern, u. a. durch die Bereitstellung von Flächen für Außengastronomie.

Bausteine

18 Bedarfsorientierte Nutzungskonzepte für Leerstände entwickeln. Um bedarfsorientiert Nutzungen zu etablieren, sollten im Vorwege Nutzungskonzepte entwickelt werden, die zum Beispiel zur Stärkung der Nahversorgung kleinere Versorger in leerstehenden Erdgeschossen vorsehen. Hier würden sich zum Beispiel Unverpackt-Läden oder kleinere Gemüsehändler anbieten. Eine gezielte Ansprache von Betreibern durch die Verwaltung, den KTV-Verein oder einem neuen Stadtteilmanagement wird empfohlen. Zur Stärkung vorhandener Gewerbestrukturen und insbesondere der Gastronomie sollen mehr **Flächen für Außengastronomie bereitgestellt werden.** In der KTV gib es nur wenig Leerstände. Zur Förderung des gastronomischen Gewerbes sollen im öffentlichen Raum mehr Möglichkeiten für

Krefeld: Um den Bedarf an U3-Betreuungsplätzen kurzfristig zu decken, wurden zeitweise in leerstehenden Ladenlokalen Kita-Dependancen eingerichtet.



Außengastronomie geschaffen werden, die nicht im Konflikt mit dem Fuß- und Radverkehr stehen. Durch den Wegfall von Parkplätzen könnte dieser Flächenbedarf bereitgestellt werden (s. a. 6.1 Verkehrskonzept).

Nachhaltiges und umweltbewusstes Leben fördern

Neben dem Einsatz jeden Einzelnen, können Leitlinien und Fördermöglichkeiten ein nachhaltiges und umweltbewusstes Leben in der KTV ermöglichen. Zu einem nachhaltigen und umweltbewussten Leben können auch Informationsabende und Bildungsangebote zum Thema beitragen. So kann das Bewusstsein zum Thema Klimaschutz und Klimaanpassung gestärkt werden. Ebenso trägt die Förderung alternativer Mobilitätsformen und die Stärkung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs zu einem umweltbewussteren, nachhaltigeren Leben bei. Hierzu siehe Maßnahmenbaustein unter 6.1. Verkehr und Straßenräume.

19 Zur Förderung einer energetischen Quartiersentwicklung sollte zunächst ein energetisches Quartierskonzept erstellt werden. Für Teile der KTV bietet sich die Beantragung zur Aufnahme in das KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ an. Das Programm fördert integrierte Quartierskonzepte, welche technische und wirtschaftliche Einsparpotenziale benennen und Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude und der Infrastruktur, insbesondere der Wärmeversorgung sowie den Einsatz erneuerbarer Energien entwickeln. Dabei gilt es, Belange einer sicheren, bezahlbaren wie klima- und ressourcenschonenden Energieversorgung in eine Entwicklungsstrategie auf Quartiersebene zu integrieren, in der städtebauliche, denkmalpflegerische, baukulturelle, wohnungswirtschaftliche und soziale Belange Berücksichtigung finden. Das Konzept fungiert als zentrale strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für eine an der Gesamteffizienz energetischer Maßnahmen ausgerichtete Investitionsplanung in Quartieren. Zu-

dem werden Zuschüsse für ein anschließendes Sanierungsmanagement vergeben, welches die Planung sowie die Realisierung der Maßnahmen begleitet und koordiniert. Eine umfangreiche Beratung bei Modernisierungsmaßnahmen insbesondere, wenn diese in Einklang mit dem historischen Stadtbild gebracht werden sollen, kann für eine behutsame Weiterentwicklung des Stadtteils besonders hilfreich sein. Durch die **Förderung energetischer Sanierungen** kann ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und Wohnnebenkosten (u. a. auch Erneuerung der Heiztechnik) eingespart werden. Es gibt verschiedene Fördermöglichkeiten. Um die Übersicht zu erhalten, sollen Beratungen auf Stadtteilebene stattfinden. Energetische Sanierung ist dabei stets im Einklang mit dem historischen Stadtbild umzusetzen. Auch hierzu sollen Beratungen für die Eigentümer*innen stattfinden. Auch die Anlage von Solarthermie in den Blockinnenbereichen bzw. historisch weniger geprägten Bereichen soll zugelassen und gefördert werden. Hierzu kann sich an der Solarpotenzialanalyse orientiert werden (s. Masterplan 100% Klimaschutz). Durch den Einsatz **energieeffizienterer Straßenbeleuchtung** kann ebenfalls ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Für die Gesamtstadt gibt es ein Konzept für energieeffizientere Straßenbeleuchtung, das auf Stadtteilebene sukzessive bei Maßnahmen im Straßenraum umgesetzt werden soll. Ebenso kann die Förderung von **Gründächern und Fassadenbegrünung** sowie Gestaltung von Freiflächen auf Gebäuden, etwa von Supermärkten einen Beitrag zur



Beispiel für Fassadenbegrünung

Verlangsamung des Klimawandels leisten und zur Klimaanpassung dienen. Hierfür sollen quartiersorientierte Unterstützungsansätze formuliert werden und Potenziale abgeschätzt werden. Historisch bedeutende Fassaden, insbesondere der Gründerzeitarchitektur sollten nur unter Wahrung der Gebäudestruktur und im Einklang mit dem Denkmalschutz begründet werden.

Bildungs- und Betreuungseinrichtungen fördern

Das Angebot an Betreuungseinrichtungen ist zwar groß, jedoch für die Vielzahl an Kindern nicht ausreichend. Um den Bedarf an Betreuungsplätzen gerecht zu werden, müssen weitere Angebote geschaffen werden. Auch das Bildungsangebot muss weiter ausgebaut werden. Hierfür ist die Sanierung der Borwinschule bereits vorgesehen.

Bausteine

20 Zum Ausbau und der Errichtung von **Gemeinbedarfseinrichtungen** sollte zunächst eine **Untersuchung der Potenzialflächen** durchgeführt werden, z. B. zur Ansiedlung von weiteren Kinderbetreuungseinrichtungen. Die Flächenkonkurrenz in der KTV ist groß und es gibt nur wenige Potenzialflächen, die sich für die Herstellung von Betreuungsangeboten anbieten würden. Auch leerfallende Erdgeschosszonen sollen zur Einrichtung von Betreuungsangeboten herangezogen und untersucht werden. Auf dem **Elisabethcampus** ist die Einrichtung eines Hortes bereits vorgesehen. Der Grünstreifen und die angrenzende Fläche am Ratsplatz sind im Eigentum der Stadt. Hier ist die Einrichtung einer Schulerweiterung mit Hortnutzung geplant. Eine weitere **Gemeinbedarfseinrichtung soll an der Waldemarstraße** angesiedelt werden. Die Blutspendestation der Uniklinik wird voraussichtlich den Standort an der Waldemarstraße verlassen. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beabsichtigt die Flächen zu kaufen und dort Gemeinbedarfsangebote, wie eine Horterweiterung, Kita, Jugendhilfeangebote oder Seniorenwohnen zu ermöglichen. Des Weiteren

ist die **Teilsanierung und Erweiterung der Borwinschule** geplant. Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen und eine Erweiterung sind bereits als Maßnahme in der mittelfristigen Investitionsplanung des Eigenbetriebs „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock“ (KOE) eingeplant. Zunächst dient ein mobiles Bauelement auf der Grünfläche Ecke Am Kabutzenhof/Elisabethstraße als Erweiterungsbau. Ergänzend könnte ein **selbstverwalteter Jugendtreff** eingerichtet werden. In der KTV bedarf es an einem offenen Freiraum für Jugendliche, den sie selbstorganisiert gestalten können. Dadurch wird den Jugendlichen nicht nur ein Raum, sondern auch ein politisches und soziales Lernfeld geboten. Zusätzlich zu den potenziellen Standorten (s. Abb 104) können leerstehende Gebäude bzw. Erdgeschosse oder eine Freifläche für Bauwagen in Frage kommen.

Kultur und soziale Einrichtungen im Stadtteil fördern

Die Kultur in der KTV ist zum einen durch die Universitätsstandorte, zum anderen durch Kultureinrichtungen geprägt. Besonders wichtige Institutionen stellen das Peter-Weiss-Haus, das Kunst- und Medienzentrum Frieda 23, das Volkstheater Rostock und das Theater des Friedens dar. Diese gilt es zu stärken und zu erweitern. Auch soziale Einrichtungen, wie ein offener Jugendtreff oder touristische Installationen, wie ein Geschichts- und Kulturpfad können zu einer Stärkung der kulturellen Vielfalt im Stadtteil führen.

Bausteine

21 Förderung der Kulturinstitutionen und Kulturschaffenden. Zur Stärkung der Kultur im Stadtteil, sollte auch bei Wegzug des Theaters eine kulturelle Nachnutzung an diesem Standort angestrebt werden. Bei einer Neubebauung soll die Blockrandbebauung entlang der Windmühlenstraße wiederhergestellt werden. Zusätzlich könnte im Bereich der Brauerei ein **Kreativquartier** entwickelt werden. Hier haben sich bereits Kulturinstitutionen wie das Peter-Weiß-Haus etabliert. Im Anschluss an das Peter-Weiß-Haus im Blockinnenbereich bietet sich die Ansiedlung von weiterer Kreativwirtschaft an. Hier sind Gespräche mit dem Eigentümer, der Brauerei, zu führen. Zusätzlich bietet sich auch der Bereich rund um das Theater zur Entwicklung eines Kreativquartiers an. Auch die Einrichtung eines **Kultur- und Geschichtspfads** kann zur Förderung des Tourismus im Stadtteil beitragen. Tourismus spielt in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine wichtige Rolle. Die KTV ist jedoch eher als innenstadtnahes Wohnquartier bekannt. Die vorhandenen touristischen Hot-Spots sind weniger bekannt und der Stadthafen durch die Straße Warnowufer vom Stadtteil abgetrennt. Durch das Aufstellen von Infotafeln, die die Geschichte des Stadtteils erzählen, könnte das Kulturgut der KTV und die vorhandenen Institutionen sowie die prägende Bebauung herausgestellt werden. Die Infotafeln können sinnvoll zu einem Kul-

tur- und Geschichtspfad verbunden werden. Anknüpfungspunkte hierfür gibt es bereits im Rahmen eines Projektes am Werftdreieck.

Lüneburg, Friedenspfad

Historiker haben sich zusammen mit der Uni und einer Schule im Rahmen des Projektes Friedenspfad mit Fragen der Erinnerungskultur befasst. Die Ergebnisse können heute auf Informationstafeln, die als Pfad durch die Stadt führen, begutachtet werden. www.friedenspfad-lueneburg.de



Teilhabe ermöglichen

In der KTV soll gesellschaftliche Teilhabe unabhängig von finanziellen Möglichkeiten oder körperlichen Einschränkungen möglich sein. Dies kann durch einen barrierefreien und als Treffpunkt attraktiv gestalteten öffentlichen Raum sowie durch die Stärkung von Netzwerken und die Förderung von niedrighschwelligem Angeboten, wie z.B. im Peter-Weiss-Haus oder Waldemarhof gefördert werden.

Bausteine

22 Zur **Stärkung und zum Ausbau informeller Strukturen** kann die Einrichtung eines **Stadtteilmanagements** beitragen. Das Stadtteilmanagement soll als Anlaufstelle für die Bewohner*innen sowie Gewerbetreibenden im Stadtteil dienen. Ein Koordinator kann die Akteure aus den verschiedenen Bereichen der Verwaltung, der Politik, der privaten Wirtschaft, der Vereine und der Anwohner*innen zusammenbringen. Durch ein starkes Netzwerk und Leitlinien können die Akteur*innen langfristig befähigt werden die Stadtteilentwicklung fortzuführen. Das Stadtteilmanagement dient dazu den Grundstein zu legen und entsprechende Strukturen zu schaffen. Als kurzfristige Maßnahme, könnte der **Stadtteiltisch** wiederbelebt werden und ein **schwarzes Brett** für den Informationsaustausch zentral im Stadtteil und öffentlich zugänglich angebracht werden.

Historisches Stadtbild behutsam weiterentwickeln

Das historische Erbe der KTV soll durch den Erhalt und Wiederherstellung der historischen Bebauung, die angemessene Ergänzung durch Neubauten und eine angepasste Gestaltung und Pflege des öffentlichen Raumes erhalten werden.

Bausteine

23 Zur **Steuerung von Bauvorhaben** und um eine Nachverdichtung nur noch in Maßen zuzulassen, können **Leitlinien für (Neu-)Bauvorhaben** entwickelt werden. Die KTV ist bereits einer der dicht besiedeltesten Stadtteile. Baugenehmigungen in den Blockinnenbereichen sollen nur erteilt werden, wenn ein Beitrag zur Parkraumbeschaffung durch Kostenbeteiligung an Quartiersgaragen geleistet wird und Maßnahmen zur Klimaanpassung, wie Fassaden- oder Dachbegrünung vorgesehen sind. Im Bericht zu den Grünflächenpotenzialen werden für die KTV insgesamt 937 potenzielle Gebäude für Gründächer identifiziert. Kleinteilige Nachverdichtung durch den Ausbau von Dachgeschossen und Aufstockung einzelner Gebäude sollte weiterhin ermöglicht werden. Für eine bessere Handhabe bei der Erteilung von Baugenehmigungen sollen Leitlinien aufgestellt werden. In **Bebauungsplänen** sollen zudem Festsetzungen zum Thema Klimaschutz und Klimaanpassung gemacht werden. Zusätzlich zu den Festsetzungen der Grundflächenzahl und der überbaubaren Flächen, können frei zu haltenen öffentliche und private Grünflächen als Klimaoasen, Wasserflächen und Gehölzpflanzungen sowie Dach- oder Fassadenbegrünung festgesetzt werden.

24 Schließung von Baulücken und Herstellung von Raumkanten.

Die städtebauliche Struktur der KTV ist geprägt durch überwiegend geschlossene Straßenrandbereiche. Es gibt jedoch Bereiche, wo diese klaren Raumkanten unterbrochen sind. Fehlende Raumkanten sollen durch eine Neuordnung (z.B. entlang des Warnowufers) und Neubebauung oder Baumpflanzungen wiederhergestellt werden. Am Warnowufer kann dadurch die Stadtkante wieder geschlossen werden.

25 Sanierung und Gestaltung von Gebäuden.

Unter Berücksichtigung der historischen Strukturen soll der Gebäudebestand an moderne Wohnbedürfnisse angepasst werden. Neben einer Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude, ist auch die Herstellung barrierefreier Zugänge zu berücksichtigen. Für eine gezielte Beseitigung gestalterischer Mängel an Gebäuden ist eine direkte Ansprache der Eigentümer*innen wichtig. Daneben sollen auch die Fassaden gestaltet werden. Die künstlerische Gestaltung von Fassaden ist sehr prägend für die KTV und sollte weiterverfolgt werden. Durch die Einrichtung eines Verfügungsfonds könnten z.B. Graffitiaktionen an Fassaden, die den öffentlichen Raum prägen gefördert werden. Die schönsten Kunstwerke könnten auf einem digitalen Rundweg erlebbar gemacht oder in den Kulturpfad integriert werden. Bei Denkmalobjekten ist für die Fassadengestaltung eine denkmalrechtliche Genehmigung einzuholen.

Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Handlungsansätze

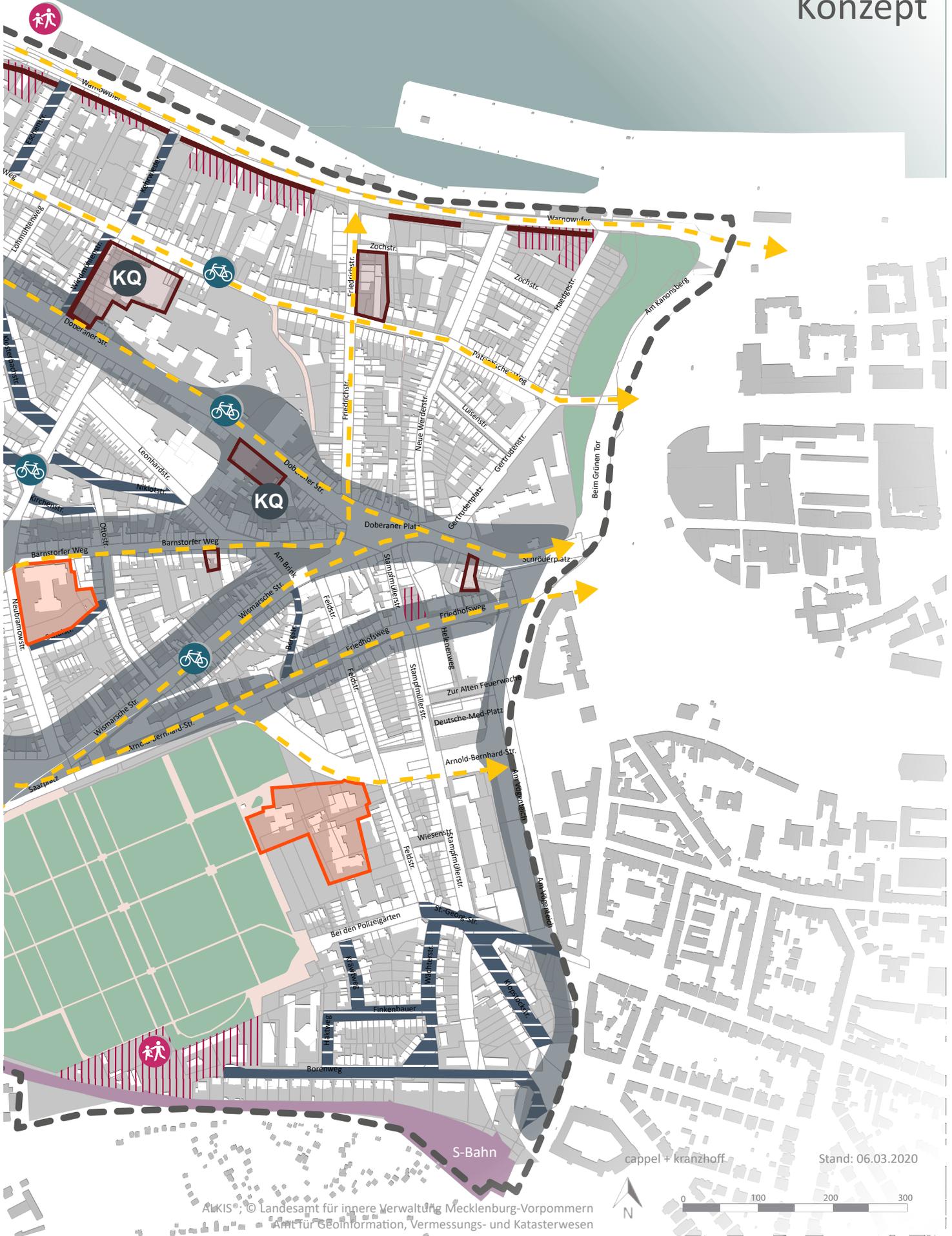
-  Versorgungseinrichtungen stärken
-  kulturelle Einrichtungen stärken
-  schulische Einrichtungen/Betreuungseinrichtungen stärken/ergänzen
-  Radverkehr stärken
-  Radverkehrsverbindungen stärken
-  Orte für Kinder + Jugendliche schaffen (Potenzialflächenuntersuchung)
-  Kreativquartier entwickeln
-  Sperrmüllsammelstellen (prüfen)
-  Potenzialflächen für unterschiedliche Nutzungen prüfen
-  Straßenrandbebauung wiederherstellen
-  Behutsame Gestaltung des Straßenraums unter Berücksichtigung historischen Natursteinpflasters (prüfen)

Nicht verortete Handlungsansätze

-  unterschiedliche Wohnformen fördern
-  Bedarfsorientierte Nutzungskonzepte entwickeln
-  Energetisches Quartierskonzept
-  energetische Sanierung, Einsatz von Solarthermie und energieeffizienter Beleuchtung fördern
-  Gründächer und Fassadenbegrünung fördern
-  Stadtteilmanagement einrichten/ Stadtteiltisch wiederbeleben
-  Erhalt/Sanierung historischer Baustrukturen
-  Sanierung von Gebäuden
-  Gestaltung von Fassaden
-  Entwicklung von Leitlinien für (Neu-)Bauvorhaben



Nutzung | Bebauung Konzept



ALKIS®; © Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern
Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen

cappel + kranzhoff Stand: 06.03.2020

Abb. 106. Plan Nutzungs- und Bebauungskonzept

6.4. Städtebauliche Lupen

Als städtebauliche Vertiefungsbereiche in der KTV, die gezielt analysiert und für die Lösungsvorschläge entwickelt werden, werden der Bereich um die Elisabethstraße, die Waldemarstraße, der aufgeweitete Platzbereich an der Ecke Barnstorfer Weg/Leonhardstraße sowie der Ulmenmarkt ausgewählt. Dort sind entweder bereits Umgestaltungsplanungen in der Vorbereitung oder wurden besondere Handlungsbedarfe und Umgestaltungspotenziale identifiziert. Die Lösungsvorschläge sind skizzenhaft und ersetzen keine Umsetzungsplanungen.

Elisabethcampus

Hier wurden bereits Handlungsbedarfe identifiziert und Planungen seitens der Stadt werden vorbereitet.

Durch die Konzentration von Gemeinbedarfs-einrichtungen im Bereich des Elisabethcampus steht

hier das Thema Schulwegsicherung im Fokus. Es gibt zwei Fußgängerüberwege, die bereits zur sicheren Querung der Schüler über die Straße beitragen. Jedoch nimmt der ruhende Verkehr innerhalb des Straßenraums viel Platz ein und wirkt als Sichtbarriere. Wiederrechtliches Abstellen von Fahrzeugen auf den Fußwegen in Kreuzungsbereichen sowie vor und hinter Überwegen erschweren die Übersichtlichkeit innerhalb des Straßenraums zusätzlich und stellen Barrieren für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen dar. Zudem fehlt es aus Richtung Elisabethstraße an einer Quermöglichkeit über die Waldemarstraße in Richtung des südlich gelegenen Horts. Eine Verbindung die vor und nach Schulschluss häufig von Kindern genutzt wird.

Für die Umgestaltung des Elisabethcampus werden drei Varianten vorgeschlagen. Die erste Variante sieht einen verkehrsberuhigten Bereich vor.

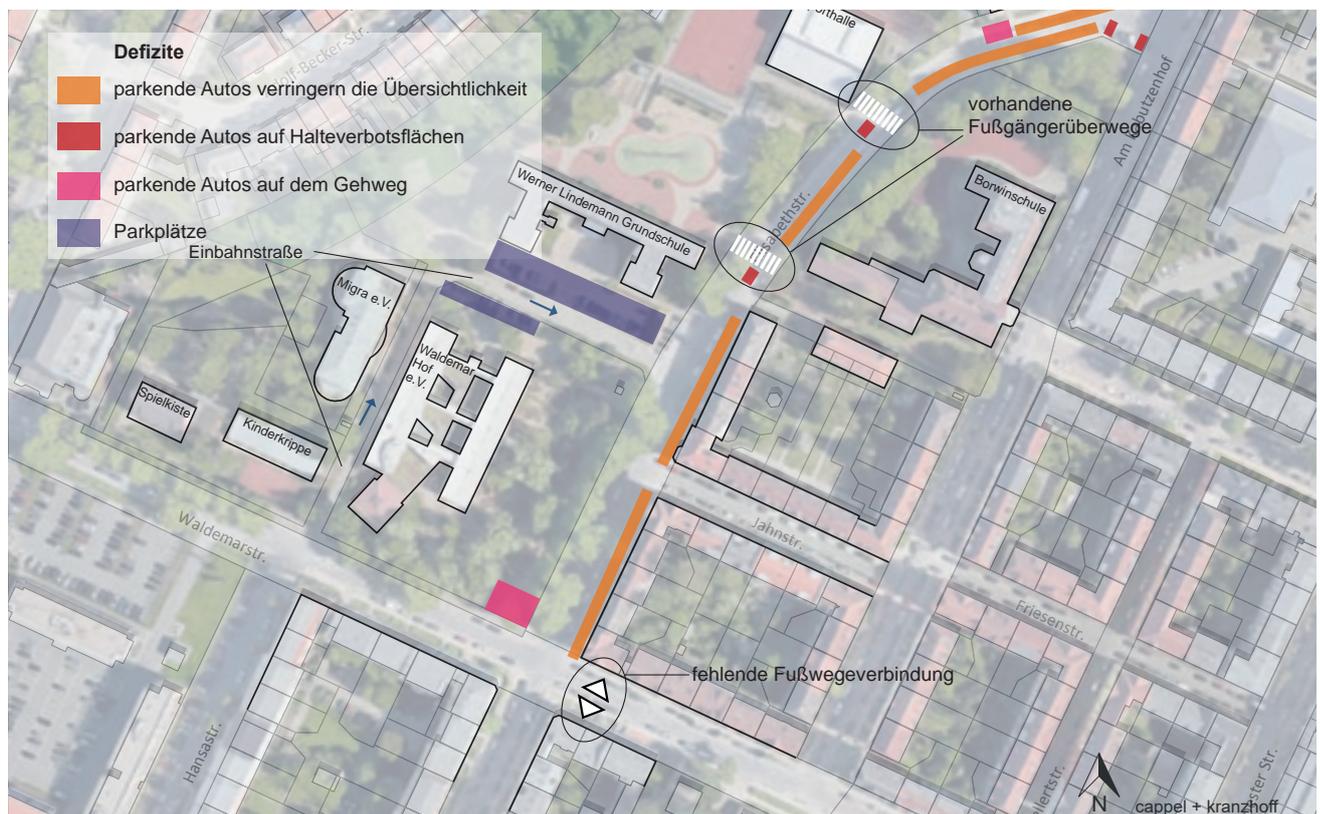


Abb. 107. Analyse der Bestandssituation in der Elisabethstraße (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)

Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Schritttempo sowie die Markierungen in den Eingangsbereichen durch Piktogramme und Beschilderungen sollen die Aufmerksamkeit für andere Verkehrsteilnehmer erhöhen. Zusätzlich sorgt eine einheitliche Gestaltung des Bodenbelags für eine bessere Begeh- und Befahrbarkeit. Einzelne Parkplätze werden durch eine farbliche Änderung des Belages gekennzeichnet. Für eine bessere Einsehbarkeit des Straßenraums werden die Parkplätze insgesamt reduziert. Die Radfahrfreundlichkeit wird durch das Anordnen zusätzlicher, öffentlicher Fahrradabstellanlagen im direkten Umfeld der Schulen erhöht.

Die Umgestaltung der gesamten Straße als Fahrradstraße, die das Befahren durch Anlieger und / oder alle Pkws zulässt, wird als zweite Variante vorgeschlagen. Hier haben Radfahrer*innen Vorrang vor dem Pkw-Verkehr. Radfahrende dürfen nebeneinander auf der Fahrbahn fahren und dürfen von Autos nur überholt werden, wenn der Mindestabstand von 1,5 m

eingehalten wird. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h reduziert. Grundsätzlich ist auf Fahrradstraßen Pkw-Verkehr nicht zugelassen. Durch Zusatzzeichen zu Beginn und am Ende der Straße wird das Befahren von Pkws geregelt. Für den zentralen Bereich zwischen Sporthalle und Werner Lindemann Grundschule könnte ein Zulassen des MIV unterbunden werden, da in diesem Bereich keine privaten Grundstücke erschlossen werden müssen. Durch farbliche Änderungen im Bodenbelag könnten Bereiche voneinander abgegrenzt werden. Die Eingangsbereiche können durch Piktogramme gekennzeichnet und die Bereiche ohne Pkw-Zulassung zusätzlich durch Poller strukturiert werden. Vereinzelt können Parkplätze für Anlieger vorgehalten werden.

Als dritte Variante wird eine Sperrung der Elisabethstraße für den MIV vorgeschlagen. Dabei muss die Befahrbarkeit von Teilbereichen durch Anlieger gewährleistet werden. Während einer drei monatigen Testphase kann untersucht werden, inwieweit die Schließung

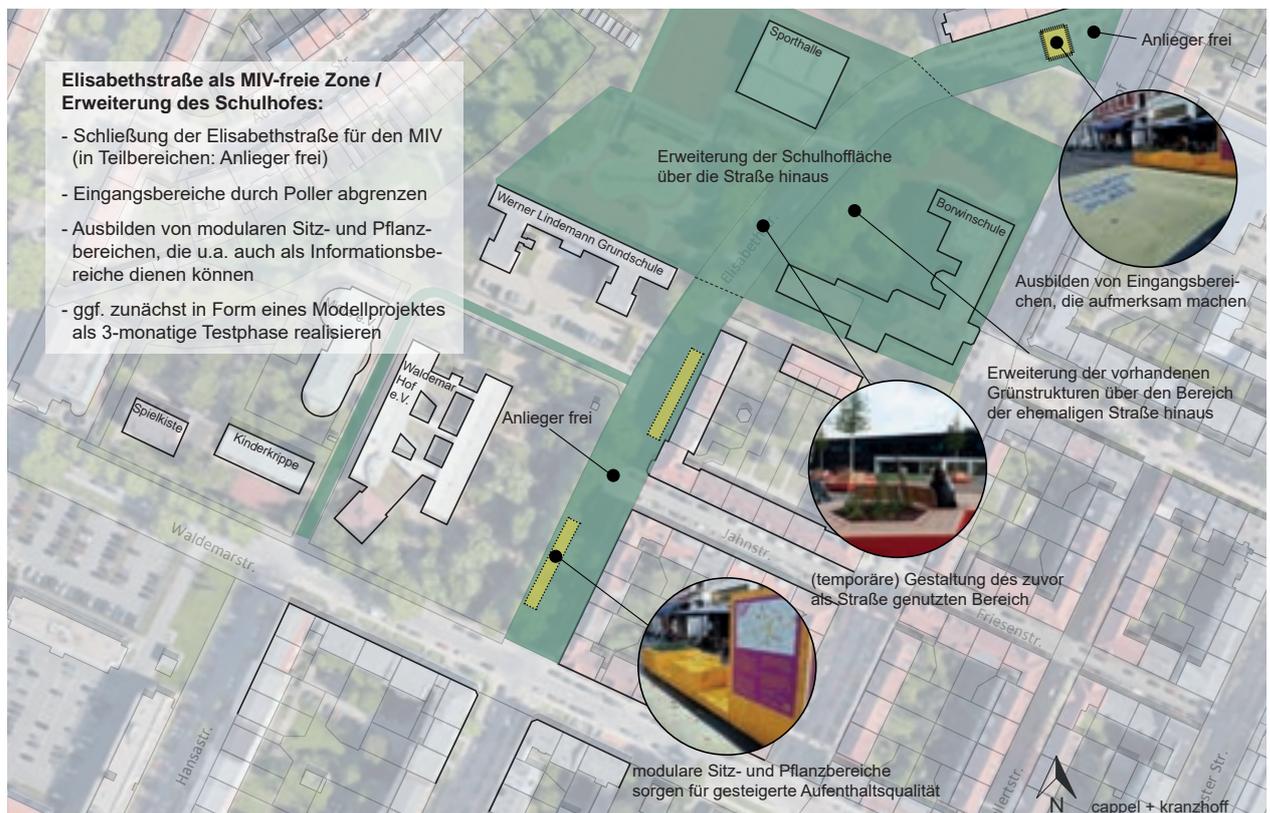


Abb. 110. Plan Variante 3 für die Elisabethstraße (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)

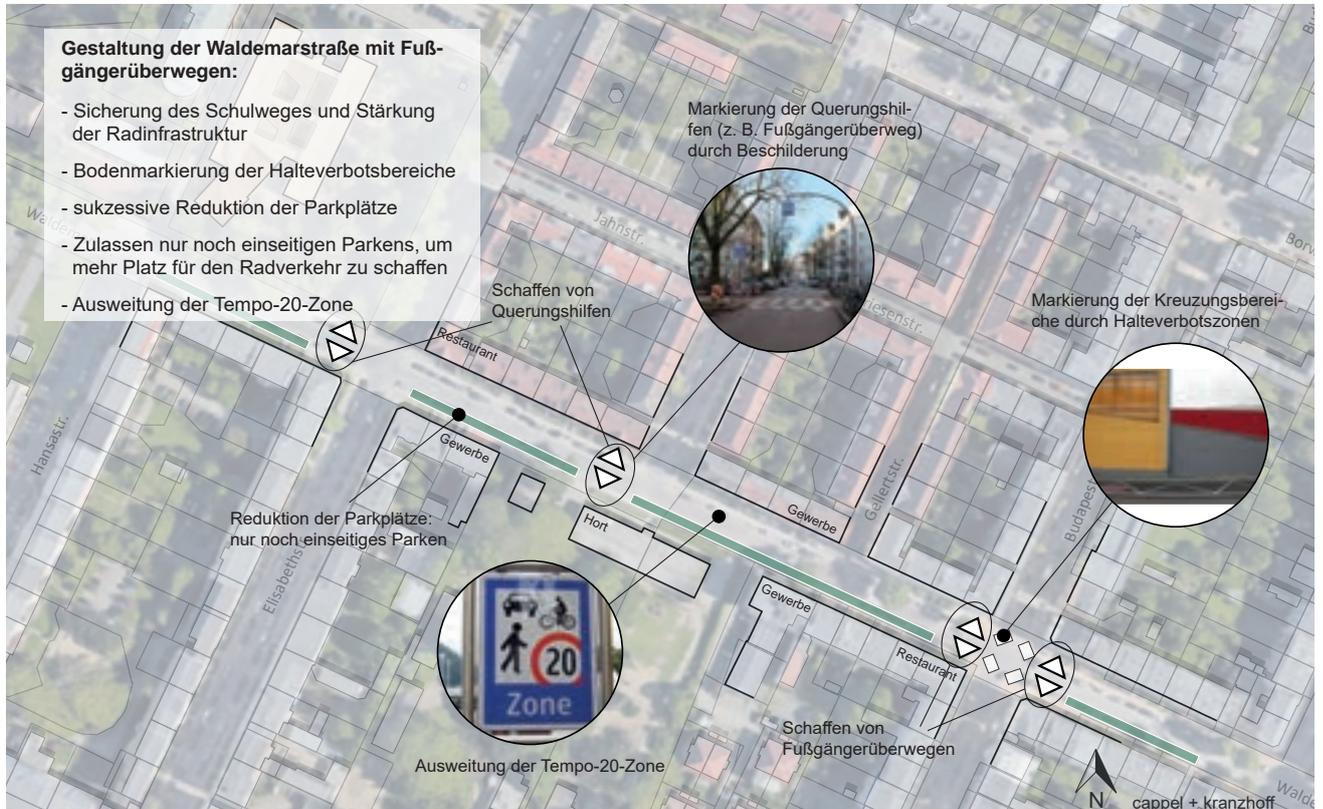


Abb. 112. Plan Entwurf für die Waldemarstraße (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)

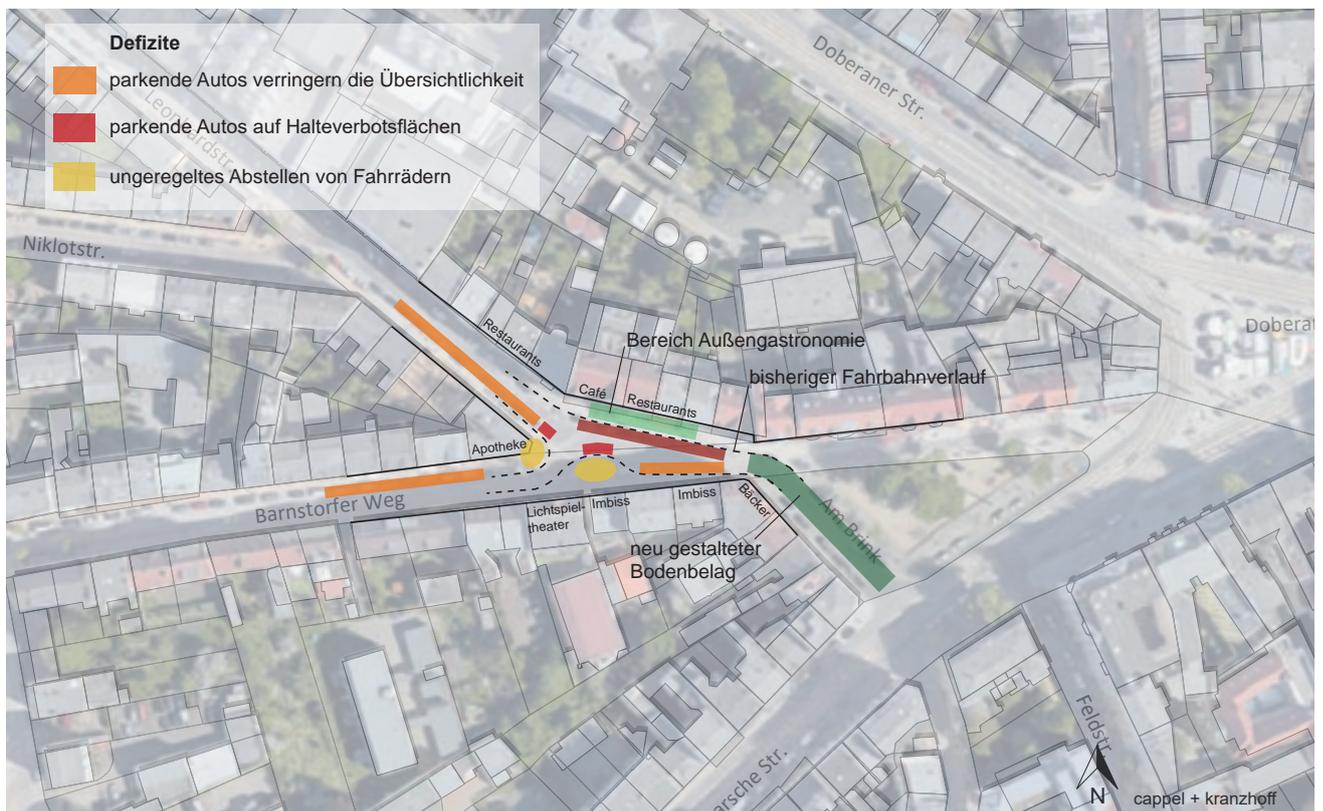


Abb. 113. Analyse der Bestandssituation im Barnstorfer Weg/Leonhardstraße (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)

Dem Abstellen von Pkws in den Kreuzungsbereichen soll durch Auftragen von Halteverbotszonen oder das Einrichten sogenannter Gehwegnasen entgegen gewirkt werden. Zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit sollen Parkplätze sukzessive reduziert und nur noch ein einseitiges Straßenrandparken ermöglicht werden. Als wichtige Wegeachse zwischen Doberaner Platz in Richtung Elisabethcampus und frequentierter Schulweg ist zusätzlich die Ausweitung der bereits teilweise bestehenden Tempo 20-Zone zu prüfen.

Barnstorfer Weg/Leonhardstraße

Auch der Platzbereich an der Ecke des Barnstorfer Weges/Leonhardstraße wird durch den ruhenden Verkehr, der die Übersichtlichkeit einschränkt, dominiert. In den Bereichen vor der Apotheke sowie auf der südlichen Fläche vor dem Lichtspieltheater und dem Imbiss werden Fahrräder unregelmäßig an den Geländern abgestellt. Im Bereich vor dem Imbiss gibt es Nutzungskonflikte zwischen den Fahrrädern und

der Bestuhlung der Außengastronomie. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Gehweg für Fußgänger und Außenbereiche der Gastronomie zu schmal. Auch hier gibt es Konflikte. Öffentliche Möblierung ist zurzeit nicht vorhanden. Der Bodenbelag weist in einigen Bereichen Erneuerungsbedarf auf.

Für die Umgestaltung der Platzsituation wird in einer ersten Variante die Änderung der Verkehrsführung des Barnstorfer Weges vorgeschlagen. Bei einer ebenen Gestaltung des Bodenbelages kann durch farbliche Änderungen im Belag und taktile Elemente die Fahrbahn gekennzeichnet werden. Durch die Verengung der Fahrbahn wird eine Vergrößerung des Aufenthaltsbereiches angrenzend an die sich nördlich befindende Gastronomie erreicht. So wird mehr Fläche für die Außenbereiche geschaffen und die Qualität für Fußgänger*innen in diesem Bereich gesteigert. Die Neuordnung von Fahrradabstellanlagen in Form von Fahrradbügeln sowie die Anordnung weiterer Möblierung kann die Aufenthaltsqualität

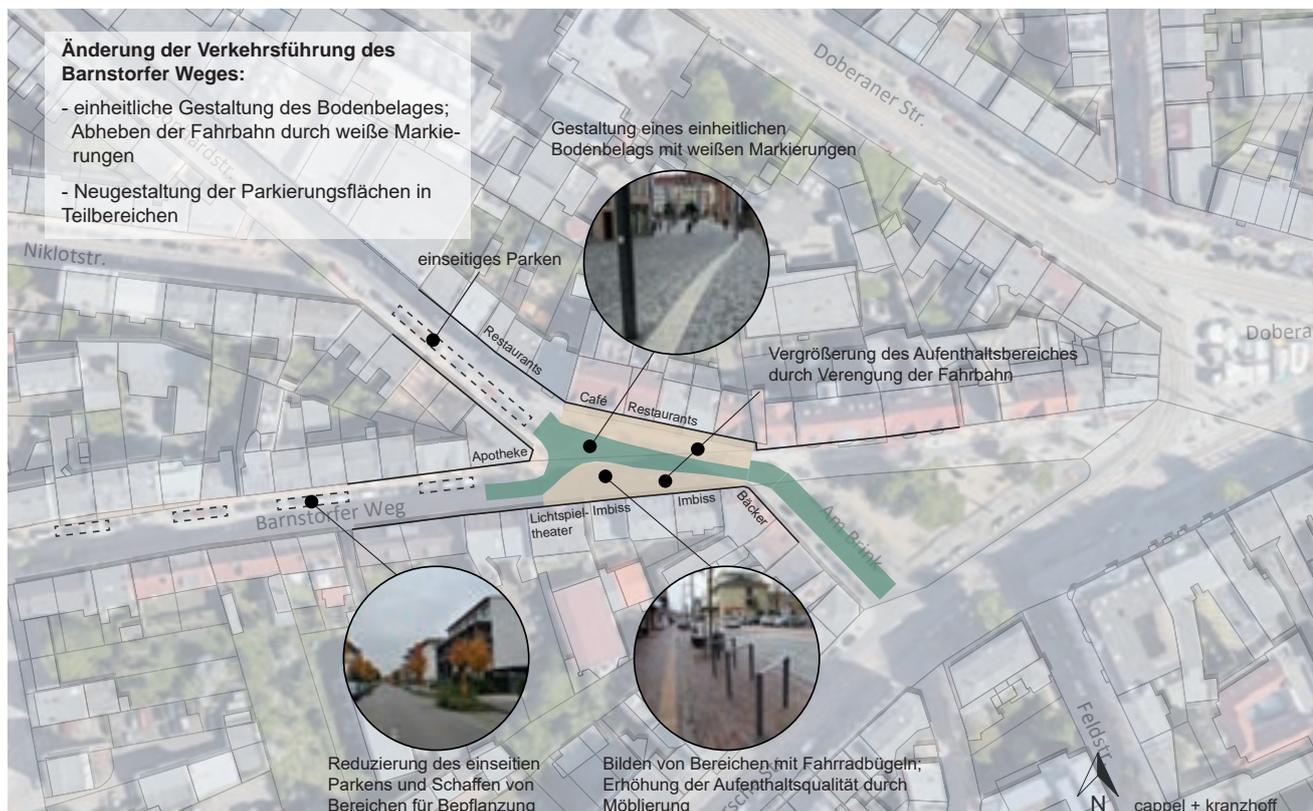


Abb. 114. Plan Variante 1 für den Barnstorfer Weg/Leonhardstraße (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)

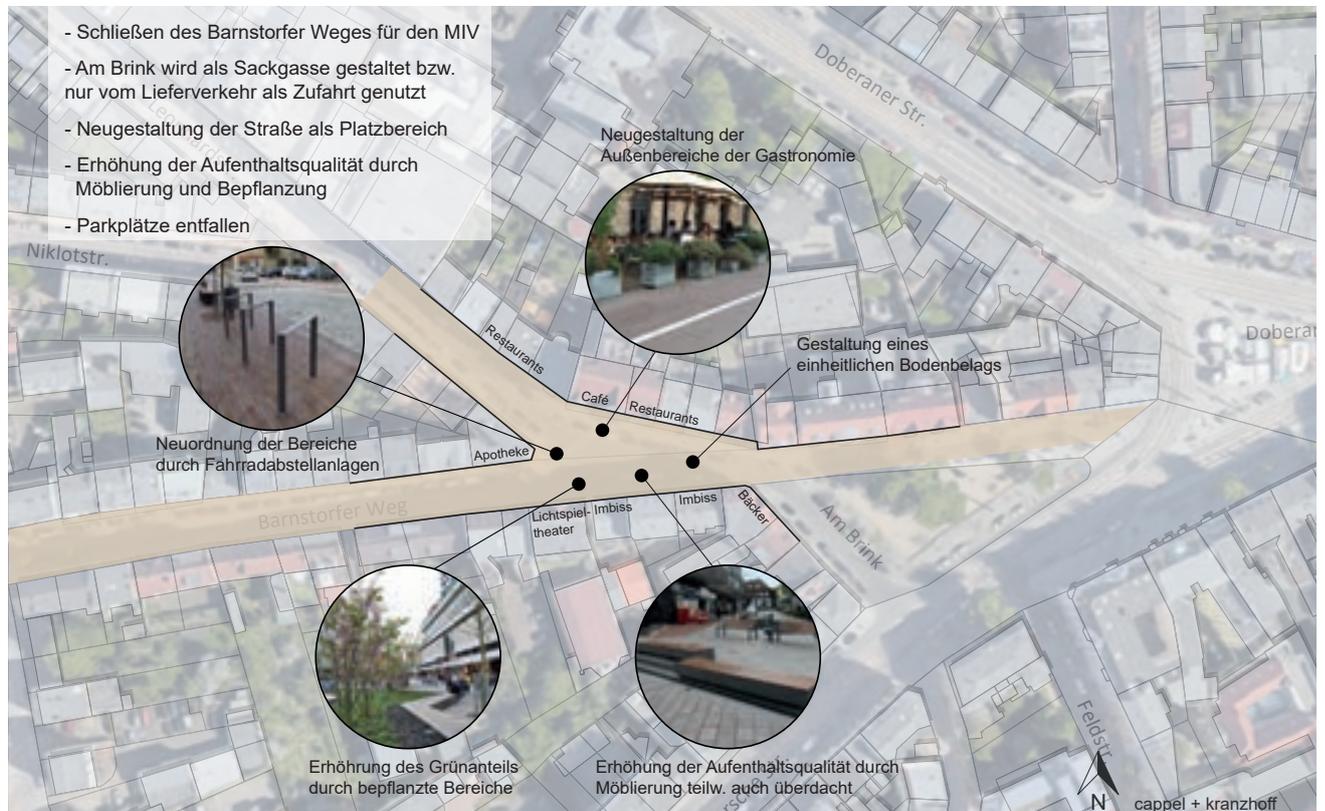


Abb. 115. Plan Variante 2 für den Barnstorfer Weg/Leonhardstr. (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)



Abb. 116. Analyse der Bestandssituation auf dem Ulmenmarkt (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)

im südlichen Bereich des Platzes erhöhen. Im weiteren Verlauf des Barnstorfer Weges wird die Reduzierung der Parkplätze vorgeschlagen. Der Raum zwischen den Parkplätzen kann zur Aufwertung des Straßenraumes durch Bepflanzung genutzt werden.

In einer zweiten Variante wird vorgeschlagen den MIV aus diesem Bereich rauszuhalten und durch eine einheitliche Gestaltung des Bodenbelags einen Platzcharakter zu schaffen. Dazu soll der Bodenbelag des Platzes Am Brink auf den Platzbereich Barnstorfer Weg/Leonhardstraße erweitert werden. Eine ebenerdige Gestaltung soll die Nutzung des Platzes für Alle ermöglichen. Dies ermöglicht auch eine Neugestaltung der Außenbereiche für Gastronomie. Darüber hinaus kann die Aufenthaltsqualität des Platzes durch Möblierung und durch Erhöhung des Grünanteils gesteigert werden. Diese können als gestalterisches Element auch in Kombination entworfen werden. Dem bisher ungeordneten Abstellen von Fahrrädern soll durch die zentrale Anordnung von Fahrradbügeln entgegengewirkt werden.

Ulmenmarkt

Der Ulmenmarkt im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes wird als Parkplatz genutzt. Durch die asphaltierte Fläche weist er einen hohen Grad an Flächenversiegelung auf. Niederschlagswasser kann nicht versickern. Zudem heizt sich der dunkle Asphalt im Sommer sehr stark auf und gibt die Wärme in Teilen an die Umgebungstemperatur ab. Die Aufenthaltsqualität ist dadurch stark beeinträchtigt. Es sind weder Bepflanzungen noch Möblierung vorhanden. Zwei Marktstände befinden sich im westlichen Bereich zwischen den parkenden Autos. Auf den gegenüberliegenden Seiten des Parkplatzes befinden sich weitere Längsparkbereiche. Entlang der Ulmenstraße ist straßenbegleitendes Grün vorzufinden. Zur Entlastung der Hauptentwässerungsachse ist der Bau eines Regenrückhaltebeckens unterhalb des Ulmenmarktes notwendig.

Durch die Umgestaltung des gesamten Bereiches mit einem wasserdurchlässigen Bodenbelag und

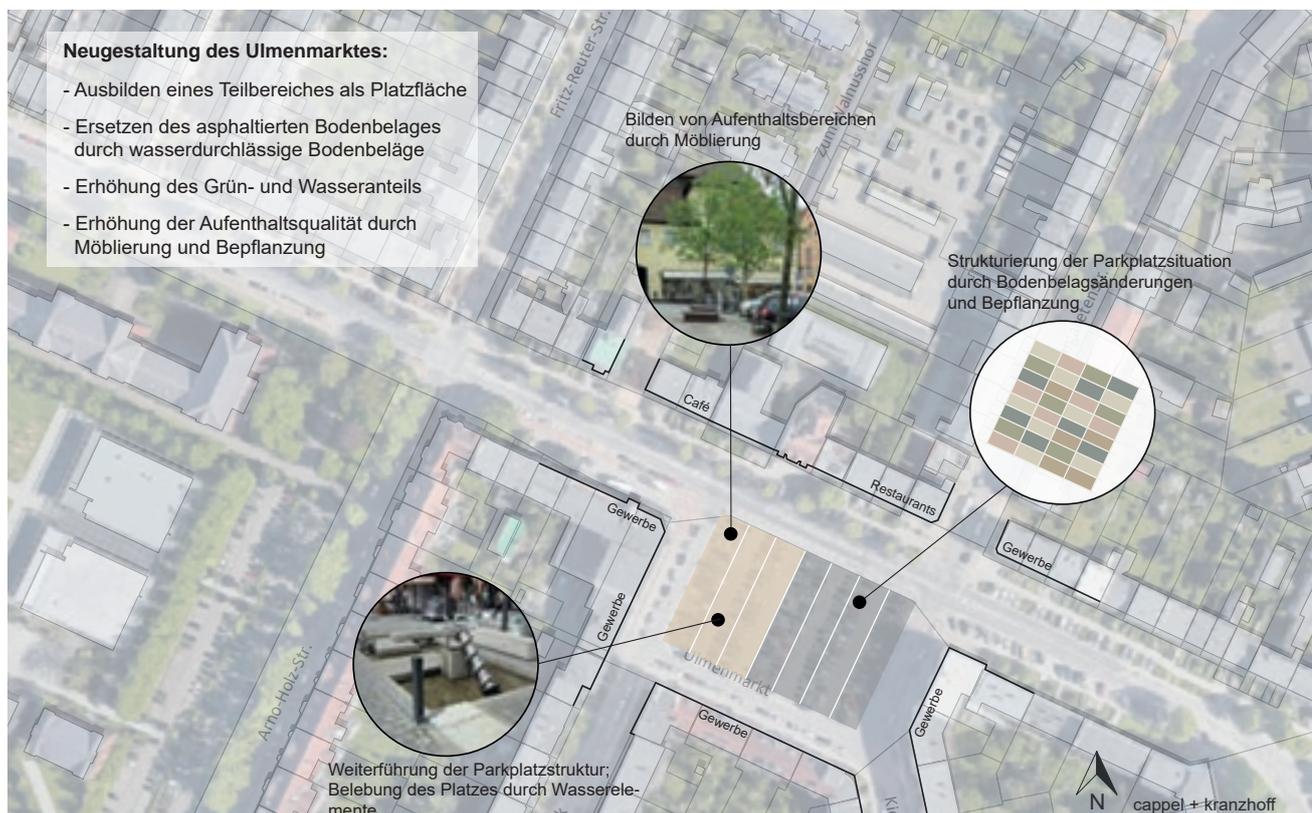


Abb. 117. Plan Entwurf für den Ulmenmarkt (Luftbild: Maxar Technologies, Kartendaten ©2020)

einer Strukturierung durch ein Raster wird ein einheitliches Gesamtbild erzielt. Zudem wird die Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser erhöht sowie das Mikroklima vor allem im Sommer verbessert. Durch die Wegnahme der Parkplätze im westlichen Bereich der Fläche kann hier ein öffentlicher Platzbereich an zentraler Stelle der KTV entstehen. Möblierung und Bereiche mit Wasserflächen sorgen für eine Nutzungsvielfalt des Platzes und erhöhen dessen Aufenthaltsqualität. Letztere sorgen zusätzlich für eine Verbesserung des Mikroklimas. Für die Marktstände werden auch zukünftig Flächen vorgesehen. Eine Erweiterung ist jedoch aufgrund der beiden vorhandenen Marktplätze am Margaretenplatz und Doberaner Platz nicht vorgesehen. Der Bereich der Parkplätze wird durch die Anordnung von Bäumen aufgewertet. Durch die einheitliche Gestaltung des Gesamtbereiches besteht die Möglichkeit zukünftig den Platzbereich stetig zu erweitern, sobald sich der Bedarf an Parkplätzen an dieser Stelle verringert.

7 Maßnahmen

Was soll wann getan werden?

Maßnahmentabelle

Die im vorangegangenen Kapitel dargestellten Bausteine werden im Folgenden in einer Maßnahmentabelle zusammengefasst dargestellt. Die Tabelle dient der Verwaltung als Leitfaden für die zukünftigen Entwicklung der KTV und als Bausteinkasten, aus dem sich bei Bedarf bedient werden kann. Die Tabelle soll laufend angepasst werden.

Den Maßnahmen wurden jeweils Leitziele zugeordnet, die durch die Umsetzung der Maßnahme erreicht werden können. Zudem wird dargestellt welche Akteure aktiv werden müssen, um die Maßnahmen anzuschieben. Ebenfalls aufgezeigt werden die Konfliktpotenziale, die sich insbesondere aus der knappen Flächenverfügbarkeit und der unterschiedlichen konkurrierenden Nutzungen ergeben. Zuletzt wurde eine Einschätzung gegeben in welchem Zeithorizont die Maßnahme umgesetzt werden kann und welche Bedeutung sie für die Entwicklung des Stadtteils hat. Der Umsetzungshorizont und die Bedeutung der Maßnahmen spiegeln sich auch im Umsetzungskonzept wider.

Umsetzungskonzept

Im Umsetzungskonzept werden die Realisierbarkeit und der Umsetzungshorizont der Maßnahmen eingeschätzt. Zusätzlich wird die Priorität der Maßnahmen für die Entwicklung der KTV eingeschätzt. In das Umsetzungskonzept sind „weiche Faktoren“, wie die Beteiligungsergebnisse, die Einschätzung der Verwaltung/der Planer*innen und der Politik sowie die Ergebnisse früherer Planungen sowie „Harte Faktoren“, wie dringender Handlungsbedarf, Sanierungsdruck, Verkehrliche Erfordernisse und stadträumliche Zusammenhänge eingeflossen. Auf dieser Grundlage wurde eine Einschätzung der Priorität (hoch, mittel,

niedrig) und dem Umsetzungshorizont (kurzfristig, mittelfristig, langfristig) gegeben.

Das Umsetzungskonzept ist als flexibles Konstrukt zu betrachten. Die Gewichtung der Maßnahmen können sich verlagern, wenn z.B. Maßnahmen in ihrer Notwendigkeit dringlicher werden, sich Finanzierungsmöglichkeiten ergeben oder bestimmte Voraussetzungen noch nicht geschaffen werden können. Das Umsetzungskonzept kann auf solche Verschiebungen reagieren und ermöglicht eine prozesshafte Stadtplanung, während es gleichzeitig für die Verwaltung ein Leitfaden ist, um Maßnahmen in einer gewissen Reihenfolge anzuschieben.

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
Verkehrliche Maßnahmen		
1	Mobilitätskonzept	Zur Untersuchung von möglichen Verkehrsberuhigungen, Einbahnstraßenregelungen, Ausbau Radinfrastruktur und Bewohnerparkgebieten.
2	Quartiersgaragen	Quartiersgaragen sollen Bewohner*innen einzelner Quartiere zur Verfügung stehen. Die Einrichtung unterirdischer und auch automatisierter Parkhäuser ist zu prüfen, bevor Stellplätze im öffentlichen Raum in größerem Umfang verringert werden.
3	Bewohnerparkgebiete erweitern	Die Bewohnerparkgebiete sollen für die gesamte KTV erweitert bzw. durch ein weiteres Gebiet im Kern der KTV ergänzt werden. Hier ist durch eine Verkehrsuntersuchung zu belegen, dass ein erheblicher Parkraumangel besteht und private Stellflächen fehlen.
4	Gestaltung/Sanierung von Straßenräumen	
4_1	Gestaltung/Sanierung von Straßenräumen (inkl. Sitzmöbel und Begrünung)	Die Straßenräume sind zu großen T eilen in mäßigem bis schlechtem Zustand. Es sind umfängliche Sanierungsmaßnahmen in einzelnen Straßenräumen notwendig.
4_2	Punktueller Gestaltung von Straßenräumen (Sitzmöbel und Begrünung ergänzen)	In anderen Straßenräumen reicht eine kleinteilige Umgestaltung, wie die Gestaltung der Nebenräume, die Ergänzung von Sitzmöbeln, die Ergänzung der Begrünung oder die Gestaltung von städtischen Vorgärten.
4_3	Sanierung von Straßen unter Berücksichtigung historischen Natursteinpflasters	Bei der Gestaltung von historischen Natursteinpflasterstraßen, wie zum Beispiel der Klosterbachstraße ist auf den Erhalt des historischen Stadtbildes zu achten. Es ist zu prüfen inwieweit T eile des Natursteinpflasters erhalten bleiben oder geschliffen und neu verlegt werden können.
4_4	Die Parkplätze im Straßenraum sukzessive reduzieren	Viele der Straßen sind sehr eng und werden beidseitig beparkt. Zukünftig soll in einigen Straßenräumen nur noch ein einseitiges Parken möglich sein. Zunächst soll dies die Waldemarstraße und Borwinstraße für eine wirksame Schulwegsicherung betreffen.
4_5	Pilotmaßnahme: Sanierung der Fritz-Reuter-Straße	Die Versorgungsleitungen in der Fritz-Reuter-Straße sollen erneuert werden. Hierfür muss die Straßendecke geöffnet werden. Dies soll zum Anlass genommen werden, die gesamte Straße in Bauabschnitten umfassend neu zu gestalten. Die Gehwege sollen breiter und barrierearm gestaltet und durch Elemente zur Attraktivierung der öffentlichen Flächen ausgestattet werden, auch eine zusätzliche Begrünung sowie Fahrradabstellflächen sollen berücksichtigt werden. Es ist zu prüfen, ob das vorhandene Natursteinpflaster zumindest in T eilen erhalten oder geschliffen wieder eingesetzt werden kann, um den Charakter des Straßenzuges zu erhalten. Geplant ist, die Umgestaltungsmaßnahmen mit einer breiten Beteiligung, z.B. einem Stadtpaziergang zu starten und in 3 Bauabschnitten durchzuführen.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger		kurzfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV	Verwaltung, Eigentümer*innen, Verkehrsplanung	Flächenverfügbarkeit	kurz- bis langfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV	Verwaltung, Verkehrsplanung	Wird alleine das Stellplatzproblem nicht lösen, da es insgesamt derzeit auch für Bewohner*innen zu wenig Parkplätze gibt.	kurz- bis mittelfristig	hoch
			kurz- bis langfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich.	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, Anwohner*innen + Gewerbetreibende	Straßenräume in historischen Vierteln, wie der KTV, sind zumeist sehr eng und der Gestaltungsspielraum gering. Eine Verbreiterung der Gehwege für mehr Barrierefreiheit ist meist mit dem Wegfall von Parkplätzen verbunden.	kurz- bis langfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich.	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, Anwohner*innen + Gewerbetreibende	Die Straßenräume sind oft schmal und der Platz begrenzt, z. T. wird ein Wegfall von Parkplätzen nötig sein.	kurz- bis mittelfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich * Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, Anwohner*innen + Gewerbetreibende	Erhalt des Natursteinpflasters mit gleichzeitiger verbesserter Befahrbarkeit für Fahrräder und Barrierefreiheit in Einklang bringen.	kurz- bis langfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich.	Verwaltung, Verkehrsplanung, Anwohner*innen + Gewerbetreibende	ohne begleitende Maßnahmen, um Parkplätze zu ersetzen wird es zunächst das Parkplatzproblem verstärken. Hier ist auch auf ein Umdenken der Bewohner*innen zu setzen	kurz- bis langfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich.	Verwaltung (Verkehrsamt, Grünamt, Stadtplanungamt), Straßenbaulastträger, Anwohner*innen und Gewerbetreibende	Erhalt des Natursteinpflasters mit gleichzeitiger verbesserten Befahrbarkeit für Fahrräder und Barrierefreiheit in Einklang bringen.	in Planung	hoch

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
4_6	Temporäre Umgestaltung von Straßenräumen	Um zu testen, welchen Einfluss eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs und die Nutzung des Straßenraumes durch den Menschen haben kann, sollen ausgewählte Straßenräume zeitweise für den PKW-Verkehr gesperrt bzw. zeitweise durch andere Nutzungen, wie z.B. Außengastronomie, Spielgeräten, Tischtennisplatten o.ä. belegt werden. Ansatzpunkte für die KTV wurden bereits im Rahmen des Projektes cities.multimodal entwickelt und kleine Projekte bereits umgesetzt.
4_7	Querungsmöglichkeiten schaffen oder Querungsstellen markieren	Querungsmöglichkeiten schaffen oder Querungsstellen markieren sind weitere Maßnahmen, die für sichere und attraktive Wege und vor allen eine Schulwegsicherung sorgen. Besonders in der Doberaner Straße und Waldemarstraße soll die Straßenquerung in einigen Bereichen erleichtert werden. In der Doberaner Straße ist die Einrichtung einer Querungshilfe in Zusammenhang mit einer Neugestaltung der Haltepunkte bzw. Sicherung der aus- und einsteigenden Fahrgäste zu planen.
4_8	Anpassung der Verkehrsregelungen (Verkehrsberuhigung, Fahrradstraße, Optimierungen der Ampelschaltungen)	Optimierungen der Ampelschaltungen können zu einem besseren Verkehrsfluss und zur Erhöhung der Annehmlichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV führen. Dies ist für die Gesamtstadt bereits im Mobilitätsplan vorgesehen. Bereiche, die viel vom Fuß- und Radverkehr frequentiert werden, sollen verkehrsberuhigt werden, z. B. die Elisabethstraße, Waldemarstraße und der Barnstorfer Weg. Es ist zu prüfen, ob die Waldemarstraße als Fahrradstraße eingerichtet werden kann.
5	Car- und Bike-Sharing-Angebote und Stationen ausbauen bzw. einrichten	Private aber auch städtische Anbieter von Car- und Bike-Sharing-Angeboten sollen die Möglichkeit bekommen Stellplätze in der KTV zu belegen. Diese Stellplätze können z. B. auch in Parkhäusern bereitgestellt werden. Dies gilt für Fahrzeuge (PKW oder Roller) aber auch für Fahrräder und Lastenräder. Im Rahmen des Projektes cities.multimodal wurden in der KTV bereits drei Mobilitätspunkte eingerichtet. Diese gilt es sukzessive an den wichtigen Verkehrsknotenpunkten zu ergänzen, z.B. Am Röper.
6	Initiierung eines Modellprojektes für Wohnen ohne Auto	Es gibt Beispiele von Wohnquartieren, wo Wohnen ohne Auto möglich ist bzw. möglich gemacht wird. Neue Wohnprojekte in der KTV sollen nur ermöglicht werden, wenn alternative Mobilitätsformen mitgedacht werden (z. B. ein angegliedertes Car-Sharing-Angebot) und Stellplätze in Quartiersgaragen durch Ablöse gefördert werden.
7	Ausbau der Radinfrastruktur	
7_1	Ausbau des Radschnellweges	Der Ausbau des Radschnellweges entlang des Warnowufers (Teil der Route Evershagen - S-Bahn-parallel - Stadthafen - Dierkow) ist im Mobilitätsplan bereits vorgesehen.
7_2	Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Fahrradbügel)	Im Straßenraum sollen Fahrradbügel ergänzt werden. Diese bieten sich im Bereich von Fußgängerüberwegen oder in Kreuzungsbereichen an, um Falschparken zu verhindern und eine bessere Einsehbarkeit in die Straße zu gewährleisten.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich.	Verwaltung, Initiativen/Vereine, Verkehrspla- nung, Anwohner*innen + Gewerbetreibende	Wegfall von Parkraum	kurzfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulasträger		kurz- bis mittelfristig	hoch
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulasträger, Anwohner*innen + Gewerbetreibende		kurzfristig	mittel
* Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV * Die KTV ist fahrradfreundlich * In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben	Verwaltung, Eigentümer*innen, Anbieter	Flächeninanspruchnahme	kurzfristig	hoch
* In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben	Verwaltung, Investoren, Eigentümer*innen	Im Bestandsquartier schwierig umzusetzen, da die Konkurrenz um Flächen hoch ist	mittelfristig	niedrig
			kurz- bis langfristig	hoch
* Die KTV ist fahrradfreundlich	Verwaltung, Verkehrsplanung	Flächeninanspruchnahme	in Planung	hoch
* Die KTV ist fahrradfreundlich	Verwaltung, Verkehrsplanung, Anwohner*innen + Gewerbetreibende	Die Straßenräume sind oft schmal und der Platz begrenzt, z. T. wird ein Wegfall von Parkplätzen nötig sein	kurz- bis langfristig	hoch

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
Grün- und freiraumplanerische Maßnahmen		
8	Gestaltung von Grünflächen	
8_1	Gestaltungshandbuch für den Grün- und Freiraum	Zur Festlegung gemeinsamer Gestaltungskriterien soll ein Gestaltungshandbuch mit Leitlinien entwickelt werden, um einen identitätsstiftenden öffentlichen Raum zu gestalten. Diese Leitlinien können Empfehlungen zur Gestaltung des öffentlichen Mobiliars (z. B. Bänke, Mülleimer, Fahrradbügel) aber auch zur Gestaltung von Außenanlagen der Betriebe (z. B. Auslagen, Werbeanlagen) und zur Ausstattung der Außengastronomie geben. Dabei sollte stets auch Bezug zu den Besonderheiten der historischen Bebauung genommen werden.
8_2	Punktueller Gestaltung des Lindenparks	Der Lindenpark gehört zu einer der bedeutendsten Grünanlagen der Stadt, wird jedoch weitestgehend als Durchgangsort und nicht als Verweilort wahrgenommen und genutzt. Da der Denkmalschutz nur kleinteilige Änderungen zulässt, geht es vor allem um eine Erneuerung und Ergänzung des Sitzmobiliars und den Ersatz der Beleuchtung durch eine insektenschonende Variante.
8_3	Gestaltung von öffentlich zugänglichen Grünflächen (am Patriotischen Weg)	Gestaltung einer öffentlich zugänglichen Grünfläche am Patriotischen Weg. Die Parkanlage der Kliniken an der Doberaner Straße sollte als eine der wenigen Grünflächen im Norden der KTV als öffentlich zugängliche Grünfläche gestaltet werden. Durch die bereits vorhandene Umzäunung ist eine zeitliche Zutrittsbeschränkung möglich, um Nachtruhe zu gewährleisten.
9	Orte für Kinder und Jugendliche gestalten	
9_1	Konzept zur Entwicklung einer beispielbaren Stadt + Spielelemente entlang der Wege installieren	Unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen können Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen aufgenommen werden und entsprechend in die Gestaltungskriterien für den öffentlichen Raum, sei es für eine Platzgestaltung, Straßenraumgestaltung oder die Gestaltung von Blockinnenbereichen, aufgenommen werden. Aufbauend auf dem Konzept zur beispielbaren Stadt sollen Spielobjekte entlang von ermittelten Kinderwegen aufgestellt werden.
9_2	Spielplätze erneuern	Die Spielgeräte auf den Spielplätzen am Lindenpark, in der Gewettstraße und im Borenweg müssen erneuert werden. Bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass Spielgeräte für Kinder unterschiedlichsten Alters vorhanden sind und Aufsichtspersonen die Möglichkeit haben, sich hinzusetzen.
9_3	Potenzialflächenuntersuchung für Flächen für Kinder und Jugendliche	Zur Ermittlung von potenziellen Flächen für Kinder und Jugendliche sollen Gespräche mit Eigentümer*innen geführt werden und Voraussetzungen zur Einrichtung von Spielorten, Treffpunkten und Graffitiwänden (z. B. am Stadthafen, im Bereich der Borwinschule, südlich des Lindenparks) geschaffen werden.
10	Umgestaltung Elisabethstraße und Freianlagengestaltung Elisabethcampus als Ort der Begegnung.	Für eine Schulwegsicherung und zur Herstellung von Flächen für Kinder und Jugendliche soll die Elisabethstraße verkehrsberuhigt werden bzw. für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Hierfür wurden Varianten (siehe städtebauliche Lupen) erarbeitet.
11	Gestaltung und Herstellung von Platzbereichen	
11_1	Herstellung eines Platzbereiches Ecke Barnstorfer Weg/ Leonhardstr	Als Verlängerung des Fußgängerbereiches Am Brink soll im Bereich Barnstorfer Weg/Leonhardstraße ein Platzbereich geschaffen werden. Gestaltungsmöglichkeiten werden in einer städtebaulichen Lupe (s.a. Kapitel 6.2.1) dargestellt.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
			kurz- bis mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz	Verwaltung, Stadtplaner, Freiraumplanung		kurzfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum	Verwaltung, Freiraumplaner, Bürger*innen, Denkmalamt	Denkmalschutz (ehemaliger Friedhof)	mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum	Verwaltung, Freiraumplaner, Flächeneigentümer, Bürger*innen	Flächen in der KTV sind knapp. So wird die Grünfläche am Kabutzenhof z. B. derzeit durch einen temporären Anbau der Schule genutzt	mittelfristig	niedrig
			kurz- bis mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Stadtplanung/ Freiraumplanung Bürger*innen	Flächenkonkurrenz, Flächeninanspruchnahme	kurz- bis mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Freiraumplaner, Bürger*innen	0	kurz- bis mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Eigentümer*innen, Kinder- und Jugendliche	Flächenkonkurrenz	kurzfristig	hoch
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum * Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Schule, Freiraumplaner	Änderung der Verkehrsführung	kurz- bis mittelfristig	hoch
			kurz- bis langfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Stadtplaner/ Freiraumplaner, Anwohner*innen + Gewerbetreibende	Änderung der Verkehrsführung	mittel- bis langfristig	mittel

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
11_2	Neuordnung bestehender Platzbereiche und Schaffung von Verweilorten mit Aufenthaltsqualität ohne Konsumzwang	Durch eine Neuordnung sollen auf dem Ulmenmarkt neben dem Parken auch Verweilmöglichkeiten geschaffen werden (s.a. Kapitel 6.2.1). Auf dem Doberaner Platz soll durch die weitere Verringerung des Kfz-Verkehrs und die Schaffung von mehr Sitzmöglichkeiten, mehr Aufenthaltsqualität erreicht werden. Bei der Gestaltung ist die Unterbringung von weiteren Mobilitätspunkten zu berücksichtigen.
11_3	Platzgestaltung/ Gestaltung des Eingangsbereiches Am Röper inkl. modellhafter Entwässerungslösung	Der Platzbereich Am Röper liegt direkt an der S-Bahn-Station Parkstraße und dient als Eingangsbereich in Richtung Ulmencampus. Neben Aufenthaltsmöglichkeiten, die Unterbringung von Mobilitätsangeboten (Radleihsystem, Lastenräder) und Fahrradabstellmöglichkeiten soll an diesem neuralgischen Punkt eine Lösung zur Entwässerung als Modellprojekt entwickelt werden. Die vorhandenen Grünstrukturen sind dabei zu berücksichtigen.
12	Gestaltung von Blockinnenbereichen	
12_1	Gestaltung von Blockinnenbereichen als Aufenthalts- oder Naherholungsräume	Durch Entsiegelung und Neuordnung der Funktionen (Parken, Wege, öffentliche und private Grünbereiche) sollen attraktive geschützte Räume entstehen.
12_2	Gestaltung einer öffentlichen Grünfläche im Blockinnenbereich Ulmenstraße/ Elisabethstraße/ Waldemarstraße	Im Zuge der Neuordnungsmaßnahme und dem Bau der Mensa an der Ulmenstraße soll der Blockinnenbereich gestaltet werden. Eine Wegeverbindung zwischen Waldemarstraße und Ulmenstraße sowie die vorhandenen und schützenswerten Grünstrukturen sollen erhalten bleiben.
13	Ergänzung des Stadtmobiliars und der Stadtbegrünung	Das Stadtmobiliar soll möglichst multifunktional sein und zahlreichen Nutzungsanforderungen gerecht werden. Eine lange Haltbarkeit und ein möglichst geringer Pflegeaufwand sind bei der Möblierung Voraussetzung. Zudem können Bänke für unterschiedliche Generationen eingerichtet werden. Zum Stadtmobiliar gehören des Weiteren Mülleimer, die sich in ihrer Gestaltung an den Bänken orientieren sollen, Pflanzkübel, die multifunktional nutzbar sind und Beleuchtungsanlagen, die in Teilbereichen ergänzt und erneuert werden sollen. Durch die Ergänzung der Stadtbegrünung kann einerseits eine ästhetische Aufwertung des öffentlichen Raumes und andererseits eine klimatische Verbesserung im Stadtgefüge erzielt werden.
13_1	Temporäres Stadtmobiliar einrichten	Um den öffentlichen Gehweg durch Straßenmöbel zu erweitern und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen sollen Parkplätze temporär umgestaltet werden. Parklets sollten dabei flexibel, multifunktional und für unterschiedliche Nutzungsanforderungen konzipiert werden. Mit den Parklets kann auch urban gardening ermöglicht werden.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Stadtplaner/ Freiraumplaner, Bürger*innen	Flächenkonkurrenz	kurz- bis langfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Freiraumplaner		kurz- bis mittelfristig	mittel
			kurz- bis langfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Stadtplaner/ Freiraumplaner, Eigentümer*innen, Anwohner*innen	Flächenkonkurrenz, überwiegend private Flächen	kurz- bis langfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung, Stadtplaner/ Freiraumplaner, Eigentümer*innen, Anwohner*innen		kurz- bis mittelfristig	hoch
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Verwaltung (Grünamt, Stadtplanungsamt), Freiraumplaner	Flächenkonkurrenz	kurz- bis mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum.	Initiativen/ Vereine, Verwaltung, Freiraumplaner	Wegfall von Parkraum	kurzfristig	mittel

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
13_2	Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Abfall, Sperrmüll und Mülltrennung	Um den negativen Auswirkungen des wild abgelegten Sperrmülls in den Straßen entgegenzuwirken, sollte die Öffentlichkeitsarbeit zu den Themen Abfall, Sperrmüll und Mülltrennung verstärkt werden. Dadurch kann auch eine positive Verbundenheit der Bewohner*innen zu ihrer KTV gefördert und an das Verantwortungsbewusstsein appelliert werden.
13_3	Einrichtung öffentlicher, barrierefrei zugänglichen Toiletten	Vor allem für Kinder und Senior*innen dient die Bereitstellung von Toiletten einer flexibleren Nutzung des öffentlichen Raumes. Eine barrierefreie Gestaltung ist dabei zu berücksichtigen. Potenzielle Standorte für öffentliche Toiletten stellen beispielsweise der Saarplatz, der Margaretenplatz oder der Lindenpark dar. Auch im Bereich von Spielplätzen ist die Einrichtung von öffentlichen Toiletten sinnvoll. Im Bereich der Spielplätze Zochstraße, Patriotischer Weg, im Blockinnenbereich Waldemarstraße / Fritz-Reuter-Straße / Borwinstraße soll die Einrichtung von öffentlichen Toiletten geprüft werden.
13_4	„Nette Toilette“ initiieren	Als schnelle Lösung könnte das Konzept „Nette Toilette“ in der KTV initiiert werden. Als „Nette Toilette“ wird eine von Gewerbetreibenden gratis zur Verfügung gestellten Toilette bezeichnet. Die Gewerbetreibenden erhalten für diese Dienstleistung von der Kommune eine Aufwandsentschädigung für die Pflege der Toilette.
14	Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Neben der Beteiligung bei Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, könnten zur Belebung des öffentlichen Raumes weitere Stadtteilstellen für den KFZ zeitweise gesperrten Straßenräumen stattfinden oder es könnten Wettbewerbe, wie zum Beispiel „Der schönste Vorgarten“ initiiert werden.
15	Urban Gardening Projekte fördern + Konzept zur Essbaren Stadt entwickeln	Durch die Einrichtung von (Hoch-)beeten oder größeren Grünflächen auf Brachflächen als Zwischennutzung, auf Dächern oder im öffentlichen Raum, kann der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben werden Blumen, Gemüse und Obst selbstverantwortlich anzubauen und zu pflegen. Zusätzlich könnten Beete eingerichtet werden, die von den schulischen Einrichtungen gepflegt werden. Bei Wohnprojekten sollten zudem Gemeinschaftsgärten mitgeplant werden. In Zusammenhang mit der Förderung von Urban Gardening Projekten soll ein Konzept zur Essbaren Stadt entwickelt werden. Bereits am 07. September 2016 hat die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock den Beschluss zur Umsetzung des Konzeptes „Essbare Stadt“ gefasst. Mit dem Beschluss bekennt sich die Hanse- und Universitätsstadt Rostock dazu, sich an dieser bundesweiten Bewegung „Essbare Stadt“ zu beteiligen. Ziel ist es ein Konzept zu erstellen, in dem sowohl bereits bestehende sowie auch zukünftige Flächen für Urban Gardening dargestellt werden.
16	Modellprojekt „Tiefbeete als sichtbares Entwässerungssystem“	Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades in der KTV und immer häufiger auftretenden Starkregenereignissen, kommt es zu Überschwemmungen. Die Regenwasserversickerung kann zusätzlich über Tiefbeete erfolgen, die entlang von Entwässerungsachsen installiert werden.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz.	Verwaltung, Träger (Recyclinghof)		mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei	Verwaltung	Flächenverfügbarkeit, Kosten, Instandhaltung	mittel- bis langfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei	Verwaltung, Gewerbetreibende, Eigentümer*innen	Bereitschaft der Betreiber Toilette bereitzustellen notwendig	kurzfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV	Verwaltung, Planer, Moderation		kurz- bis langfristig	hoch
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben	Vereine/Initiativen, Schulen, Verwaltung, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Kitas/Horte	Flächenverfügbarkeit und Pflegeverantwortlichkeit	kurz- bis mittelfristig	mittel
* Der Öffentliche Raum ist für Alle da: grün, zugänglich und barrierefrei * In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben	Vereine/Initiativen, Schulen, Verwaltung, Eigentümer*innen, Bürger*innen	Flächenverfügbarkeit	kurz- bis mittelfristig	mittel

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
Nutzung und Bebauung		
17	Förderung von unterschiedlichen Wohnformen	Neben den normalen Mietwohnungen soll das Angebot an Sozialwohnungen gestärkt, der Ausbau barrierefreier Wohnungen gefördert und alternativen Wohnformen ermöglicht werden. Eine Handhabe ist hier derzeit nur bei städtischem Eigentum oder bei der städtischen Wohnungswirtschaft (Wiro) möglich. Den Privateigentümern müssen Anreize gegeben werden, z. B. durch die Förderung von barrierefreiem Wohnungsausbau.
18	Bedarfsorientierte Nutzungskonzepte für Leerstände entwickeln	Um bedarfsorientiert Nutzungen zu etablieren, sollten im Vorwege Nutzungskonzepte entwickelt werden, die zum Beispiel zur Stärkung der Nahversorgung kleinere Versorger in leerstehenden Erdgeschossen vorsehen. Hier würden sich zum Beispiel Unverpackt-Läden oder kleinere Gemüsehändler anbieten. Eine gezielte Ansprache von Betreibern durch die Verwaltung, den KTV-Verein oder einem neuen Stadtteilmanagement wird empfohlen.
19	Förderung einer energetischen Quartiersentwicklung	
19_1	Energetisches Quartierskonzept erstellen	Für Teile der KTV bietet sich die Beantragung zur Aufnahme in das KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ an. Das Konzept fungiert als zentrale strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für eine an der Gesamteffizienz energetischer Maßnahmen ausgerichtete Investitionsplanung in Quartieren.
19_2	Einsatz energieeffizienterer Straßenbeleuchtung	Für die Gesamtstadt gibt es ein Konzept für energieeffizientere Straßenbeleuchtung, das auf Stadteilebene sukzessive bei Maßnahmen im Straßenraum umgesetzt werden soll.
19_3	Förderung von Gründächern und Fassadenbegrünung	Förderung von Gründächern und Fassadenbegrünung sowie Gestaltung von Freiflächen auf Gebäuden, etwa von Supermärkten. Begrünungen jeglicher Form können einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas leisten und dienen zur Klimaanpassung und für den Wasserrückhalt für das Regenwassermanagement. Hierfür sollen quartiersorientierte Unterstützungsansätze formuliert werden und Potenziale abgeschätzt werden. Historisch bedeutende Fassaden, insbesondere der Gründerzeitarchitektur sollten nur unter Wahrung der Gebäudestruktur begrünt werden. Die Untersuchung für quartiersorientierte Unterstützungsansätze sowie die Potenzialabschätzung im Rahmen der Erstellung eines Gestaltungshandbuchs zur Festlegung gemeinsamer Gestaltungskriterien soll mit betrachtet werden.
20	Ausbau und Einrichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen	
20_1	Untersuchung der Potenzialflächen zur Ansiedlung von weiteren Kinderbetreuungseinrichtung	Die Flächenkonkurrenz in der KTV ist groß und es gibt nur wenige Potenzialflächen, die sich für die Herstellung von Betreuungseinrichtungen anbieten würde. Auch leerfallende Erdgeschosszonen sollen zur Einrichtung von Betreuungseinrichtungen herangezogen und untersucht werden.
20_2	Einrichtung eines Hortes am Elisabethcampus	Der Grünstreifen und die angrenzende Fläche am Ratsplatz sind bereits im Eigentum der Stadt. Hier ist die Einrichtung einer Schulerweiterung mit Hortnutzung geplant.
20_3	Gemeinbedarfseinrichtung an der Waldemarstraße	Die Blutspendeinrichtung der Uniklinik wird voraussichtlich den Standort an der Waldemarstraße verlassen. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beabsichtigt die Flächen zu kaufen und dort Gemeinbedarfsangebote, wie eine Horterweiterung, Kita, Jugendhilfeangebote oder Seniorenwohnen zu ermöglichen.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Investoren, Eigentümer*innen, Träger	Eigentumsverhältnisse, schwierig steuerbar	kurz- bis langfristig	mittel
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Planer, Eigentümer*innen, Betreiber	Betreiber finden	kurz- bis mittelfristig	mittel
			kurz- bis langfristig	mittel
* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen) * In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben	Verwaltung, Stadtplanung		kurzfristig	mittel
* In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben * Alle Verkehrsteilnehmende kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV	Verwaltung		kurz- bis mittelfristig	hoch
* In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben * Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz	Verwaltung, Eigentümer, Investoren, Denkmalamt	Eigentumsverhältnisse	kurz- bis langfristig	mittel
			kurz- bis mittelfristig	hoch
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Planer	Flächenverfügbarkeit	kurzfristig	hoch
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Schule, Kita		in Planung	hoch
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Kita, Uni		in Planung	hoch

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
20_4	Teilsanierung und Erweiterung der Borwinschule + Werner-Lindemann-Schule	Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen und eine Erweiterung sind bereits als Maßnahme in der mittelfristigen Investitionsplanung des Eigenbetriebs "Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock" (KOE) eingeplant. Zunächst dient ein mobiles Bauelement auf der Grünfläche Ecke Am Kabutzenhof/Elisabethstraße als Erweiterungsbau.
20_5	Einrichtung eines selbstverwalteten Jugendtreffs im öffentlichen Raum	In der KTV bedarf es an einem offenen Freiraum für Jugendliche, den sie selbstorganisiert gestalten können. Dadurch wird den Jugendlichen nicht nur ein Raum, sondern auch ein politisches und soziales Lernfeld geboten. Zusätzlich zu den potenziellen Standorten (s. Abb. 106, Plan Zielkonzept) können leerstehende Gebäude bzw. Erdgeschoss oder eine Freifläche für Bauwagen in Frage kommen.
21	Förderung der Kulturinstitutionen und Kulturschaffenden	
21_1	Stärkung des Kulturstandortes am Volkstheater	Zur Stärkung der Kultur im Stadtteil, sollte auch bei Wegzug des Theaters eine kulturelle Nachnutzung an diesem Standort angestrebt werden. Bei einer Neubebauung soll die Blockrandbebauung entlang der Windmühlenstraße wiederhergestellt werden.
21_2	Entwicklung eines Kreativquartiers	Im Bereich der Brauerei haben sich bereits Kulturinstitutionen wie das Peter-Weiß-Haus etabliert. Im Anschluss an das Peter-Weiß-Haus im Blockinnenbereich bietet sich die Ansiedlung von weiterer Kreativwirtschaft an. Hier sind Gespräche mit dem Eigentümer, der Brauerei, zu führen. Zusätzlich bietet sich auch der Bereich rund um das Theater zur Entwicklung eines Kreativquartiers an.
21_3	Einrichtung eines Kultur- und Geschichtspfads	Durch das Aufstellen von Infotafeln, die die Geschichte des Stadtteils erzählen, könnte das Kulturgut der KTV und die vorhandenen Institutionen sowie die prägende Bebauung herausgestellt werden. Die Infotafeln können sinnvoll zu einem Kultur- und Geschichtspfad verbunden werden.
22	Stärkung/Ausbau informeller Strukturen	
22_1	Einrichtung eines Stadtteilmanagements	Das Stadtteilmanagement soll als Anlaufstelle für die Bewohner*innen sowie Gewerbetreibenden im Stadtteil dienen. Ein*e Koordinator*in kann die Akteure aus den verschiedenen Bereichen der Verwaltung, der Politik, der privaten Wirtschaft, der Vereine und der Anwohner*innen zusammenbringen. Durch ein starkes Netzwerk und Leitlinien können die Akteur*innen langfristig befähigt werden die Stadtteilentwicklung fortzuführen. Das Stadtteilmanagement dient dazu den Grundstein zu legen und entsprechende Strukturen zu schaffen.
22_2	Stadtteittisch und schwarzes Brett	Als kurzfristige Maßnahme, könnte der Stadtteittisch wiederbelebt werden und ein schwarzes Brett für den Informationsaustausch zentral im Stadtteil und öffentlich zugänglich angebracht werden.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV * Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Schule		in Planung	hoch
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV * Die KTV ist beispielbar – kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum	Verwaltung, Träger	Flächenverfügbarkeit, Verantwortlichkeiten, Störung von Wohnbevölkerung ist zu vermeiden	mittel- bis langfristig	mittel
			kurz- bis langfristig	mittel
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV	Verwaltung, Kulturwirtschaft		kurz- bis langfristig	mittel
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV	Verwaltung, Eigentümer*innen, Kreativ- und Kulturwirtschaft	Eigentumsverhältnisse	mittel- bis langfristig	mittel
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV	Verwaltung, Vereine/Initiativen, Kreativ- und Kulturwirtschaft		mittel- bis langfristig	niedrig
			kurz- bis mittelfristig	mittel
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV * Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen)	Verwaltung, Stadtteilmanager*in		kurz- bis mittelfristig	mittel
* Kulturelle Vielfalt und gemeinschaftliches Leben prägen die KTV	Bewohner*innen und Gewerbetreibende		kurzfristig	mittel

Nr.	Bausteine/ Maßnahmen	Kurzbeschreibung
23	Steuerung von Bauvorhaben	
23_1	Entwicklung von Leitlinien für (Neu-) Bauvorhaben	Baugenehmigungen in den Blockinnenbereichen sollen nur erteilt werden, wenn ein Beitrag zur Parkraumbeschaffung durch Kostenbeteiligung an Quartiersgaragen geleistet wird und Maßnahmen zur Klimaanpassung, wie Fassaden- oder Dachbegrünung und Regenwassermanagement vorgesehen sind. Kleinteilige Nachverdichtung durch den Ausbau von Dachgeschossen und Aufstockung einzelner Gebäude soll weiterhin ermöglicht werden.
23_2	Bebauungspläne - Festsetzungen zum Thema Klimaschutz und Klimaanpassung	Bei Neuaufstellungen von Bebauungsplänen ist das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung stärker zu berücksichtigen. Zusätzlich zu den Festsetzungen zu frei zu haltenen öffentlichen und privaten Grünflächen als Klimaoasen, der Grundflächenzahl, der überbaubaren Flächen, können Wasserflächen und Gehölzpflanzungen sowie Dach- oder Fassadenbegrünung und Regenwassermanagement festgesetzt werden. Angesichts der Erhöhung des Klimazuschlags für den Bemessungshochwasserstand von 0,5 auf 1,0 Meter ist der Sturmflutschutz als weiteres wichtiges Thema für die städtebauliche Entwicklung am Warnowufer zu berücksichtigen.
24	Schließung von Baulücken und Herstellung von Raumkanten	Fehlende Raumkanten sollen durch eine Neuordnung (z.B. entlang des Warnowufers) und Neubebauung oder Baumpflanzungen wiederhergestellt werden. Am Warnowufer kann dadurch die Stadtkante wieder geschlossen werden.
25	Sanierung und Gestaltung von Gebäuden	
25_1	Sanierung von Gebäuden	Unter Berücksichtigung der historischen Strukturen soll der Gebäudebestand an moderne Wohnbedürfnisse angepasst werden. Neben einer Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude, ist auch die Herstellung barrierefreier Zugänge zu berücksichtigen. Für eine gezielte Beseitigung gestalterischer Mängel an Gebäuden ist eine direkte Ansprache der Eigentümer*innen wichtig.
25_2	Gestaltung von Fassaden	Die künstlerische Gestaltung von Fassaden ist sehr prägend für die KTV und sollte weiterverfolgt werden. Durch die Einrichtung eines Verfügungsfonds könnten z.B. Graffitiaktionen an Fassaden, die den öffentlichen Raum prägen gefördert werden. Die schönsten Kunstwerke könnten auf einem digitalen Rundweg erlebbar gemacht oder in den Kulturpfad integriert werden.

Leitziele	Zuständigkeiten/ Akteure	Konflikte	Umsetzungs- horizont (Stufe)	Bedeutung
			kurzfristig	mittel
* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen) * Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz.	Verwaltung		kurzfristig	mittel
* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen) * Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz.			kurzfristig	hoch
* Die KTV dient als Ort für Bildung, Wirtschaft und Wohnen (Erhaltung und Stärkung aller Funktionen) * Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz.	Verwaltung, Eigentümer*innen, Investor*innen		kurz- bis mittelfristig	mittel
			kurz- bis langfristig	mittel
* Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz.	Eigentümer*innen, Denkmalamt	Denkmalschutz und Stadtbilderhaltung	kurz- bis langfristig	mittel
* Die KTV ist ein sauberer, bunter Stadtteil mit gut erhaltener historischer Bausubstanz.	Eigentümer*innen, Denkmalamt	Denkmalschutz und Stadtbilderhaltung	kurz- bis langfristig	mittel

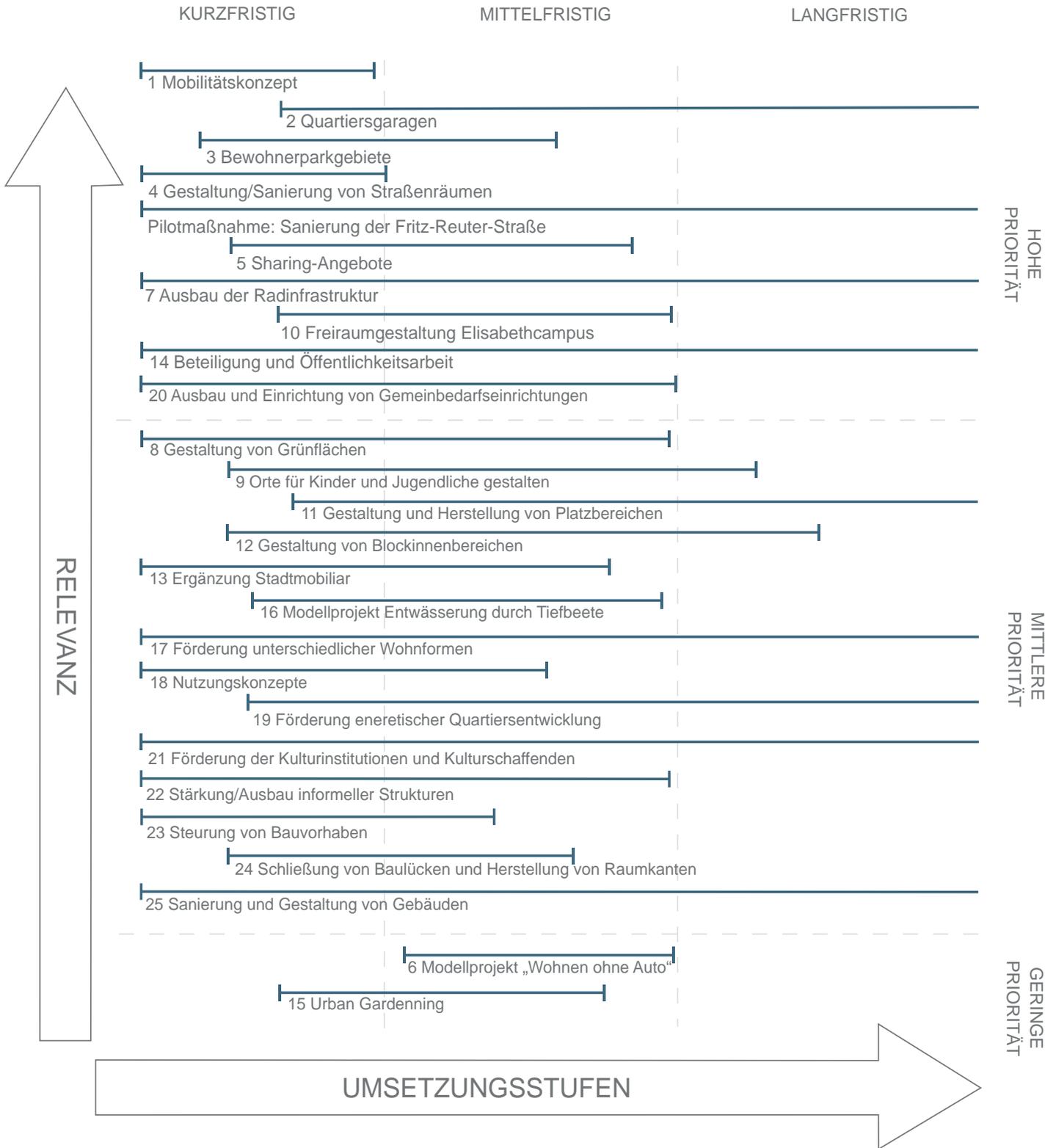


Abb. 118. Umsetzungskonzept

8 Schlusswort und Danksagung

Tschüss und vielen Dank!

Mit der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans der Kröpeliner-Tor-Vorstadt liegt für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock nun ein Instrument vor, an welchem sich für die zukünftige Gebietsentwicklung orientiert werden soll. Für diesen besonderen Rostocker Stadtteil gilt es künftig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den verschiedenen Nutzungen, den Grün- und Freiräumen sowie dem Verkehr zu finden. In dem dicht besiedelten Quartier ist die Flächenkonkurrenz hoch und die zu Verfügung stehenden Flächen knapp, doch der Rahmenplan gibt verschiedenste Maßnahmen und Bausteine vor, die zu einer Verbesserung führen können und durch die, die Leitziele für die KTV erreicht werden sollen.

Ein herzliches Dankeschön allen Einwohner*innen und Akteur*innen, besonders den Kindern und Jugendlichen, die sich mit ihren spannenden Ideen und Anregungen und ihrer Zeit in die Erarbeitung der Rahmenplanfortschreibung eingebracht und maßgeblich zu dem Ergebnis beigetragen haben. Wir bedanken uns auch bei den Planer*innen der Büros Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH und TOLLERORT entwickeln & beteiligen für die Erarbeitung des Rahmenplans und die tatkräftige Unterstützung.

9 Abbildungen

Abbildungen

Abb. 1. Ablaufschema	9
Abb. 2. Abgrenzung des Geltungsbereichs des Rahmenplans	11
Abb. 3. Karte nach Wiebeking 1786 (Hanse- und Universitätsstadt Rostock o. J.)	12
Abb. 4. Stadtplan 1859 (ebd.)	12
Abb. 5. Stadtplan 1939 (ebd.)	12
Abb. 6. Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan 2009	13
Abb. 7. Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 10.MK.44	14
Abb. 8. Geltungsbereich der Erhaltungssatzung	15
Abb. 9. Geltungsbereich der Vorgartensatzung	15
Abb. 10. Abgrenzung Rahmenplan 1998	17
Abb. 11. Städtebaulicher Rahmenplan Stadtzentrum, Gestaltungsplan für das Sanierungsgebiet	18
Abb. 12. Ansicht des Entwurfs des Ulmicum (BHBVT Gesellschaft von Architekten mbH 2019)	18
Abb. 13. Lageplan des Entwurfs zum Ulmicum (ebd.)	19
Abb. 14. Bevölkerungsentwicklung	23
Abb. 15. Altersstrukturentwicklung	23
Abb. 16. Haushaltsstruktur	24
Abb. 17. Plan Eigentümer*innen	26
Abb. 18. Zeilenbauten in der Wächterstraße	29

Abb. 19. Geschlossene Raumkanten in der Straße Am Kabutzenhof	29
Abb. 20. Geschlossene Raumkanten in der Borwinstraße	29
Abb. 21. Reihenhäuser in der Adolf-Becker-Straße	29
Abb. 22. Plan Nutzungen	31
Abb. 25. Bunte Fassaden im Patriotischen Weg	32
Abb. 23. Unterbrochene Raumkante in der Bergstraße	32
Abb. 24. Unterbrochene Raumkante in der Ottostraße	32
Abb. 26. Fassadengestaltung in der Neubramowstraße	33
Abb. 27. Hochhauskomplex hinter kleinteiligerer Bebauung	34
Abb. 28. Gründerzeitbebauung am Doberaner Platz	35
Abb. 29. Gebäudebestand erbaut 1937	35
Abb. 30. Parkhaus im Friedhofsweg	35
Abb. 32. Gebäudebestand erbaut nach 1990	35
Abb. 31. Gebäudebestand erbaut vor 1945	35
Abb. 33. Gebäudebestand erbaut nach 1990	35
Abb. 34. Sanierungsbedürftiges Gebäude im Kabutzenhof	36
Abb. 35. Sanierungsbedürftiges Gebäude in der Windmühlenstraße	36
Abb. 36. Blick auf Heiligen-Geist-Kirche durch Niklotstraße	37
Abb. 37. Blickbeziehung zur Warnow getrennt durch L 22	37
Abb. 38. Blick auf Heiligen-Geist-Kirche durch Borwinstraße	37
Abb. 39. Ensembledenkmal Kirchenstraße	38
Abb. 40. Plan Denkmäler	38
Abb. 41. Ensembledenkmal Eschenstraße	38

Abb. 42.Warnowufer	39
Abb. 43.Straßenbahnhaltestelle Doberaner Platz	39
Abb. 44.Am Vögenteich	39
Abb. 45.Straßenbahninfrastruktur in der Doberaner Straße	39
Abb. 46.Plan Verkehr Funktionen	40
Abb. 47.Plan Verkehr Radinfrastruktur	41
Abb. 48.Radfahrerinnen auf der Ulmenstraße	42
Abb. 49.Plan Verkehr Oberflächen	42
Abb. 50.Ehemaliger Radfahrstreifen auf der Doberaner Straße	42
Abb. 51.Abgestellte Fahrräder und parkende Kfz schränken Gehweg ein	43
Abb. 52.Abgestellte Fahrräder in der Hospitalstraße	43
Abb. 53.Unebenheiten und mangelnde Bordsteinabsenkung in der Adolf-Becker-Straße	44
Abb. 54.Unebener Gehweg in der Gewettstraße	44
Abb. 55.Schmaler Gehweg in der Windmühlenstraße	44
Abb. 56.Ruhender Verkehr in der Windmühlenstraße	45
Abb. 57.Plan Ruhender Verkehr	45
Abb. 59.Fehlender Kontrast zwischen Treppenstufen und Gehweg	46
Abb. 60.Verschmälerung des Gehweges durch Sperrmüll	46
Abb. 58.Fehlende Querungsmöglichkeiten der Doberaner Straße	46
Abb. 61.Bodenwellen in der Fahrbahn der Borwinstraße	47
Abb. 62.Unebenheiten im Gehweg der Borwinstraße	47
Abb. 63.Plan Verkehr Zustand Fahrbahnoberfläche	47
Abb. 64.Lindenpark	48

Abb. 65.Treppen im Grünzug am Kanonsberg	48
Abb. 66.Regennasser Weg im Lindenpark	49
Abb. 67.Ungepflegtes Mobiliar im Lindenpark	49
Abb. 68.Platz Am Brink	49
Abb. 69.Doberaner Platz	50
Abb. 70.Parkende Autos auf dem Ulmenmarkt	50
Abb. 71.Grüner Blockinnenbereich Borwinstraße	51
Abb. 72.Versiegelter Blockinnenbereich (Waldemarstr./Ulmenstr./Margaretenstr.)	51
Abb. 73.Mülltonnen im vollständig versiegelten Vorgarten	52
Abb. 74.Spielplatz in der Wächterstraße	52
Abb. 75.Spielplatz im Patriotischen Weg	52
Abb. 76.Plan Grün- und Freiräume Bestand	57
Abb. 77.Auszug aus Karte der Hydrologischen Gesamtgefährdung	58
Abb. 78.Auszug aus Karte Luftqualität (Jahresmittel Stickstoffdioxid) (Geoport.Hro)	59
Abb. 79.Vorträge zum Auftakt	62
Abb. 80.Teilnehmende im Austausch	62
Abb. 81.Teilnehmende Kinder auf dem Doberaner Platz	63
Abb. 82.Spielplatz am Thomas-Münzer-Platz	63
Abb. 83.Vorstellung der Ergebnisse der Kinderbeteiligung	64
Abb. 84.Jugendliche auf dem Doberaner Platz	64
Abb. 85.Teilnehmende am Rundgang zum Barrierenabbau an einer Bordsteinkante	66
Abb. 86.Teilnehmende priorisieren Leitziele in der Planungswerkstatt	67
Abb. 87.Arbeit in thematischen Kleingruppen in der Planungswerkstatt	67

Abb. 88.Plan Probleme & Potenziale Nutzungen	71
Abb. 89.Plan Probleme & Potenziale Stadtbild	73
Abb. 90.Plan Probleme & Potenziale Mobilität	77
Abb. 91.Plan Probleme & Potenziale Grün- und Freiräume	79
Abb. 92.Impressionen für eine beispielbare Stadt	80
Abb. 93.Impressionen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes	81
Abb. 94.Impressionen für kulturelle Vielfalt (Stadtteilstadt)	82
Abb. 95.Impressionen für Bildungsinfrastruktur (Tauschbibliothek)	82
Abb. 97.Impressionen für Außengastronomie im Straßenraum	83
Abb. 96.Impressionen für neue Erdgeschossnutzungen	83
Abb. 98.Impressionen für Dach- und Fassadenbegrünung	84
Abb. 99.Impressionen für Parkhausgestaltung	85
Abb. 100.Impressionen für Querungshilfen	85
Abb. 101.Impressionen für Fahrradinfrastruktur	86
Abb. 102.Impressionen für Fassadengestaltung und Einfriedung von Mülltonnen	87
Abb. 103.Plan Zielkonzept	89
Abb. 104.Plan Verkehrskonzept	97
Abb. 105.Plan Grün- und Freiraumkonzept	107
Abb. 106.Plan Nutzungs- und Bebauungskonzept	115
Abb. 107.Analyse der Bestandssituation in der Elisabethstraße	116
Abb. 109.Plan Variante 2 für die Elisabethstraße	117
Abb. 108.Plan Variante 1 für die Elisabethstraße	117
Abb. 110.Plan Variante 3 für die Elisabethstraße	118

Abb. 111. Analyse der Bestandssituation in der Waldemarstraße	119
Abb. 112. Plan Entwurf für die Waldemarstraße	120
Abb. 113. Analyse der Bestandssituation im Barnstorfer Weg/Leonhardstraße	120
Abb. 114. Plan Variante 1 für den Barnstorfer Weg/Leonhardstraße	121
Abb. 115. Plan Variante 2 für den Barnstorfer Weg/Leonhardstr.	122
Abb. 116. Analyse der Bestandssituation auf dem Ulmenmarkt	122
Abb. 117. Plan Entwurf für den Ulmenmarkt	123
Abb. 118. Umsetzungskonzept	143
Abb. 119. Plan Maßnahmen	145

10 Quellen

Becker, Florian (2019): Unser Parklet steht! Greenpeace Rostock. <https://www.rostock.greenpeace.de/artikel/unser-parklet-steht> (Aufruf: 06.12.2019).

Hansestadt Rostock (1998): Kröpeliner-Tor-Vorstadt. Planungsgebiet URBAN. Städtebaulicher Rahmenplan.

Hansestadt Rostock (2008): Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“. Städtebaulicher Rahmenplan. 2. Fortschreibung 2008.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2014): Masterplan 100 % Klimaschutz für die Hansestadt Rostock. Abschlussbericht.

Hansestadt Rostock (2017): Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeiträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung) vom 15. November 2017.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (o. J.): Geoportal. HRO. URL: <https://www.geoport-hro.de/desktop> (Aufruf: 20.09.2019).

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2012): Befragung zum Mobilitätsverhalten in der Hansestadt Rostock und im Umland mit dem Schwerpunkt fahrradaffine Pendler 2012.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2016a): Bedarfsplanung für die Kindertagesbetreuung in der Hansestadt Rostock 2016 ff.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2016b): Schulentwicklungsplan der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Rostock. 4. Fortschreibung. 2015/2016 – 2025-2026. Teil A.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2016c): Schulentwicklungsplan der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Rostock. 4. Fortschreibung. 2015/2016 – 2025-2026. Teil B.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Kommunale Statistikstelle (2017): Statistische Nachrichten. Stadtbereiche 2017. Stadtbereich K: Kröpeliner-Tor-Vorstadt. S. 231-250.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Kommunale Statistikstelle (2018): Stadtbereiche 2018. URL: <https://rathaus.rostock.de/Statistik/Stadtbereichskatalog/atlas.html> (Abruf: 20.09.2019).

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2018): Fortschreibung des Lärmaktionsplans für den Ballungsraum Rostock. Lärmaktionsplan der Stufe III.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Kommunale Statistikstelle (2019): Kennzahlen Geltungsbereich Rahmenplan. Auskunft Sachgebietsleiterin Carmen Becke, 22.10.2019.

Litterski, B.; Berg, C.; Müller, D. (2006) Florenschutzkonzept. Analyse landesweiter Artendaten (§ 20 - Biotopkartierung) zur Erstellung von Flächenkulissen für die FFH-Management und die Gutachtliche Landschaftsrahmenplanung. http://geobotanik-mv.de/wp-content/uploads/2018/01/florenschutzkonzept_mv.pdf (15.09.2021).

LUNG MV - Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (o. J.): Umweltkarten. <https://www.umweltkarten.mv-regierung.de> (Aufruf: 15.09.2021).

Reyer, Maren (2017): Gebaute Umwelt und Alltagsaktivität: Walkability als Chance und Risiko für das Gehen Älterer im Alltag. <https://d-nb>.

info/1149681004/34 (Aufruf: 24.01.2020).

Sea Shepherd Deutschland e. V. (o. J.): Über uns. Sea Shepherds Mission. <https://sea-shepherd.de/about> (Aufruf: 06.12.2019).

Schroer, Sibylle; Huggins, Benedikt; Böttcher, Marita; Hölker, Franz (2019): Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen. Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung. Bundesamt für Naturschutz. <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript543.pdf> (Aufruf: 15.09.2021).

Stare, Jurij (2021): Light Pollution Map. World Atlas 2015. www.lightpollutionmap.info (Aufruf: 15.09.2021).

STZ Geoinformatik Rostock (2018): Erfassung der Gründächer der Hansestadt Rostock auf der Grundlage fernerkundlicher Luftbilddaten.

TU Dresden (2019): SrV. Mobilitätssteckbrief für Rostock.

Wiechmann, Lisa (2018): cities.multimodal. Städte verändern – Vom Auto zur nachhaltigen Stadtmobilität. Präsentationsfolien vom 08.06.2018 im Rahmen des Stadtentwicklungsausschusses. URL: [http://www.radregion-rostock.de/fileadmin/_migrated/content_uploads/ TOP6_Projektvorstellung_cities.multimodal.pdf](http://www.radregion-rostock.de/fileadmin/_migrated/content_uploads/TOP6_Projektvorstellung_cities.multimodal.pdf) (Aufruf: 12.12.2019).