



rostock.weiter.denken.de

RAHMENPLAN SÜDSTADT ROSTOCK

HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK

Impressum

AUFRAGEBER:IN

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

AUFRAGNEHMER:INNEN

Yellow Z

Abel Bormann Koch PartGmbB
Choriner Straße 55
10435 Berlin
www.yellowz.net

Projektbearbeitung

Oliver Bormann
Giulia Desideri
Theresa Steiner
Paul Strobel

gruppe F

Freiraum für alle
Lützowstraße 102-104
10785 Berlin
www.gruppfef.com

Projektbearbeitung

Andreas Kurths
Monika Spoerhase
Helen Stramm

Ramboll Deutschland GmbH

Kopenhagener Str. 60-68
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Projektbearbeitung

Daniel Windmüller
Matéo Suard

RAHMENPLAN ROSTOCK SÜDSTADT

Inhalt

1. Einführung	
1.1 Vorwort	1
1.2 Anlass und Zielsetzung	2
1.3 Herangehensweise und Planungsprozess	4
1.4 Beteiligungsprozess	6
2. Bestandsanalyse und Ausgangslage	12
2.1 Entstehung und historische Entwicklung	14
2.2 Einbettung und Vernetzung	22
2.3 Annäherung an die Südstadt: Qualitäten und Herausforderungen	24
Städtebau	
2.4 Städtebauliche Struktur	28
2.5 Eigentumsverhältnisse	30
2.6 Wohnungsbestand	32
2.7 Bevölkerungsentwicklung	34
2.8 Bildung und soziale Infrastruktur	36
2.9 Einzelhandel und Gastronomie	38
Freiraum	
2.10 Grünflächen	40
2.11 Spielplätze	42
2.12 Wege und Barrieren	44
2.13 Grünversorgung und stadträumliche Defizite	46
Mobilität	
2.14 ÖPNV Anbindung und Sharingangebote	48
2.15 Straßennetz und ruhender Verkehr	52
2.16 Fuß- und Radverbindung	56
Fazit	58
3. Leitbild	60
3.1 Leitlinien	62
3.2 Räumliche Prinzipien	64

4. Rahmenplan	66
4.1 Gesamtplan	68
5. Regelwerk für den Transformationsprozess	70
Städtebau	74
5.1 Transformation der Zeilenbauten	80
5.2 Neubau auf neuen Flächen	82
5.3 Transformation Wohnhochhäuser	84
Sonderbausteine	86
5.4 Südstadtcenter	86
5.5 Nahversorger und soziale Infrastruktur	88
Freiraum	90
5.6 Zielkarte Freiraum	90
5.7 Höfe: Beispieldächer für Binnennutzung und Verbund	94
5.8 Beispiele für Übergänge Grünflächen (privat-öffentliche)	98
5.9 Stärkung des Grünverbundes	100
5.10 Ausgleich von Baumfällungen	103
Sonderbausteine	104
5.11 Südring-Boulevard und Kosmosplatz	106
Mobilität	108
5.12 Kfz-Parken	112
5.13 Straßenraumgestaltung	116
5.14 Fuß- und Radverkehr	120
5.15 Sharing- und Mikromobilität	122
6. Ausblick	124
7. Nächste Schritte	126
8. Anhang	128

1. Einführung

1.1 Vorwort



**Liebe Rostockerinnen und Rostocker,
liebe Leserinnen und Leser,**

unsere Südstadt ist einer der beliebtesten Stadtteile Rostocks. Stark durchgrün und zentrumsnah gelegen gehört sie zu den nachgefragtesten Wohngebieten. Mit dem Rahmenplan Südstadt hat sich die Hanse- und Universitätsstadt Rostock nun auf den Weg gemacht, erstmals eine ganzheitliche Entwicklung dieses Wohngebiets aus den 60er Jahren zu ermöglichen.

Mit der Rahmenplanung wollen wir die bestehenden Potentiale stärken. Zu den zählen die starke Durchgrünung und die gute verkehrliche Anbindung. Darüber hinaus bietet die Südstadt Potenziale zur Schaffung von dringend benötigtem innerstädtischem Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen. Auch ist es erklärtes Ziel, erkannte Schwächen der Südstadt zu beheben. Zu ihnen gehören bspw. die fehlende Barrierefreiheit, die vielerorts fehlende Aufenthaltsqualität im Freien sowie das sehr begrenzte Angebot unterschiedlicher Wohnungstypen.

Für die Rahmenplanung wurden im Studio Südstadt, einem breit angelegten Beteiligungsverfahren, die Belange von Anwohner:innen, von Eigentümer:innen und anderen Akteuren des Stadtteils gehört, diskutiert und in die Planung einbezogen. Auch haben Stadt-, Landschafts-, Umwelt- und Verkehrsplaner:innen intensiv und themenübergreifend mitgewirkt.

Dieser integrierte und interdisziplinäre Ansatz hat Modellcharakter und soll uns auch in anderen Stadtteilen als Vorbild dienen.

Das Ergebnis dieses Beteiligungsprozesses halten Sie nun in den Händen. Der Rahmenplan zeigt den Bürger:innen, den Wohnungsunternehmen und anderen Akteuren einen Handlungsrahmen auf. Durch ihn soll sowohl die individuelle, städtebauliche Struktur der Südstadt gewahrt bleibt und gleichzeitig eine zukunftsfähige Entwicklung dieses beliebten Stadtteils ermöglicht werden. Er bietet darüber hinaus eine wichtige Grundlage für künftige Förderkulissen.

Der Rahmenplan Südstadt versteht sich als Richtungsgeber, dessen schrittweise Umsetzung in den nächsten Jahrzehnten erfolgen soll.

Dabei sind unter allen Beteiligten insbesondere die Wohnungsgesellschaften wichtige Partner:innen, mit denen wir auf eine kooperative Zusammenarbeit zurück- und ausblicken. Dies bietet - zusammen mit den positiven Erfahrungen aus dem Studio Südstadt - eine wichtige Voraussetzung für die nächsten Schritte.

Wir freuen uns auf einen lebendigen, konstruktiven und umsetzungsorientierten weiteren Entwicklungsprozess für unsere Südstadt!

Ihre Ute Fischer-Gäde

Dr. Ute Fischer-Gäde, Senatorin für Stadtplanung, Bau, Klimaschutz und Mobilität



Abb.1 Kringelgraben-Park

1.2 Anlass und Zielsetzung

Die Rostocker Südstadt ist ein stark durchgrüntes, verkehrlich sehr gut angebundenes und insgesamt sehr beliebtes Wohngebiet in innenstadtnaher Lage. Diese Qualitäten des Quartiers sollen erhalten, weiterentwickelt und den künftigen Anforderungen an das Wohnen sowie an eine nachhaltige Stadtentwicklung angepasst werden. Vor dem Hintergrund einer gesamtstädtisch hohen Wohnraumnachfrage sollen auch die Möglichkeiten eines angemessenen Wachstums für die Südstadt ausgelotet werden.

Das aus den 1960er Jahren stammende Wohngebiet südlich der Rostocker Innenstadt stellt in seiner städtebaulich-freiräumlichen Struktur ein zusammenhängendes, zeittypisches Ensemble im Sinne des Leitbildes der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ dar.

Sowohl die Grundstücke als auch die Wohngebäude der Südstadt befinden sich im Eigentum einer Vielzahl von unterschiedlichen Akteuren der Wohnungswirtschaft. Dazu zählen verschiedene Wohnungsgenossenschaften, die stadteigene Wohnungsgesellschaft und weitere sowohl öffentliche wie private Eigentümer:innen. Die Stadtverwaltung und die Wohnungswirtschaft verfolgen das Ziel, mehr Wohnraum in Rostock zu schaffen. Dahingehend sind auch die Potenziale in der Südstadt zu berücksichtigen.

Nachdem ein erster Versuch, eine umfangreiche bauliche Erweiterung in der Südstadt planerisch zu entwickeln, am Protest der Bewohner:innen gescheitert war, wurde seitens der Stadt ein mehrstufiger Beteiligungsprozess – der sogenannte Studioprozess – im engen Austausch mit der interessierten Bewohnerschaft aufgesetzt. Im Laufe dieses zweijährigen Prozesses wurde einerseits deutlich, dass der Wunsch nach preiswerten und nach größeren, familienfreundlichen und auch nach barrierefreien Wohnungen besteht. Zugleich

wurde immer wieder der Charakter der Südstadt als sehr grüner Stadtteil mit großzügigen Freiräumen als besonders markante Qualität herausgestellt.

Um diesen vielschichtigen Interessen planerisch gerecht zu werden und eine Weiterentwicklung des Wohngebietes zu ermöglichen, wurde das Instrument des Rahmenplans in den Prozess integriert. Dieser soll die baulichen, sozialen, freiräumlichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und umweltbezogenen Aspekte integrieren und einen zukunftsgewandten, gleichwohl handlungsbezogenen Orientierungsrahmen für die Stadtteilentwicklung bieten.

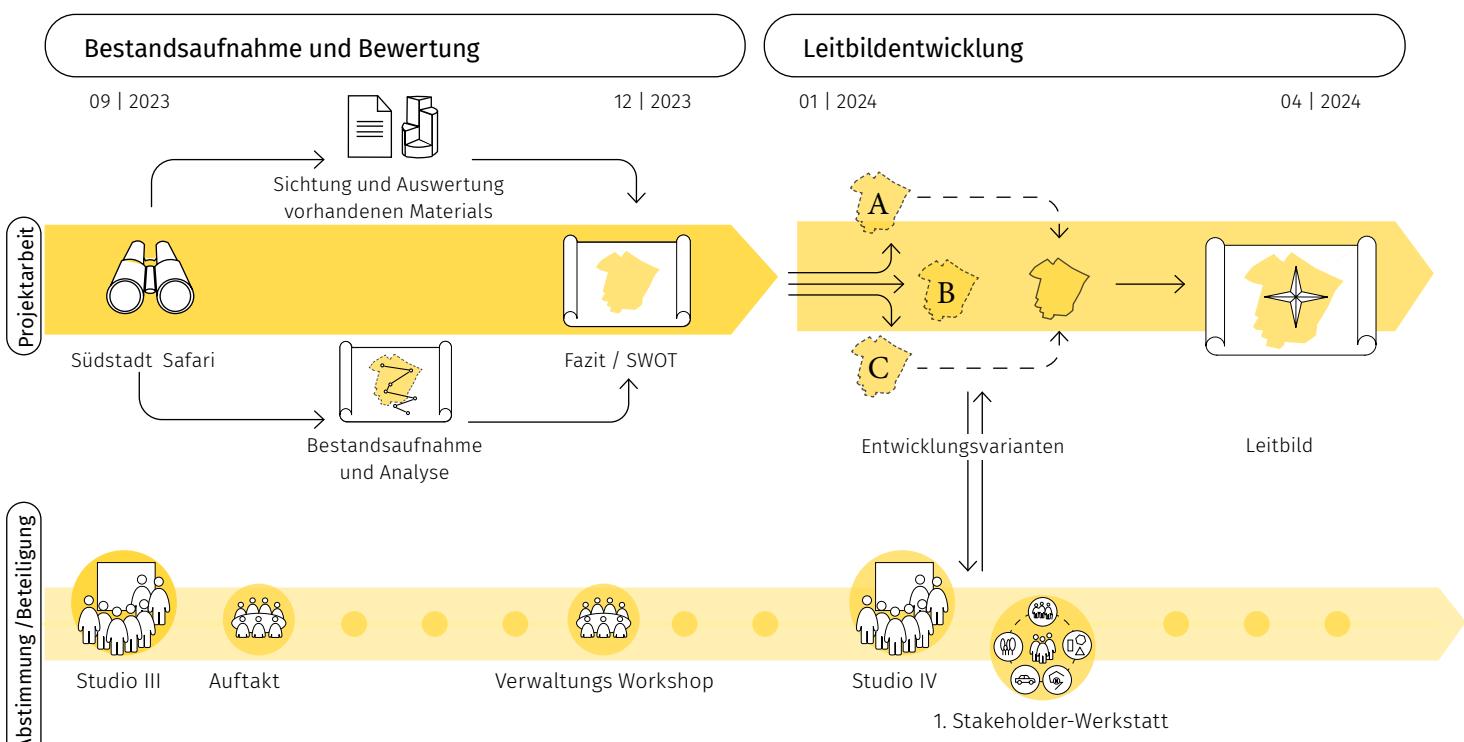
Das vorliegende Konzept für die Südstadt ist der erste Rahmenplan zur Innenentwicklung einer Großwohnsiedlung in Rostock. Er soll modellhaft die Weiterentwicklung der Siedlung aufzeigen und hat insofern eine Vorbildwirkung für vergleichbare Gebiete in der Stadt.

1.3 Herangehensweise und Planungsprozess

Methodische Herangehensweise

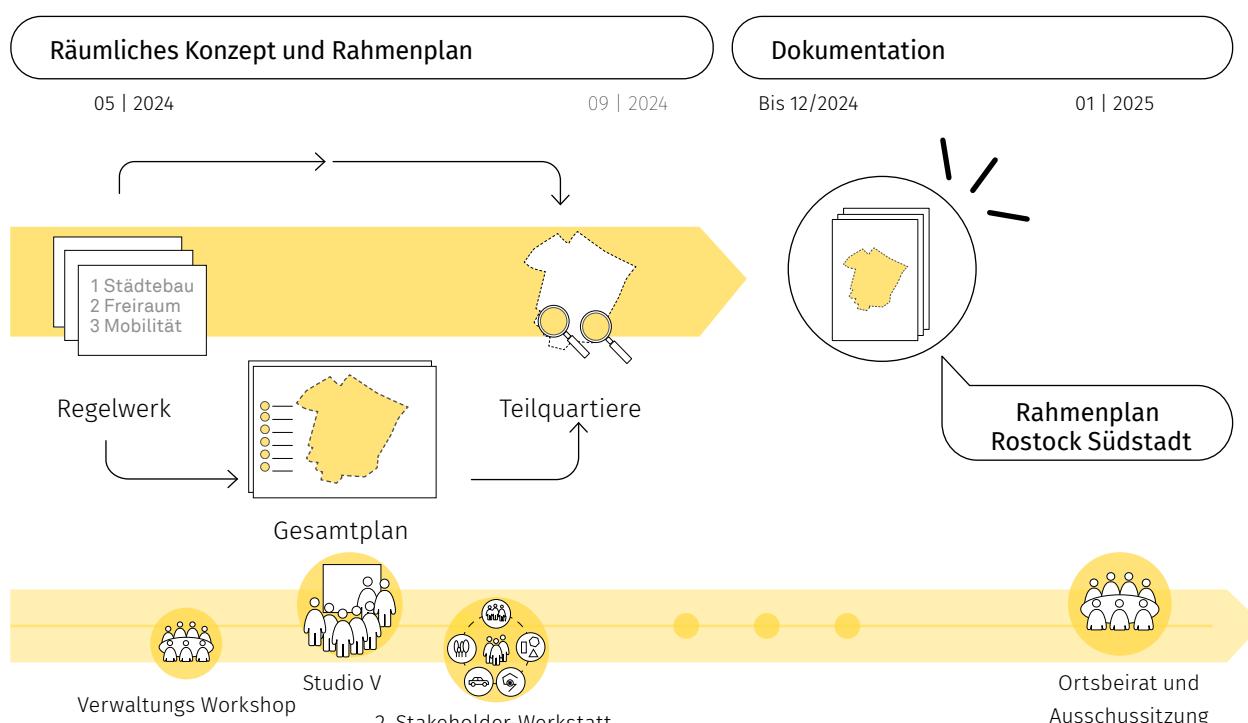
Der Rahmenplan für die Rostocker Südstadt soll die Vereinbarungen mit den Bewohner:innen aus dem Beteiligungsprozess und die Interessen der Wohnungswirtschaft berücksichtigen. Außerdem muss er die Haltung der Stadtverwaltung wider spiegeln. Dabei werden die Elemente, die erhalten und geschützt werden sollen, mit denjenigen, die angepasst oder verändert werden können, abgewogen. Die Planung wurde in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachbereichen interdisziplinär entwickelt, um den Anforderungen an Städtebau, Freiraumentwicklung, Klimaanpassung und Mobilität gerecht zu werden. In mehreren Workshops wurde auch die Wohnungswirtschaft einbezogen, um den ökonomischen und technischen Rahmenbedingungen und unterschiedlichen Interessen Raum zu geben.

Die Einbindung des Planungsteams in den öffentlichen Studioprozess, geleitet von Prognos und unterstützt von städtischen Beteiligungsstellen, war entscheidend, um die sozialen Belange und Perspektiven der Bewohner:innen zu berücksichtigen und aufzunehmen. Der Austausch zwischen den Fachämtern der Stadtverwaltung führte zu einer einheitlichen Haltung zur Weiterentwicklung der Südstadt. Dieser intensive Dialog- und Abstimmungsprozess ermöglichte die gemeinsame Entwicklung eines tragfähigen Rahmenplans.



Analyse, Leitbild und Regelwerk

Die Projektbearbeitung begann mit einer Ortsbegehung, gefolgt von einer umfassenden Analyse des Bestandes und der Rahmenbedingungen. Vorhandene Planungen, Konzepte und Daten wurden ausgewertet und die wesentlichen Kernaussagen zusammengefasst. Daraufhin wurden skizzenhafte räumliche Szenarien erstellt und übergeordnete Entwicklungsziele definiert. Ergebnis ist ein räumliches Leitbild sowie ein strategisches Regelwerk mit Umsetzungsprinzipien und kein konkreter städtebaulich-freiräumlicher Entwurf, sondern vielmehr eine Strategie zur behutsamen Transformation, die die Grundqualitäten der Südstadt anerkennt und darauf aufbaut.



1.4 Beteiligungsprozess



Abb.5 Studio I

Das Wohngebiet Südstadt in Rostock wurde als Erhaltungsgebiet mit spezifischem Entwicklungsbedarf identifiziert. Die 2014 erstmals vorgestellten Pläne für eine Nachverdichtung, z. B. durch Neubau und Abriss einzelner Gebäude, stießen bei den Bürger:innen und lokalen Akteur:innen jedoch auf Ablehnung. Als Reaktion gründete sich die Bürgerinitiative „Lebenswerte Südstadt erhalten“. Ein schwelender bis offener Konflikt wurde zwischen Ortspolitik, Verwaltung und Bürger:innen teils öffentlich ausgetragen. Um zu einem konstruktiven Dialog zurückzufinden, startete die Hansestadt Rostock, begleitet durch die

Moderation des Büros Prognos, Ende 2022 in das dialogorientierte Beteiligungsverfahren "Studio Südstadt". Ziel des Studioprozesses war es eine vertrauensbasierte und belastbare Gesprächskultur im Stadtteil zu entwickeln.

Die Leitfrage für den gesamten Prozess lautete: Unter welchen Rahmenbedingungen kann in der Südstadt eine Weiter- und Innenentwicklung des Stadt- und Lebensraums geschehen?

In einem insgesamt 20-monatigen Prozess, beginnend im Februar 2023, konnte in insgesamt

fünf Beteiligungsveranstaltungen mit jeweils rund hundert Teilnehmenden aus der Bewohner-schaft, Orts-politik, Verwaltung und Wohnungs-wirtschaft sowie in weiteren kleineren Veranstal-tungen (Stadtteilische, Workshops in Schulen/ Kinder- und Jugendbeteiligung) ein gegenseitiges Verstehen von Zukunftserwartungen, Bedürf-nissen, Interessen und Argumentationen für die Entwicklung der Südstadt aufgebaut werden. In intensiven Gesprächen zwischen verschiedenen Interessens-, Sozial- und Altersgruppen wurden Kriterien für die Weiterentwicklung der Südstadt entwickelt, Planungsstände diskutiert und abschließend ein finales Feedback zum Rahmen-plan eingeholt.

Um möglichst viele Menschen zu erreichen und ihnen eine Mitwirkung zu ermöglichen...

- fanden die Studios vornehmlich Samstagvor-mittags statt
- gab es bei allen Veranstaltungen eine Kinderbetreuung
- wurden Schülerinnen und Schüler verschie-dener Schulen in eigenen Workshops der Jugendbeteiligung eingebunden und konnten ihre Ergebnisse in Studio 3 präsentieren
- gab es durch das vom BMBF geförderten Ver-bundforschungsprojekts XR-Part die Mög-lichkeit, sowohl Live als auch asynchron einen

- virtuellen Beteiligungsraum zu besuchen
- war Studio 1 via Livestream im Internet zugänglich
- konnten sich alle Beteiligungspartner:innen via Kontakt auf der Website der Hansestadt Rostock jederzeit an das Beteiligungsbüro wenden.

Blick in die Studios

Eine detaillierte Dokumentation bietet der Ab-schlussbericht: https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/Beteiligungsverfahren%20S%C3%BCdstadt_Abschlussbericht_.pdf

Studio I

Das Studio I ("Perspektiven austauschen") setzte sich aus mehreren Blöcken zusammen: Zunächst wurde den Teilnehmenden durch eine laute Kundgabe (Speakers' Corner) die Gelegenheit ge-gaben Ärger und Unmut in emotionaler Form zu äußern. Zu allen genannten Punkten mussten die Teilnehmenden jedoch auch eine positive Seite formulieren. Beide Seiten der Medaille wurden dann auf einer sog. „Meckermauer“ gesammelt. Im zweiten Teil der Veranstaltung wurden in Kleingruppen erste Wünsche und Kriterien für die zukünftige Entwicklung der Südstadt entwickelt, die als themenspezifische Zukunftsbilder den

Der Studio-Prozess



Möglichkeitsraum der Stadtteilentwicklung skizzieren sollten. Den Teilnehmenden wurden dafür verschiedenste Materialien wie Karten, Metaplanwände und Moderationskarten, Knete, Pins und weiteres Bastelmanmaterial zur Verfügung gestellt. In einer Rundschau wurden die gemeinsam erarbeiteten Inhalte noch einmal allen Teilnehmenden präsentiert und von ihnen mittels Klebepunkten priorisiert.

Ergebnis: Durch den Austausch zwischen den Teilnehmenden wurde eine vertrauliche Grundlage für die weiteren Studios und den Rahmenplanprozess geschaffen. Aus den

Ergebnissen wurde ein positives Zukunftsbild der Südstadt formuliert, das für den weiteren Prozess Orientierung geboten hat.

Studio II

Zentrales Ziel des zweitägigen Studio II ("Perspektiven diskutieren") war die Verdichtung der gesammelten und priorisierten Inhalte aus Studio I, um im nächsten Schritt handfeste Kriterien für eine nachfolgende Rahmenplanung aufstellen zu können. In einem „Neue-Perspektiven-Spiel“ konnten sich die Teilnehmenden in andere Rollen wie zum Beispiel Bürger:innen, Senior:innen, Kinder/Jugendliche und Mütter/



Abb.6 Studio III

Väter hineinversetzen und so über die Erfahrung mit gänzlich neuen Bedürfnissen und Lebens- sowie Existenznotwendigkeiten ein Verstehen anderer Logiken vergegenwärtigen. Sensibilisiert durch diesen Perspektivwechsel diskutieren die teilnehmenden Bürger:innen mit Vertreter:innen der Stadtverwaltung, Politik und der Wohnungswirtschaft in Themenräumen die Kriterien der städtebaulichen Ausprägungen, der Freiraumgestaltung und der Verkehrskonzeption. Auf Ergebnisbögen wurden einerseits Partikularinteressen formuliert, um diese dann andererseits in gemeinsam tragbare Lösungen zu übersetzen. In einem Gallery Walk wurden die Gruppen-Ergebnisse zusammengefasst und die verschriftlichten Zukunftsbilder aus Studio I durch die Teilnehmenden vorgestellt. Eine weitere Unterstützung für das Zukunftsdenken waren Impulsvorträge der Architekten und Stadtplaner Prof. Miller Stevens und Prof. Dr. Cyrus Zahiri, zwei Mitgliedern des Rostocker Planungs- und Gestaltungsbeirats.

Ergebnis: Die zentralen Ergebnisse aus Studio II waren konsensual aufgestellte Kriterien der Quartiersentwicklung, die durch die Teilnehmenden aus den verschiedenen Lösungsansätzen, Interessen und Wünschen unterschiedlicher Perspektiven herausgearbeitet wurden.

Studio III

In ihrem Grußwort zu Studio III ("Perspektiven vereinen") betonte Oberbürgermeisterin Eva-Maria Kröger die Bedeutung der aktiven Bürgerbeteiligung und hob den Neuheitswert des zurückliegenden Studioprozesses für die gesamte Hanse- und Universitätsstadt Rostock als modellhaft hervor. Im Anschluss konnte die parallele Jugendbeteiligung in das Studio III integriert werden. Schüler*innen des Geographiekurses der 12. Jahrgangsstufe der KGS präsentierten ihre Zukunftsvorstellungen der Südstadt, welche sie

mit KI-Werkzeugen visualisiert hatten. Die damit verbundenen Forderungen für die städtebauliche Entwicklung übergaben sie der Oberbürgermeisterin. Zentraler Bestandteil des dritten Studios war die Priorisierung der im Studio II erarbeiteten Kriterien, welche mit Hilfe einer Relevanzbewertung als Online-Umfrage erfolgte. Herausfordernd war die Diskussion von stark auseinandergehenden Bewertungen im gesamten Plenum, um diese in einem öffentlichen Diskursraum für eine gemeinschaftliche Lösung sichtbar und diskutierbar zu machen.

Ergebnis: Es wurden Themen für die Südstadt identifiziert, die übereinstimmend als prioritätisch bewertet wurden. Diese sollen in der Rahmenplanung besonderes Gewicht erhalten.

Studio IV

Noch vor Studio IV ("Rahmenplan entwickeln") wurden vom Planungsteam zahlreiche Module für die Themenbereiche Wohnen, Freiraum und Mobilität entwickelt. Diese wurden im Studio als mögliche Bestandteile des Rahmenplans vorgestellt. Unter dem Motto „Unser Rahmenplan“ konnten die Teilnehmenden sich somit ihren eigenen Rahmenplan zusammenstellen. Mittels einer eigens dafür entworfenen Schablone konnten sie – mithilfe der Kriterien-Checkliste aus den vorangegangenen Studios – die Bausteine auswählen, die sie für besonders wichtig für die Südstadt erachteten.

Ergebnis: Die Auswahl und Zusammenstellung der Module für den Rahmenplan gab dem Rahmenplanteam wichtige Hinweise für die Weiterentwicklung der Arbeit.

Studio V

Basierend auf diesen Ergebnissen wurde der Rahmenplan weiter ausgearbeitet. Die Teilnehmenden in Studio V ("Rahmenplan finalisieren")



Abb.7 Studio IV: Module für die Zusammenstellung des Rahmenplans



Abb.8 Studio IV: Gruppenarbeit



Abb.9 Studio IV: Verortung der Module



Abb.10 Studio IV: Gruppenarbeit

konnten abschließend ihr Feedback einbringen. Dafür stellte das Planungsteam die Arbeit vor und stand anschließend in Workshop-Räumen Rede und Antwort zu noch offenen Fragen und holte in der Diskussion letzte Hinweise und Anregungen ein. Zum Abschluss des Studio-Prozesses gab es einen „Gruß aus der Zukunft“: Die Teilnehmenden hatten auf Postkarten aus der Zukunft eine letzte Möglichkeit, Aspekte zu formulieren, die in der Entwicklung der Südstadt nicht vergessen werden dürfen.

Ergebnis: Die Hinweise aus den Diskussionen wurden in den Finalisierungs-Prozess des Rahmenplans aufgenommen.

Insgesamt und insbesondere zum Studio V wurde der Studio-Prozess seitens der Teilnehmenden als äußerst konstruktiv und erfolgreich bewertet und gelobt. Die Südstadt-Studios als Dialogformate dürfen für die inhaltliche Weiterentwicklung der Rahmenplanung und die Akzeptanz seitens der Bewohnerschaft als maßgeblich verantwortlich bezeichnet werden.

2. Bestandsanalyse und Ausgangslage

Die Bestandsanalyse bewertet den Status Quo unter den Aspekten Städtebau, Freiraum und Mobilität, wobei auch soziodemographische Daten und Verkehrszählungen zugrunde gelegt wurden. Diese wurden ergänzt durch eigene Anschauungen aus Vor-Ort-Begehungen und Luftbildauswertungen. Als Grundlagen dienten weiterhin zahlreiche vorliegende Planungen, Konzepte und Fachgespräche mit Verwaltungsmitarbeitenden. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in verschiedenen Themenkarten zusammengefasst.

2.1 Entstehung und historische Entwicklung

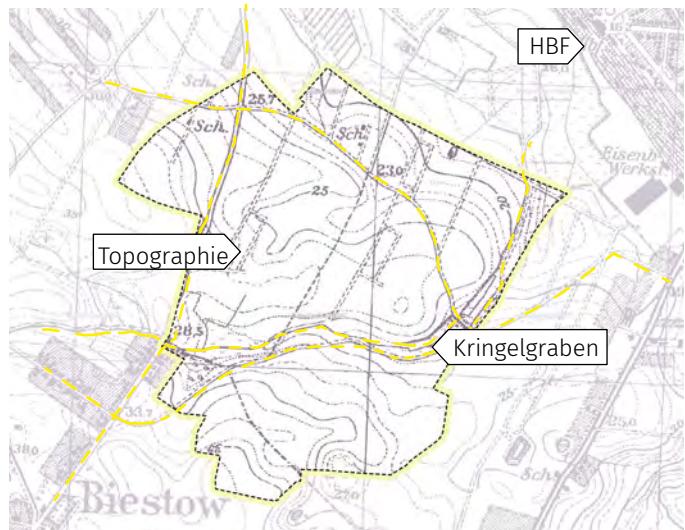


Abb.11 Untersuchungsraum 1939
Quelle der Kartengrundlage: Geoportal Hansestadt-Rostock

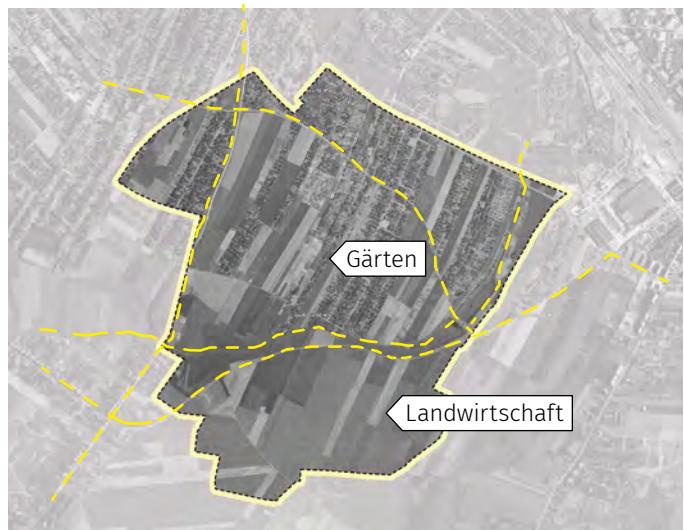


Abb.12 Untersuchungsraum 1953
Quelle der Kartengrundlage: Geoportal Hansestadt-Rostock

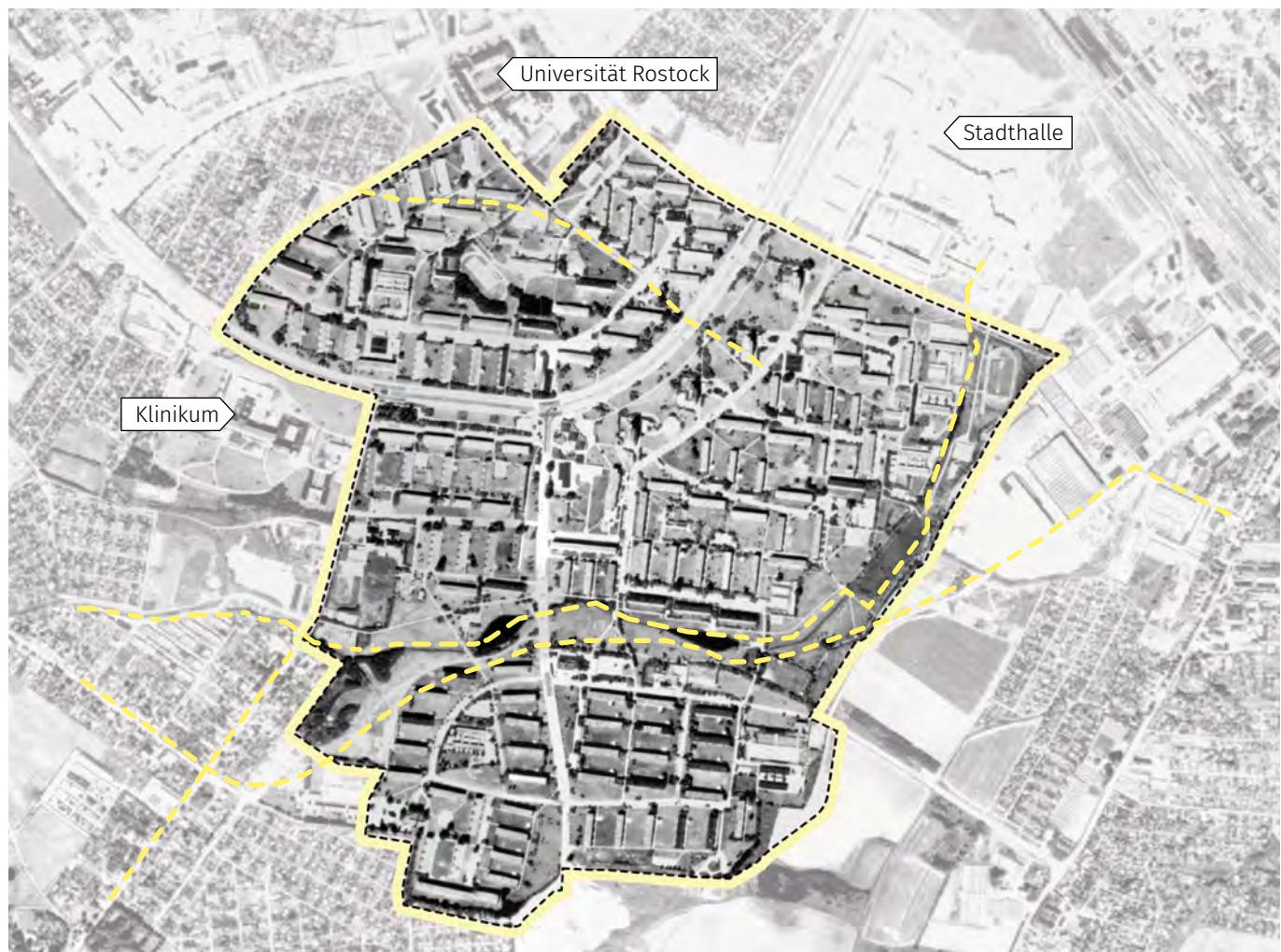


Abb.13 Realisierung 1960-1968
Quelle der Kartengrundlage: Geoportal Hansestadt-Rostock

Untersuchungsgebiet vor 1960

Das Untersuchungsgebiet liegt nahe dem Rostocker Hauptbahnhof, Industriebetrieben im Osten und dem Dorf Biestow im Südwesten. Ursprünglich war das Gebiet ein ländlicher Raum am südlichen Stadtrand. Wege, Topographie und Landschaft sind in einer Karte von 1939 als prägende Elemente erkennbar. Der Kringelgraben und die Verlängerung des Biestower Damms nach Norden sowie andere Wege bleiben in der Flurstückstruktur sichtbar. Mit der Ansiedlung von Flugzeug- und Rüstungsindustrie wächst Rostocks Bevölkerung stark. Bereits in den 1930er Jahren wird eine Stadterweiterung geplant, die das Südstadt-Gebiet als vorrangiges Baugebiet vorsieht. Die Abbildung 12 zeigt in den 1950er Jahren landwirtschaftliche Nutzung südlich des Kringelgrabens, während im Norden kleinteilige Parzellierungen auf Selbstversorgungsgärten hinweisen. Im Nordosten, zwischen Untersuchungsgebiet und Hauptbahnhof, schreitet der Ausbau industrieller Nutzungen voran.

Entstehung der Südstadt 1960–1970

Mit der Realisierung der Südstadt als Rostocks erste einheitlich geplante Großwohnsiedlung erfährt das Gebiet eine grundlegende Umstrukturierung. Auf der sprichwörtlichen „Grünen Wiese“ entsteht in kurzer Bauzeit (1960–1968) eine Siedlung in Plattenbauweise nach Entwürfen von K. Brauns, R. Lasch (Städtebau) und K. Tauscher (Hochbau). Die Siedlung folgt einem Bebauungskonzept mit Zeilenbauten, die um Nachbarschaftszentren angeordnet sind. Der Kringelgraben bleibt als großzügiger Freiraum erhalten und wird zur linearen Parkanlage entwickelt. Der räumlich prägende Straßenbogen des Südrings ist nicht aus historischen Wegeführungen ableitbar. Die Straßenführung ist Teil der Stadterweiterungsplanung der 1960er Jahre und folgt dem Leitbild der „autogerechten Stadt“. Vier Punkthochhäuser entlang des Südrings prägen die Stadtwahrnehmung. Nach

Fertigstellung der letzten Wohnhäuser begann der Bau der sozialen Infrastruktur: Kaufhallen entstanden, Kindergärten und Schulen öffneten ihre Türen. Vom in der Planung des neuen Stadtviertels berücksichtigten Einkaufszentrum, dem Südstadtzentrum, wurde zwischen 1968 und 1970 lediglich die Gaststätte „Kosmos“ von Ulrich Mütter errichtet.

Weiterbau und Einbindung der Südstadt

1970–heute

Öffentliche Funktionen wie Klinikum und Universitätserweiterungen, eine Mensa sowie später das Fraunhofer-Institut siedelten sich im Norden an. Nach 1990 wurde die Südstadt an das Rostocker Straßenbahnnetz angeschlossen. Zudem erhielt sie mit dem „Südstadt-Center“ Mitte der 1990er Jahre das schon lange geplante Einkaufszentrum. Anfang der 2000er Jahre entstanden das Uni-Bibliotheksgebäude und die neue Mensa. Seitdem entwickelt sich der Uni-Campus Südstadt kontinuierlich weiter, aktuell mit dem Bebauungsplan Am Pulverturm. Derzeit wird der Bereich nördlich der Erich-Schlesinger-Straße mit den Bebauungsplänen Groter Pohl und Am Südring, im Bereich Richtung Bahnhof der Kesselborn entwickelt. Seit 2015 ergänzen neue Bauprojekte wie an der Ziolkowskistraße die Südstadt.

Fazit

Die Südstadt wurde in den 1960er Jahren „aus einem Guss“ nach zeittypischen Leitbildern mit homogenem Wohnungsbau in Plattenbauweise realisiert. Alte Wege, Topographie und Landschaftselemente sind teilweise bis heute ablesbar. Inzwischen ist die Siedlung „in die Jahre gekommen“. Punktuell wurden und werden Bestandsbauten saniert oder ersetzt, während an den nördlichen Rändern der Südstadt neue Entwicklungen stattfinden.



Abb.14 Spaziergang an dem Grünzug



Abb.15 Blick auf die historische Kosmos Gaststätte 1974



Abb.16 An der historischen Kosmos Gaststätte 1974



Abb.17 Wäscheleinen zwischen den Wohnhöfen



Abb.18 Spielen zwischen den Wohnhochhäusern



Abb.19 Bushaltestelle in die Südstadt

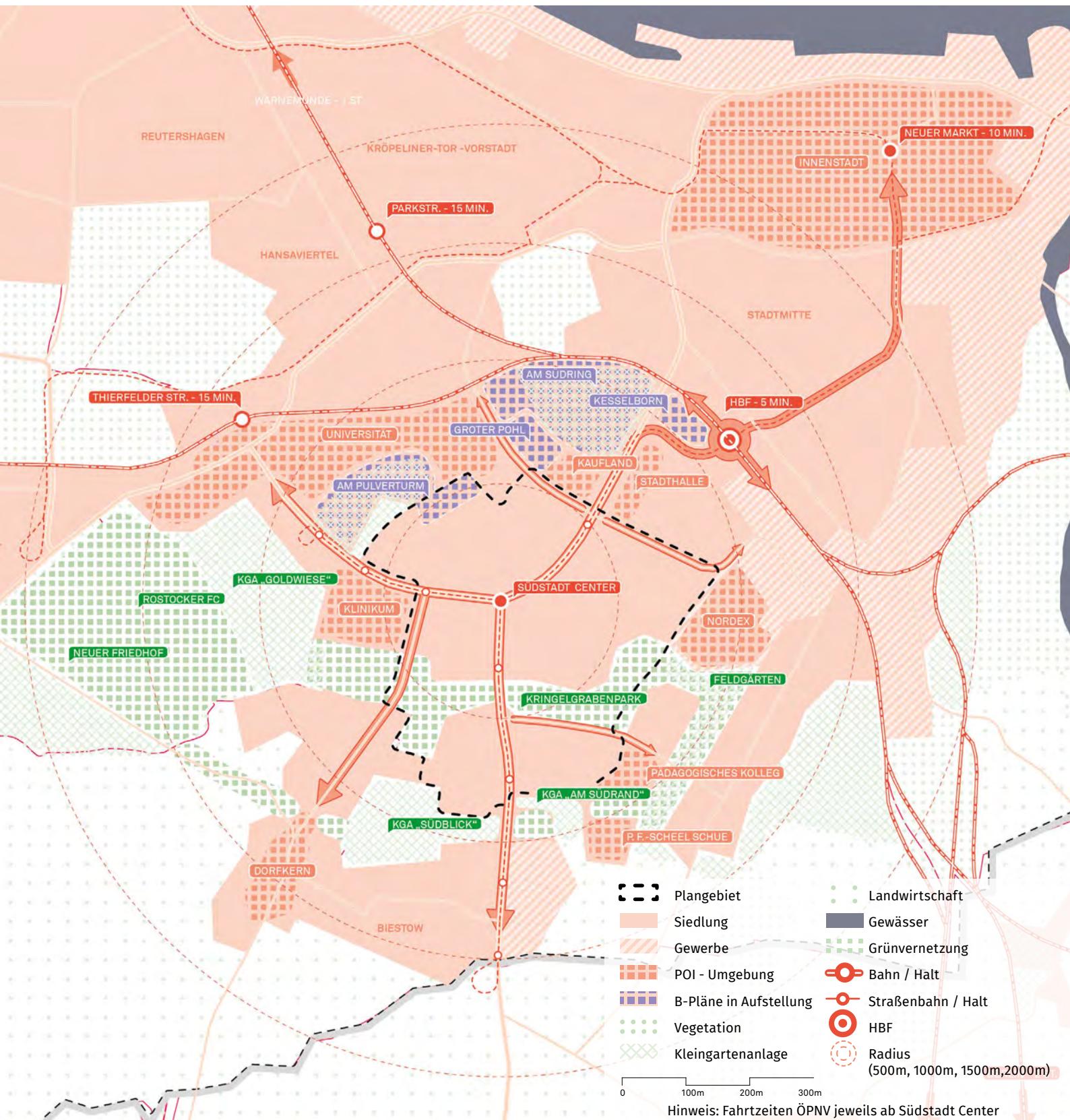


Abb.20 Blick auf die Wohnhochhäuser aus Norden



Abb.21 Blick auf die Wohnzeilen

2.2 Einbettung und Vernetzung



Zentrale Randlage

Die Südstadt liegt am südöstlichen Rand Rostocks, ca. 2,5 km südlich der historischen Altstadt. Die unmittelbare Nähe zu Hauptbahnhof und ZOB sowie die gute Anbindung an die Innenstadt durch Tram und Bus tragen dazu bei, dass die Südstadt als ein zentral gelegener Stadtteil Rostocks wahrgenommen wird. Über die Y-förmig im Stadtteil liegenden Hauptverkehrsstraßen Südring und Nobelstraße erfolgt die ebenfalls gute MIV-Vernetzung.

Die große Grünanlage des Kringelgrabenparks ist Teil des übergeordneten gesamtstädtischen Grün- und Freiraumsystems und beinhaltet wichtige Wegebeziehungen in die Umgebung. Der Park markiert auch eine deutliche räumliche Zäsur innerhalb der Südstadt und teilt sie in einen urbaner werdenden nördlichen Teil und den etwas ruhigeren südlichen Teil im Übergang zu Kleingartenanlagen und dem Dorf Biestow.

Die Innenstadt rückt näher

Die dynamischen Entwicklungen am Nordrand des Plangebiets integrieren den einstigen Satelliten zunehmend nahtlos in das städtische Gefüge der Kernstadt. In dieser Hinsicht sind insbesondere die in Umsetzung befindliche Entwicklungsgebiete zu erwähnen die sich aus den folgenden Bebauungsplänen ergeben: 12.MU.205 "Kesselborn", 12.W.192 "Wohn- und Sondergebiet Am Südring", 09.SO.191 "Studieren und Wohnen beim Pulverturm, Teilbereich 1 und 2".

Im Bereich des Bebauungsplans "Wohn- und Sondergebiet Am Südring" werden die Erweiterung der Universität sowie neue Einrichtungen und Unternehmen mit dem Schwerpunkt Forschung, Wissenschaft, Kreativwirtschaft und Kultur angesiedelt. Außerdem sind neue Wohnungen, Studentenkünfte sowie Einrichtungen des Gemeinbedarfs vorgesehen. Das lokale Bevölkerungswachstum

sowie die neu entstehenden Funktionen und Angebote werden sich auch auf die Südstadt auswirken.

Fazit

Die Südstadt ist sehr gut in den Stadtkontext eingebunden. Die zentrumsnahe Lage und gute ÖPNV- und MIV-Anbindungen machen die Südstadt zu einem zentral gelegenen und gut vernetzten Wohngebiet in Rostock. Der Kringelgrabenpark schafft einen Übergang zwischen dem urbaner geprägten Norden am Rande der Kernstadt und den ruhigeren südlichen Teil. Die aktuelle städtebauliche Entwicklung lässt die Südstadt und Innenstadt funktional zusammenrücken.

2.3 Annäherung an die Südstadt: Qualitäten und Herausforderungen



Abb.22 Verschiedene Anordnungen der Wohnzeilen schaffen vielfältige Raumsituationen und Rhythmen. Doch wirkt der Siedlungsraum insgesamt monoton und bietet wenig Orientierung

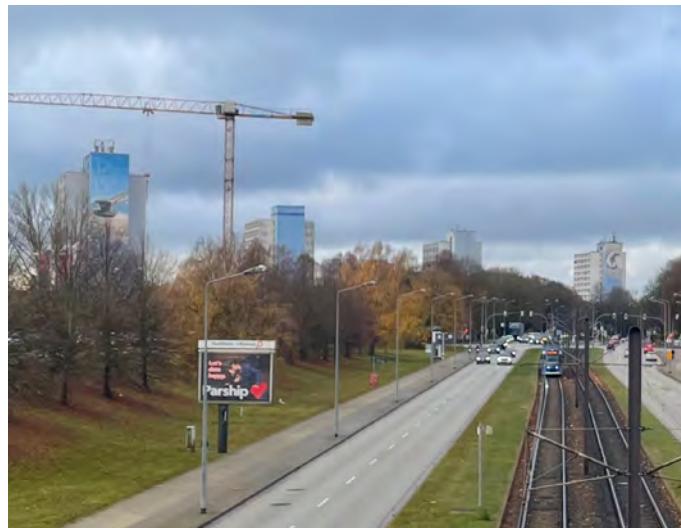


Abb.23 Die vier Hochhäuser am Südring bilden Landmarken und prägen die Stadtsilhouette

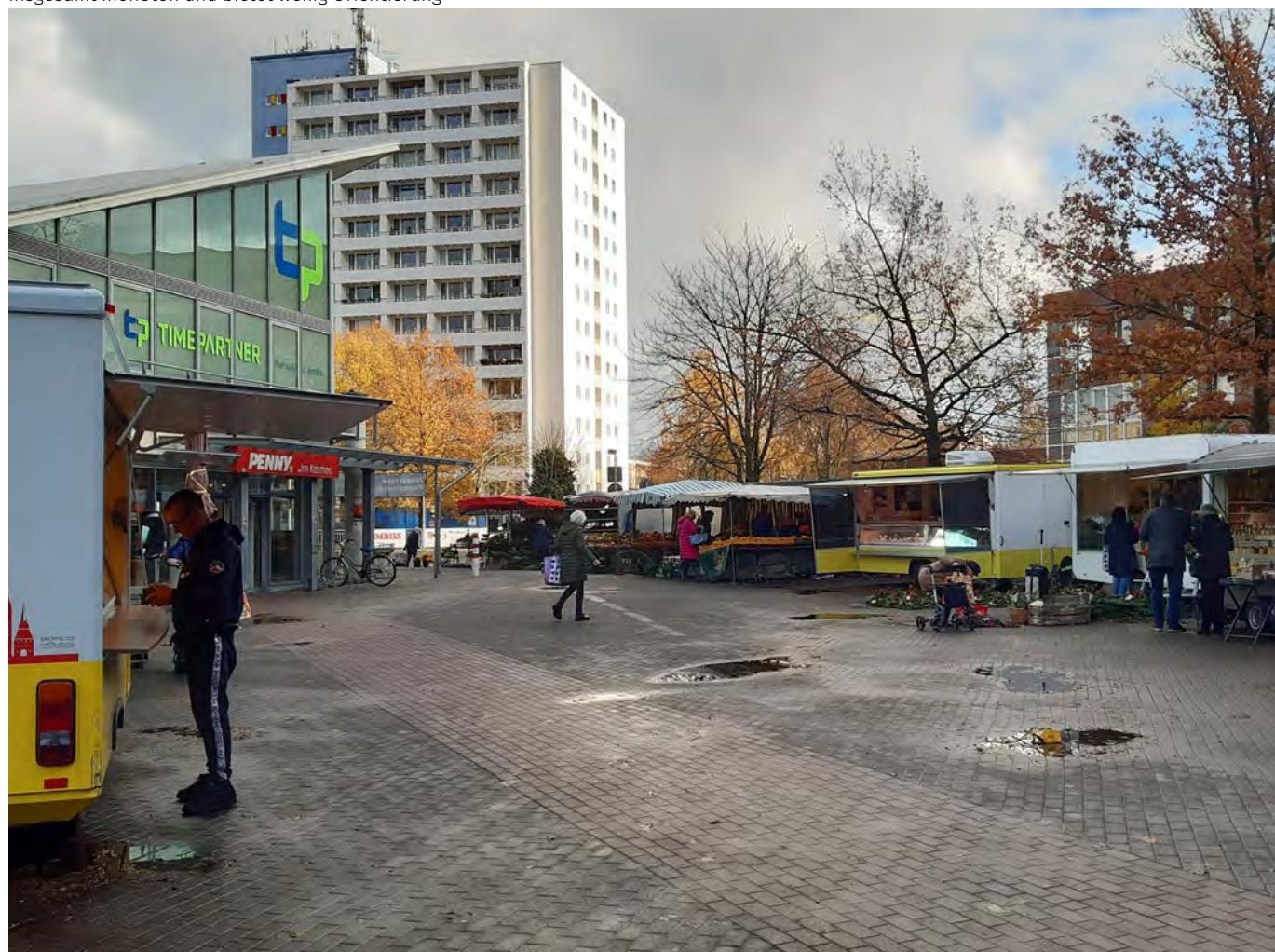


Abb.24 Das Südstadtcenter und seine durch Kfz-Parken geprägten Außenanlagen sind das Herz der Südstadt. Es wirkt gestalterisch trostlos und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Der kleine Markt bringt etwas Abwechslung.



Abb.25 Qualitätsvolle Höfe und Binnenräume zwischen den Zeilenbauten mit wertvollem Baumbestand prägen die Südstadt. Gleichzeitig ist ein Großteil der Freiraumstrukturen nutzungsarm



Abb.26 Einige Gebäude im Gebiet sind bautechnisch verkommen. Hier liegt ein hohes Entwicklungspotential.



Abb.27 Der Müther-Bau "Kosmos" wurde in nicht denkmalgerechter Weise überformt



Abb.28 Private Spielflächen sind selten qualifiziert und ihr Angebot und ihre Gestaltung häufig nicht mehr zeitgemäß



Abb.29 Parkähnliche Räume und Wegebeziehungen erfüllen eine Erholungs- und Verbindungsfunction



Abb.30 Der Kringelgrabenpark ist ein qualitätsvoller und identitätsstiftender Naherholungsraum mitten in der Südstadt



Abb.31 Der Südring mit der Straßenbahn ist eine wichtige Verbindung zur Innenstadt, stellt aber gleichzeitig eine große Barriere dar

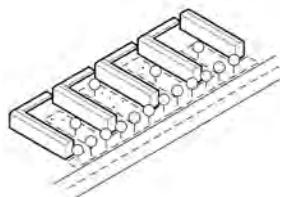


Abb.32 In den Nebenstraßen dominiert der ruhende Kfz-Verkehr das Raumbild: Parkende Kfz nehmen viel Platz in Anspruch und stehen teilweise auf dem Gehweg

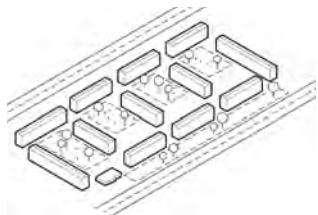


Abb.33 Abstellanlagen für Fahrräder an den Wohngebäuden

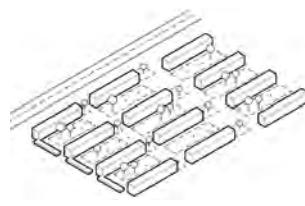
2.4 Städtebauliche Struktur



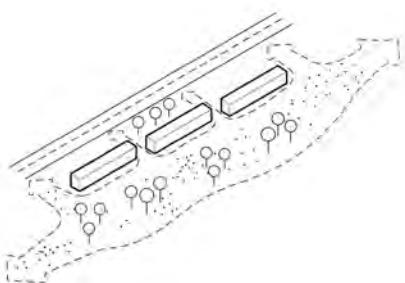
Kamm



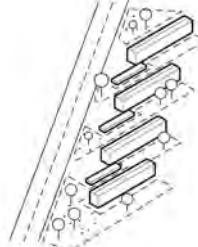
Hofbildung



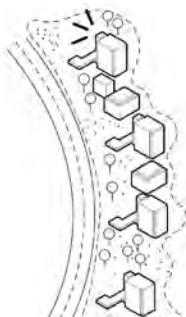
Reihung



Kante zum Grün



Staffelung



Hochhäuser



Städtebauliche Prinzipien

Die Südstadt, eine Großwohnsiedlung der 60er Jahre, wurde nach den Prinzipien der aufgelockerten, gegliederten und autogerechten Stadt gestaltet: großzügige Straßen und Zeilenbauten in üppigem Grün mit parkähnlichen Freiräumen und vielfältigen Durchwegungsmöglichkeiten. Vier Punkthochhäuser entlang des Südrings setzen städtebauliche Akzente. Die nacheinander als "Wohnkomplexe" (WK) entstandenen und durch Verkehrs- und Grünräume voneinander abgegrenzten Quartiere, variieren die Zeilenbauten als Höfe, Kämme oder Kaskaden. Garagen entlang der Straßen schaffen punktuelle Fassungen in der offenen Bauweise.

Die WK haben definierte Wohnungszahlen und sind teilweise mit Einzelhandel, Kinderbetreuung, Bildungseinrichtungen und Naherholungsflächen ausgestattet. Eine größere funktionale Mischung wurde in der Planung nicht angestrebt und ist bis heute nicht gegeben. Die "gesellschaftliche Mitte" war mit dem nicht vollständig umgesetzten Zentrumskomplex an der Kreuzung Südring/ Nobelstraße angedacht. Das Zentrum der Südstadt wurde schließlich nach der Wende in den 1990er Jahren mit dem Einkaufszentrum "Südstadtcenter" bebaut und um Parkplätze ergänzt.

Wohnbautypologien

Die Südstadt besteht fast komplett aus nahezu baugleichen Gebäudetypologien - Zeilenbauten mit 4- und 5-geschossen in 5-Mp-Bauweise Typ P1.

Die Gebäude sind weit überwiegend streng Nord-Süd oder Ost-West orientiert und weisen auch aufgrund großzügig bemessener Abstände zueinander eine gute Belichtung und Besonnung auf.

Die Eingänge der Häuser liegen überwiegend an Wohnwegen, die (nachgerüsteten) Balkone orientieren sich zum Grün. Dadurch entstehen zwei unterschiedliche Ausrichtungen und Qualitäten

von Gebäuden zum Freiraum.

Die Punkthochhäuser an der Ziolkowskistraße sind klar als städtebauliche Dominante entlang des Südrings angelegt, welche insbesondere aus der Perspektive des Automobils wirksam wird. Die vier Wohnhochhäuser mit ihren 13 Geschosse wirken als Landmarken und prägen die Silhouette der Südstadt.

Weitere architektonische Elemente

Die Gaststätte "Kosmos" mit der charakteristischen Hyperbolischen Paraboloidschale des Architekten Ulrich Müther, welcher auch den ikonischen "Teepott" in Warnemünde schuf, wurde in den Jahren 1968-70 realisiert. Inzwischen wurde dieser bemerkenswerte Bau der DDR-Moderne durch Sanierungs- und Umbaumaßnahmen der Jahre 1991 und 2008 in nicht denkgerechter Weise überformt.

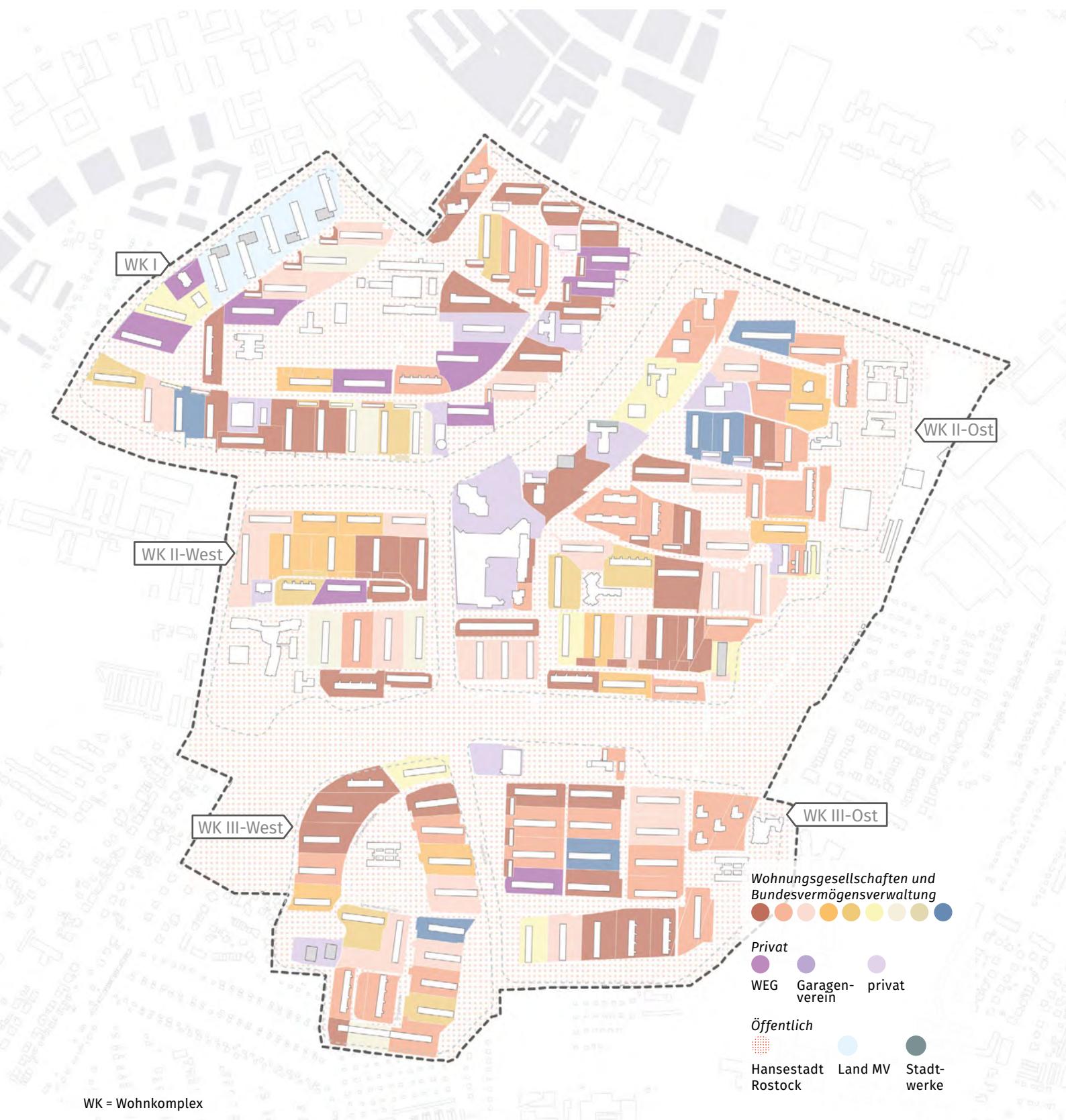
Nach 1990 wurden weitere Änderungen von Bestandsgebäuden sowie bauliche Ergänzungen realisiert. Dazu zählt der Umbau von Gebäuden mit öffentlichen Nutzung wie Schulen, Kitas und des Fraunhofer Instituts, die teilweise auch neu gebaut worden sind. Im Bereich WK I und WK III-Ost erfolgte eine Ergänzung mit Wohnungsbau.

Wichtigstes und größtes neueres Gebäude ist das Einkaufszentrum Südstadt-Center aus den 90er Jahren, welches mit seiner postmodernen Architektur eine deutlich andere Sprache spricht.

Fazit

Die Südstadt ist eine typische Siedlung der frühen DDR-Moderne mit homogener Zeilenbebauung, Akzentuierung durch Hochpunkte und Zentrumsbereich zur Nahversorgung. Sie besticht durch offene und durchgrünte Wohnkomplexe in unterschiedlichen Anordnungen.

2.5 Eigentumsverhältnisse



Eigentumsstruktur

Die Eigentumsstruktur der Südstadt ist stark fragmentiert. Zu DDR-Zeiten wurde das Baurecht in den Neubaugebieten auf die existierenden Wohnungsgesellschaften verteilt, um eine gerechte Aufteilung und eine möglichst weitgehende Durchmischung der Bevölkerung zu erreichen. Nach der Wende wurden die Grundstücke dann an die Wohnungsgesellschaften verkauft, denen die jeweiligen Gebäude gehörten. Dadurch entstand die heterogene Eigentumsstruktur, die zum größten Teil aus Wohnungsgenossenschaften besteht, die zumeist kleinere Liegenschaften verstreut in den verschiedenen WKs besitzen. Die Grundstücksgrenzen liegen mittig zwischen zwei Zeilenbauten, sodass eine gesteuerte einheitliche Entwicklung der Siedlung sehr herausfordernd ist. Eine über Einzelvorhaben hinausgehende größere Perspektive erfordert zwingend einen kooperativen Ansatz von verschiedenen Akteuren.

Die direkten Handlungsmöglichkeiten der Stadt beschränken sich hauptsächlich auf Verkehrs- und Grünflächen sowie Flächen der sozialen Infrastruktur. Dennoch bieten diese Flächen ein großes Potenzial für die Umgestaltung und Qualifizierung der öffentlichen Räume.

Fazit

Die sehr kleinteilige Eigentumsstruktur stellt eine Herausforderung für die städtebauliche und freiräumliche Entwicklung dar.

2.6 Wohnungsbestand

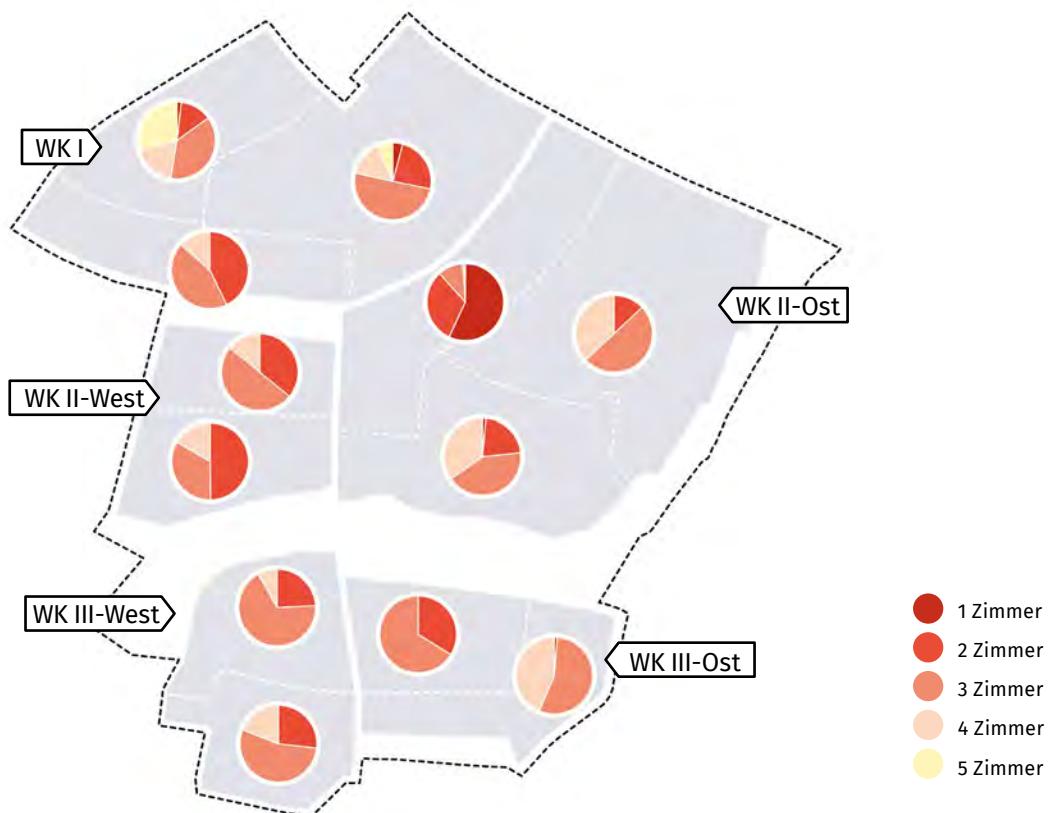


Abb.34 Anteil der Wohnungsarten nach Wohnkomplexen (Daten 2020)

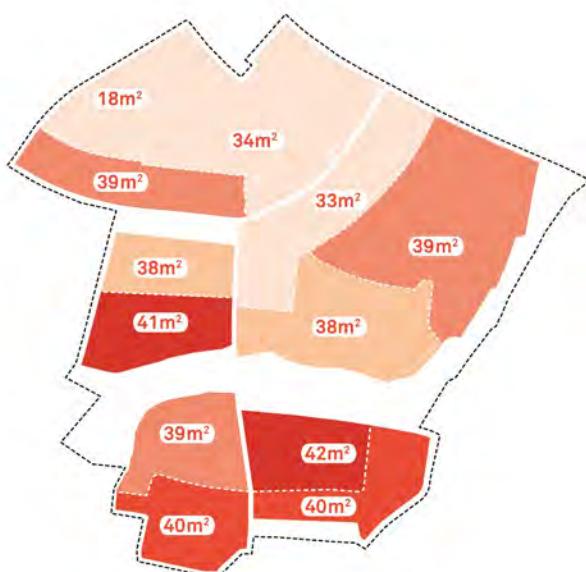


Abb.35 Wohnfläche/Einwohner:innen nach Wohnkomplexen
Gesamtstädtischer Wert: 39 m²

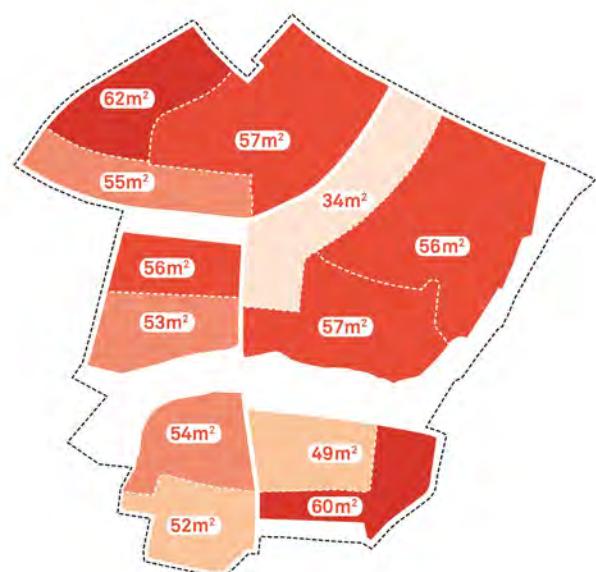


Abb.36 Wohnfläche/Wohneinheit nach Wohnkomplexen
Gesamtstädtischer Wert: 66 m²

Wohnungsangebot

Die homogene Zeilenstruktur weist ein relativ geringes Spektrum an Wohnungszuschnitten auf. Die Gebäude sind überwiegend als Zwei- und Dreispänner organisiert, was einerseits qualitätsvolles "Durchwohnen" ermöglicht, andererseits durch die konsequente Wiederholung auch zu einem Wohnungsangebot von hauptsächlich 2- bis 4-Zi-Whg führt. Ein leicht differenzierteres Angebot ist in den nördlichen Lagen des WK I durch Studentenwohnungen festzustellen. Ausschließlich Kleinwohnungen (1-Zi.-Whg.) sind in WK II-Ost in den Hochhäusern zu finden. Die Gesamtanzahl der Wohnungen hat sich seit der Fertigstellung der Siedlung nur geringfügig erhöht.

Durchschnittlich ist die Wohnfläche pro Kopf in der Südstadt seit 1992 von ca. 27 m² auf 37 m² aufgrund der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung zwar gestiegen, der Bundesdurchschnitt 2020 über alle Wohnformen liegt jedoch bei 47 m² und damit deutlich höher. Allgemein kann festgehalten werden, dass die Wohnungen im Mittel relativ klein und die Wohnungszuschnitte im Bestand zum Teil nicht mehr zeitgemäß sind. Insbesondere besteht ein Mangel an größeren familientauglichen Wohnungsgrundrissen.

Trotzdem bietet die Südstadt Wohnqualitäten, die es zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt: preiswerter Wohnraum im Bestand, ruhige und angenehme Nachbarschaften, wertvolle Grünstrukturen und gute Erreichbarkeit sind wesentliche Aspekte, die zur Beliebtheit des Wohnstandortes beitragen.

Zielgruppenspezifische Ergänzung des Wohnungsbestandes, mehr Barrierefreiheit, die Schaffung großer Wohnungen für junge Familien und eine attraktive Gestaltung des Wohnumfeldes können das Wohnungsangebot der Südstadt insgesamt zukunftsfähiger machen.

Gebäudezustand

Zahlreiche Wohngebäude in der Südstadt wurden in den 1990er und 2000er Jahren energetisch saniert. Rund 75% der Wohngebäude befinden sich in einem guten bis sehr guten baulichen Zustand, höherer Sanierungsbedarf findet sich im Quartier WKII West nördlich der Pawlowstraße. Einige Gebäude wurden in WK II Ost und West sowie in WK III Ost aufgestockt und mit Aufzügen ausgestattet.

Fazit

Die sehr homogene Bebauung mit gleichen Gebäudetypen führt zu einem teils unausgewogenen Wohnungsmix. Ein differenzierteres Angebot findet sich in den nördlichen Lagen des WK I.

Wohnungszuschnitte im Bestand sind zum Teil nicht mehr zeitgemäß. Es besteht ein Mangel an größeren familientauglichen Wohnungsgrundrissen. Ergänzungs- und Qualifizierungsbedarfe können als Treiber eine Stärkung der Wohnfunktion der Südstadt bewirken.

2.7 Bevölkerungsentwicklung

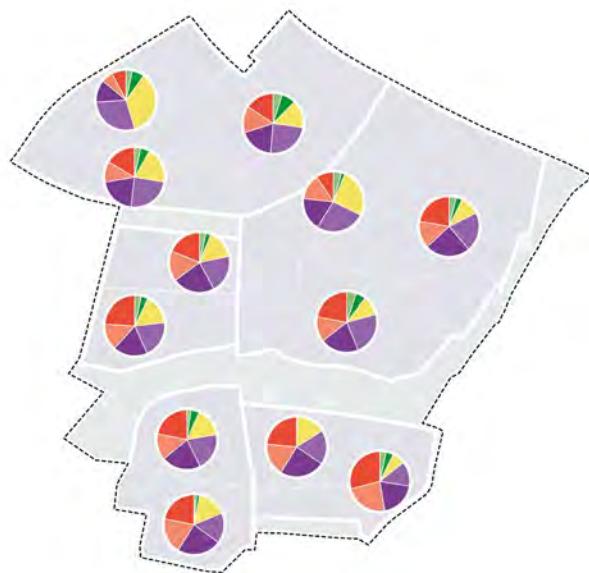
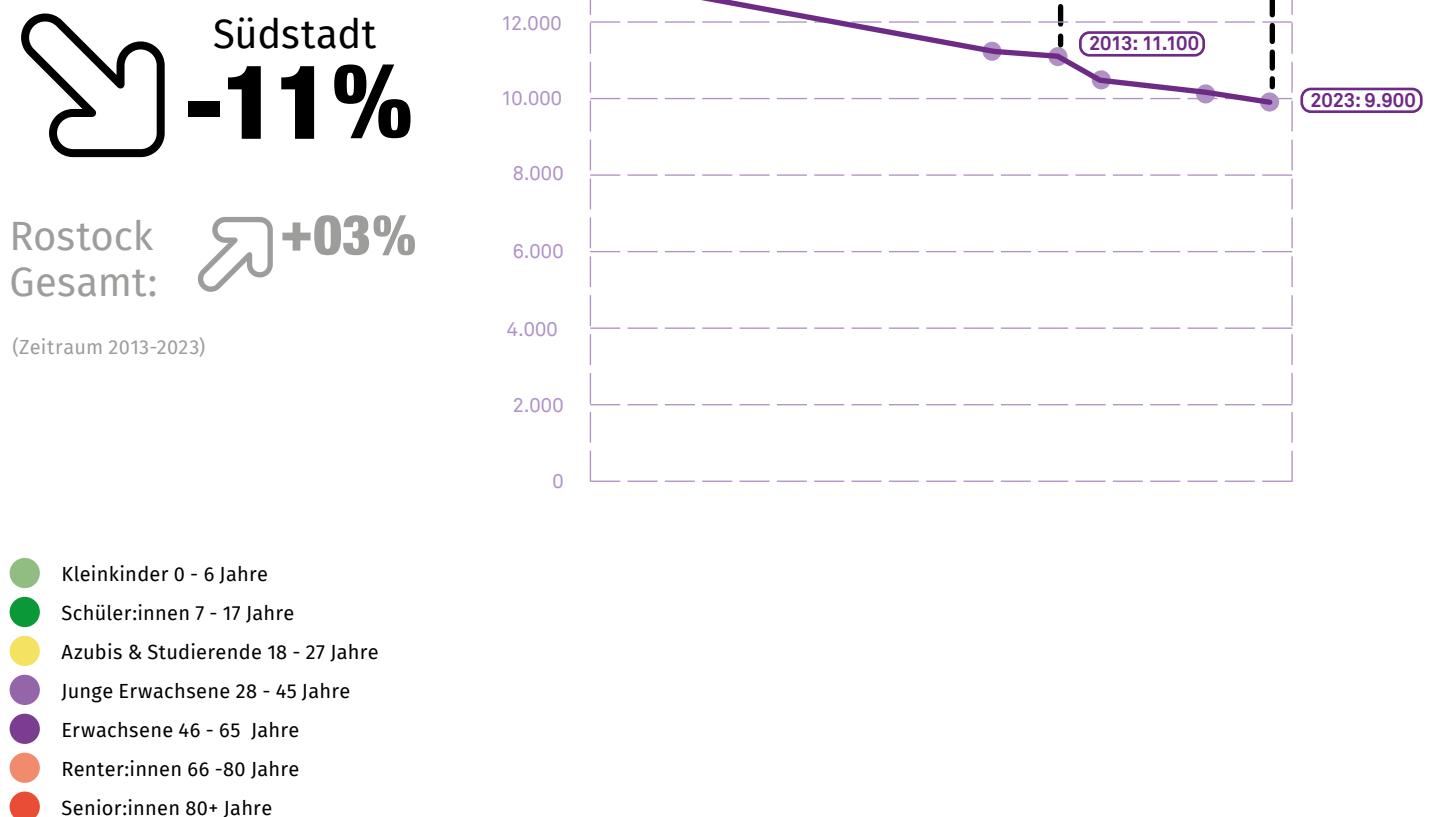


Abb.37 Anteil der Altersgruppen nach Wohnkomplexen
(Daten 2020)

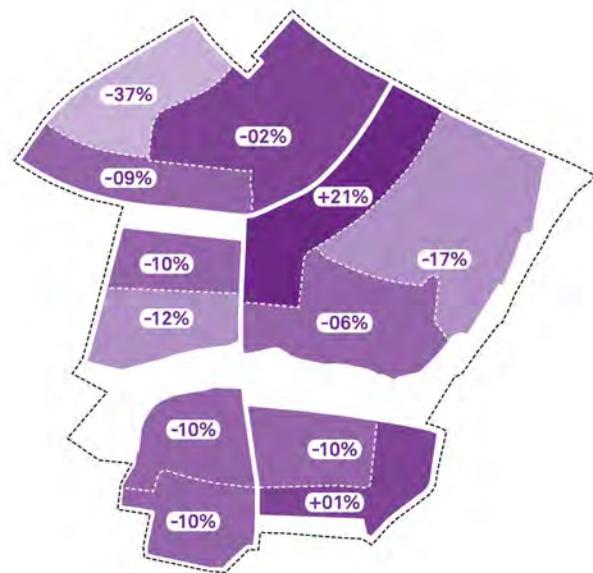


Abb.38 Einwohner:innenentwicklung seit 2013 nach Wohnkomplexen
Gesamtstädtischer Wert: +3 % (Daten 2020)

Ursprünglich "geplante" Bevölkerung

Ursprünglich war die Südstadt für ca. 20.000 Einwohner:innen mit entsprechender Infrastruktur geplant.

Die Erstbewohner:innen sind als Familien in den 60er Jahren in die Südstadt eingezogen. Später ist oftmals nach Auszug der Kinder oder dem Ableben des/ der Lebenspartner:in die Einwohner:innenzahl stark gesunken und die Wohnfläche pro Kopf gestiegen.

Schrumpfung und Wachstum

Die Südstadt ist ein schrumpfender Stadtteil in einer wachsenden Stadt: seit der Wende erlebt die Siedlung einen starken Bevölkerungsverlust, der sich in den vergangenen Jahrzehnten fortsetzt. Die Einwohnerzahl ist seit 1992 von 13.100 auf 9.900 im Jahr 2023 stark gesunken. Zwischen 2013 und 2023 ist ein Rückgang von 11% festzustellen. Ein relevantes Wachstum der Bevölkerung von +21% ist lediglich im Bereich der Wohnhochhäuser zu erkennen, was konkret mit der dortigen Neubautätigkeit verbunden ist.

Jung und Alt

Trotz der Nähe zur Universität und einem nennenswerten Anteil Studierender in der Bewohnerschaft ist die Südstadt ein Ortsteil mit vergleichsweise hohem Durchschnittsalter.

Ein hoher Anteil von insgesamt 37% der beiden ältesten Gruppen ist festzustellen. Besonders hoch ist der Altersquotient im WK III-Ost mit 41- bis 53%. Student:innen konzentrieren sich insbesondere im Nord-Westen des Gebiets in der Nähe der Universität, wo sich auch Studierendenwohnheime befinden. Ebenso ist im Bereich der Majakowskistraße, in den Hochhäusern und in der Ziolkowskistraße eine Trendwende hin zu einer Senkung des Altersdurchschnitts zu erkennen. Die beiden Altersgruppen zwischen 28 und 65 Jahren stellen insgesamt 41% der Südstadt-Bevölkerung. Auf-

fällig ist der sehr niedrige Anteil an Kleinkindern und Schüler:innen (Altersgruppen zwischen 0 bis 17 Jahre). Auch der Jugendquotient ist gering: der Wert liegt zwischen 1% und 12% weit unter dem gesamtstädtischen Wert (28%).

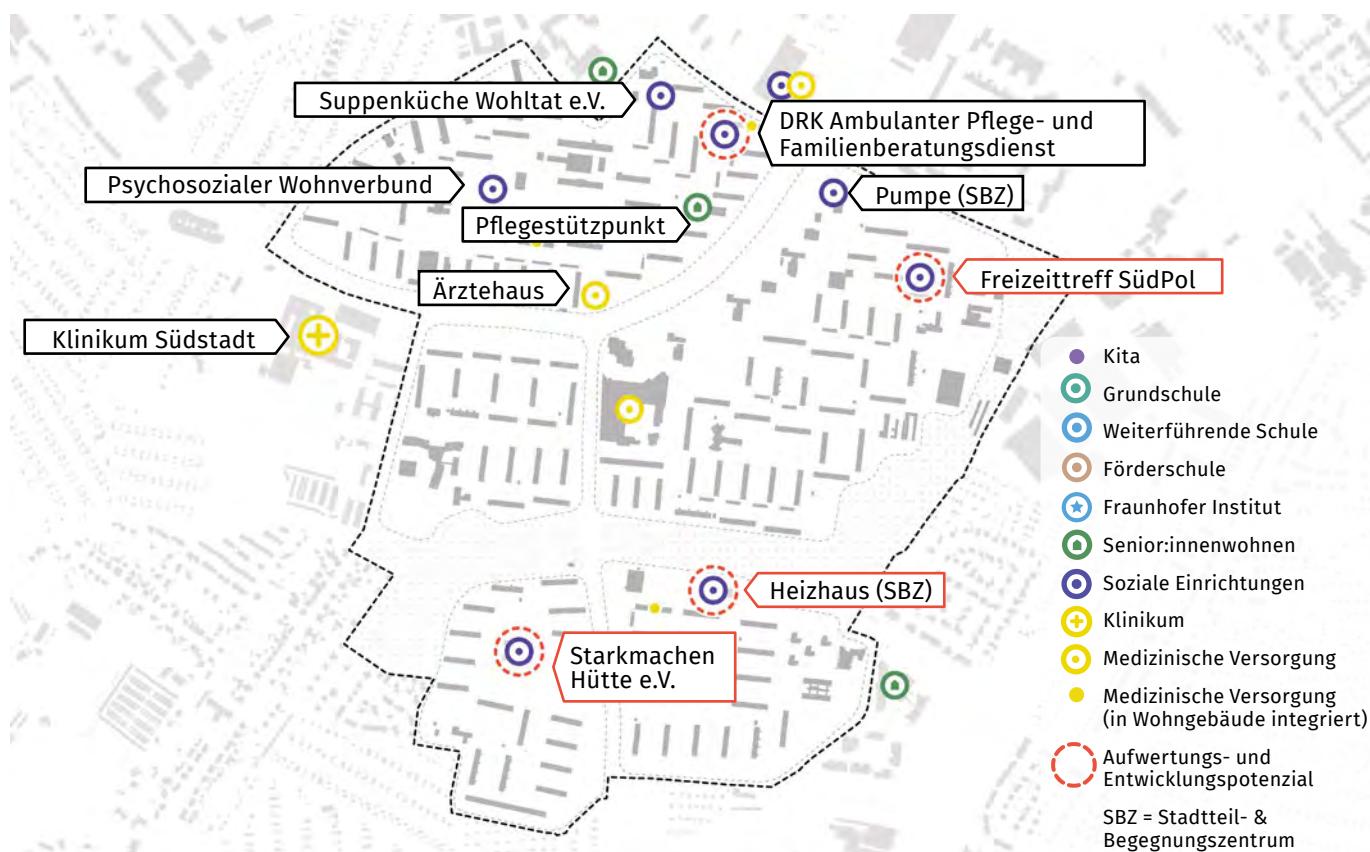
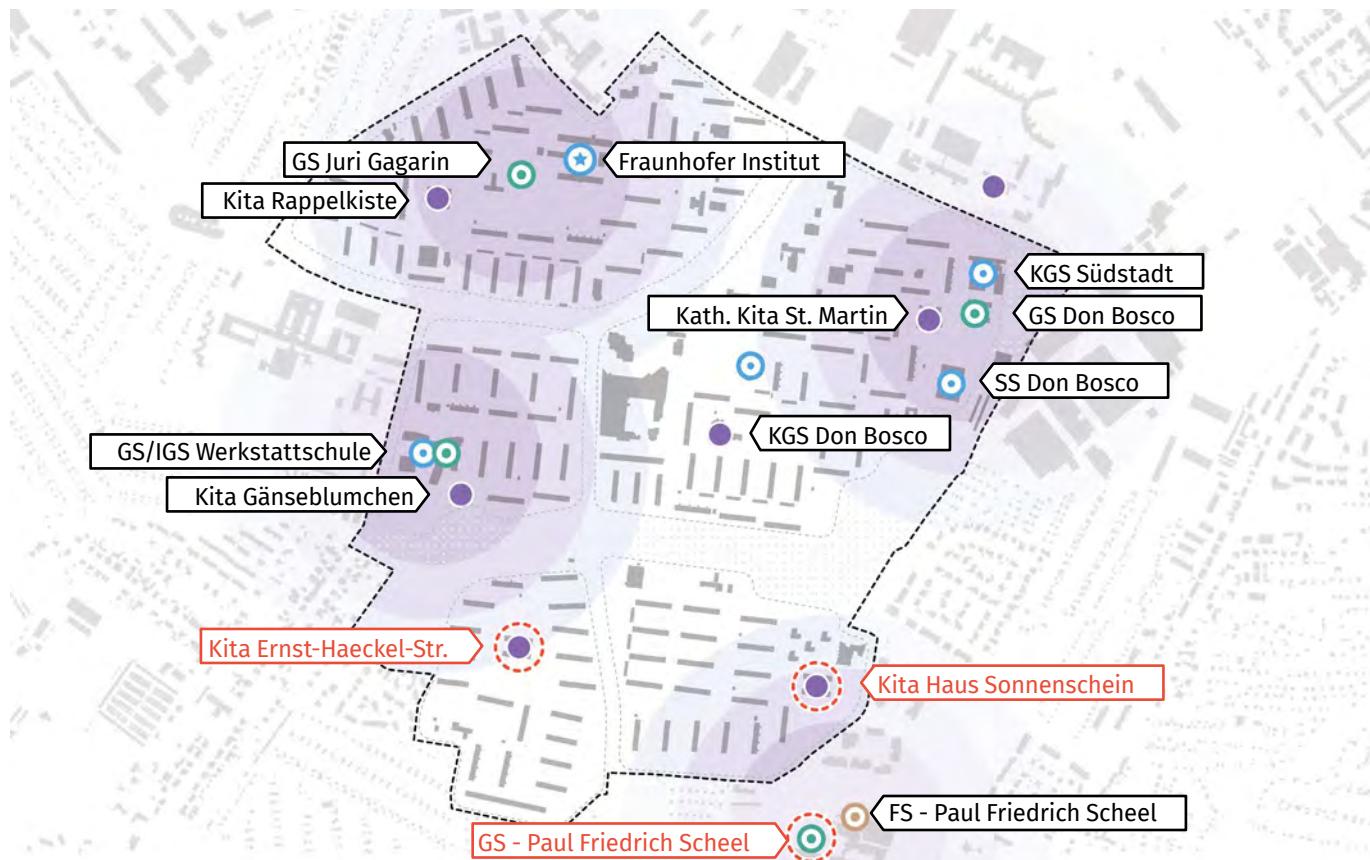
Fazit

Die Einwohnerzahl ist seit 1992 stark gesunken. Seit der Wende ist die Südstadt ein schrumpfender Ortsteil mit hohem Durchschnittsalter.

Die Südstadt wird überwiegend von Menschen bewohnt, die seit dem Erstbezug in den frühen 1960er Jahren hier leben. Der Jugendquotient und der Anteil an Kleinkinder und Schüler:innen ist sehr gering.

Junge Erwachsene, insbesondere Studierende, sind in der Siedlung gut vertreten. Mit neuen (Wohn-)Angeboten können jüngere Zielgruppen angesprochen werden.

2.8 Bildung und soziale Infrastruktur



Kitas und Schulen

In der Südstadt gibt es zahlreiche kommunale als auch private Kitas und Grundschulen, die ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Kinderbetreuung und Bildung anbieten. Kitas, Grundschulen und weiterführende Schulen sind mit maximalen Entfernung zum Wohnort von 400m sehr gut zu Fuß und abseits von Hauptstraßen erreichbar.

Wegen der schrumpfenden Kinderzahl bestehen im Stadtteil derzeit keine Mehrbedarfe an Schul- und Kitaplätzen, die Schulen in der Südstadt versorgen inzwischen auch Kinder aus anderen Stadtbezirken. Bei einer baulichen Entwicklung auch in der näheren Umgebung sind künftige Bedarfe jedoch unbedingt zu berücksichtigen. Bei Platzbedarf im Grundschulbereich besteht Erweiterungspotenzial beim Schulzentrum Paul-Friedrich-Scheel-Schule.

Einige Gebäudeeinrichtungen sind sanierungsbedürftig bzw. bieten Potenzial für eine städtebauliche Neuordnung an, wobei neue nachbarschaftliche und soziale Nutzungen ergänzt werden können. Aufwertungsbedürftig sind z.B. das Gebäude an der Ernst-Häckel-Straße oder der Grundschulteil des Schulzentrums Paul-Friedrich-Scheel-Schule.

In der Vergangenheit wurden neue Schulen gebaut und bestehende erweitert und saniert, wie die Don-Bosco-Schule oder das DDR-Gebäude der Kooperative Gesamtschule (KGS) Südstadt.

Lehre, Forschung und Innovation

Die Südstadt ist ein wichtiger Standort für Forschung und Lehre: die Universität liegt in unmittelbarer Nähe und das Fraunhofer Institut direkt im Untersuchungsgebiet. Außerdem entwickelt die Universität ihren Standort weiter, sodass die Südstadt zunehmend interessant für Startups wird.

Soziale Infrastruktur und medizinische Versorgung

Im Gebiet finden sich wenige, aber aktive Vereine

und Angebote für Senior:innen wie Wohnheime und pflegerische Versorgung. Für Familien sind Beratungsangebote durch die DRK Familienbildungsstätte an der Brahestraße vorhanden. Eine Kirche ist aufgrund der DDR-Historie nicht gebaut worden.

Eine zentrale Rolle spielt das Stadtteil- und Begegnungszentrum (SBZ) als sozialer Treffpunkt. Mit den zwei Häusern „Pumpe“ und „Heizhaus“ bietet die gemeinnützige Einrichtung vielfältige, generationsübergreifende, sozialraumorientierte Angebote mit besonderem Fokus auf Kindern und Jugendlichen. Das Angebot wird sehr gut angenommen, Kapazitäten können ausgebaut werden und dadurch entsteht Erweiterungsbedarf, dessen Standortsuche noch andauert.

Die Südstadt bietet durch das Südstadtklinikum, die Arztpraxen im Südstadt-Center sowie im gegenüberliegenden Ärztehaus eine gute medizinische Versorgung und mit dem Wohnverbund psychosoziale Unterstützung für Menschen mit Behinderung.

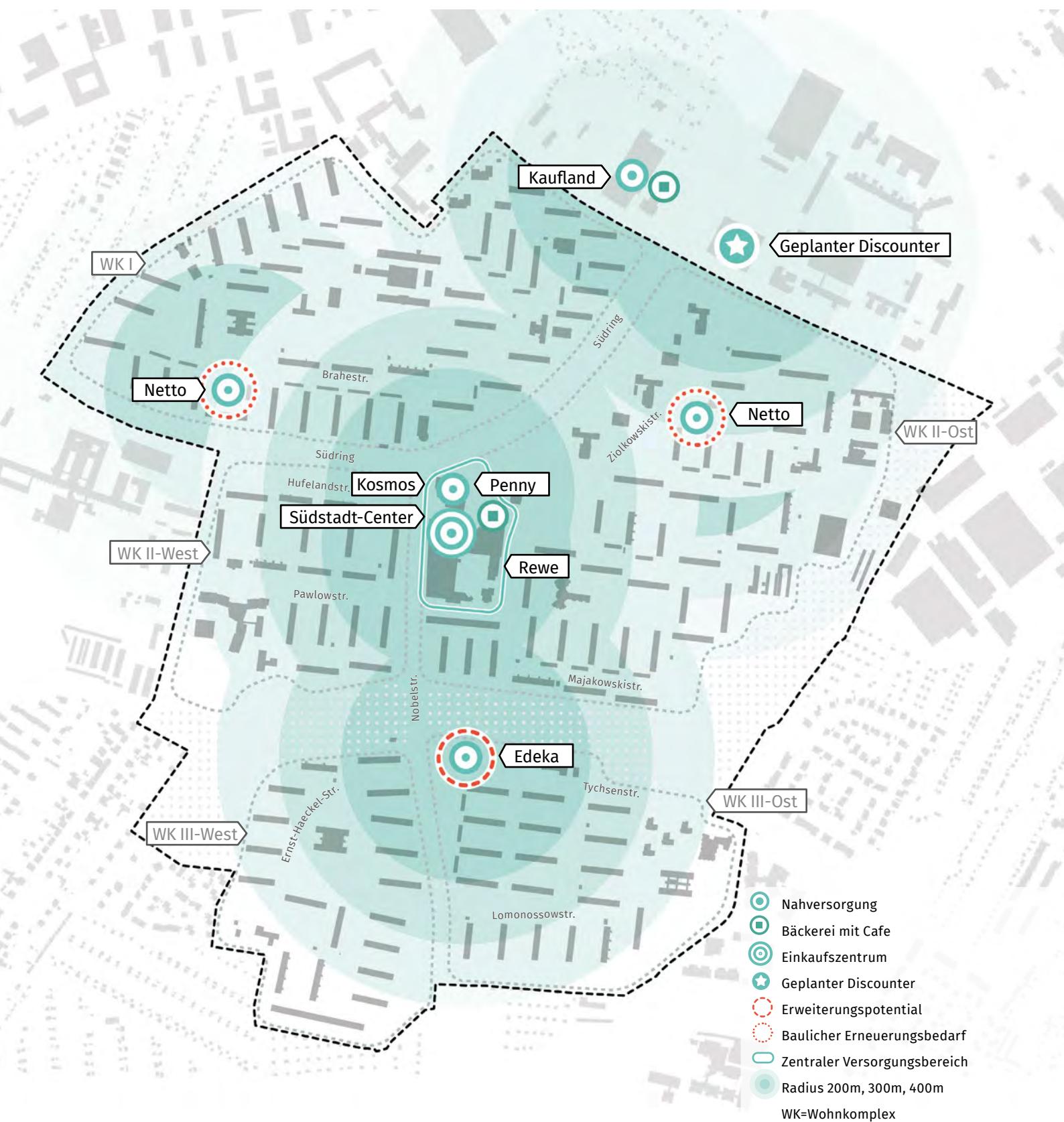
Fazit

Derzeit besteht kein Bedarf an neuen Kita- und Schulplätzen aufgrund der eher rückläufigen Kinderzahl. Zukünftige Mehrbedarfe im Zuge der baulichen Entwicklung sind dennoch unbedingt zu berücksichtigen.

Allgemein bietet die Südstadt ein gutes Spektrum an kulturellen und sozialen Angeboten für alle Zielgruppen. Allerdings fehlen ein Mittelpunkt und generationsübergreifende Treffpunkte im öffentlichen Raum. Außerdem bietet das Südstadtcenter Potential für den Ausbau der sozialen Infrastruktur.

Die soziale Infrastruktur sollte sich perspektivisch stärker auf die Bedürfnisse von Familien und jungen Menschen ausrichten.

2.9 Einzelhandel und Gastronomie



Nahversorgung

Die Nahversorgung spielt eine wesentliche Rolle für die Lebensqualität in den Wohngebieten. Die grundlegende räumliche Planung der Südstadt stellt sicher, dass die Versorgungseinrichtungen der jeweiligen Zentren fußläufig erreichbar sind, was vor allem für Bewohner:innen mit eingeschränkter Mobilität, ältere Menschen und Familien mit kleinen Kindern von großer Bedeutung ist.

Aktuell zeigen sich jedoch Schwächen in der Struktur und Ausstattung der Nahversorgung, insbesondere bei den Discountern in den Gebieten WKI und WKII-Ost. Die Bedeutung des Netto-Discounters an der Ziolkowskistraße wird durch die geplante Nahversorgungsentwicklung am neuen Standort südlich der Stadthalle in Frage gestellt. Durch eine Schließung der Nettos an der Ziolkowskistraße oder der Brahestraße wäre die Versorgung der Bevölkerung mit wohnungsnahen Einzelhandelseinrichtungen gefährdet. Auf Grund dessen entsteht bei diesen Gebäuden ein baulicher Erneuerungsbedarf, der auf der Karte durch einen Kreis mit einer rot gepunkteten Linie markiert ist.

Eine Aufwertung des Discounters in WK-I erscheint sinnvoll. Dort bestehen Potenziale, das Angebot zu ergänzen und den Standort als kleines nachbarschaftliches Zentrum aufzuwerten. Mögliche Synergieeffekte ergeben sich durch die räumliche Nähe zum wachsenden Uni-Campus und den Studierendenwohnungen im Bereich des Bebauungsplans 09.SO.191-2TB "Am Pulverturm", die einen größeren Bedarf an Einkaufsmöglichkeiten und gastronomischen Angeboten auslösen könnten. Dies würde nicht nur den Studierenden, sondern auch den Anwohner:innen zugutekommen.

Südstadt-Center und Kosmos

Den übergeordneten Bezugspunkt im Stadtteil stellen das Einkaufszentrum Südstadt-Center und die ehemalige Gaststätte „Kosmos“ dar. Das

Südstadt-Center wurde 1993 als Passage neu errichtet und bietet ein Warenangebot überwiegend für den täglichen Bedarf, einige kleine Dienstleistungen und Arztpraxen. Das Angebot kann zwar als ausreichend bezeichnet werden, ist aber in seiner Grundanlage nicht mehr zeitgemäß. Die umliegenden Freianlagen sind weitgehend besetzt von parkenden KFZ, was die Aufenthaltsqualität extrem mindert. Dennoch findet in diesem Bereich dienstags und freitags ein kleiner Wochenmarkt statt, was eine wichtige Ergänzung für das lokale Angebot darstellt und den Standort etwas belebt.

Fazit

Die Nahversorgungsstandorte in der Südstadt sind fußläufig erreichbar. Aus sich wandelnden Rahmenbedingungen ergeben sich für die einzelnen Standorte unterschiedliche Entwicklungsperspektiven und Anpassungsbedarfe.

Gastronomische Angebote und spezifische Einkaufsmöglichkeiten in den WK fehlen, punktuelle Angebote an geeigneten Orten könnten die Attraktivität verbessern und das Gemeinschaftsleben in den Quartieren stärken.

Das Südstadt-Center als Herz des Stadtteils hat Qualifizierungsbedarf und muss hinsichtlich der Einzelhandels-, Versorgungs- und Gastronomieangebote geprüft werden

2.10 Grünflächen



Charakteristisch für die Rostocker Südstadt sind die großzügig ineinander übergehenden Freiräume, welche gemeinsam mit den Zeilenbauten die städtebauliche Idee der aufgelockerten Stadt verkörpern. Der Begriff Freiraum umfasst hier sowohl die öffentlichen und privaten Grünflächen als auch die Straßen- und Platzräume. Die Grünflächen haben unterschiedliche räumliche Qualitäten und Funktionen.

Übergeordnetes grünes Gerüst der Südstadt

Der Stadtteil ist geprägt durch ein Grundgerüst aus linearen, öffentlich zugänglichen Grünzügen, welche den Stadtteil in fünf Quartiere (Wohnkomplexe) gliedern. Dabei wird der Kringelgrabenpark als grünes Herzstück der Südstadt wahrgenommen. Er strukturiert den Stadtteil maßgeblich und stellt eine wichtige Verbindung und die größte Erholungsfläche für die Südstädter:innen dar. Die entlang der großen Straßen Südring, Nobelstraße und Erich-Schlesinger-Straße verlaufenden Grünzüge besitzen repräsentativen Charakter und sind ebenfalls ein wichtiger Teil der übergeordneten grünen Infrastruktur der Südstadt.

Grünflächen in den Wohnquartieren

Neben den übergeordneten Grünzügen existieren in den Wohnquartieren Grünflächen unterschiedlicher Ausprägung, die das unmittelbare Wohnumfeld der Südstädter:innen bilden.

Zwischen den längs stehenden und den gestaffelt angeordneten Zeilen befinden sich fließende, parkähnliche Freiräume. Diese Pocket Parks mit Wegen, die teilweise an das übergeordnete Wege- netz angebunden sind, durchziehen die Quartiere und stellen eine wertvolle Verbindung zwischen privaten und öffentlichen Räumen dar. Ihr halbfö- fentlicher Charakter spiegelt sich auch in der viel- fältigen Eigentumssituation dieser Flächen wider: Teilweise gehören die Flächen mehreren privaten Eigentümer:innen, teilweise handelt es sich um

städtische Flächen, die an private Grundstücke grenzen.

Markant für das Wohngebiet sind vor allem auch die Binnenräume zwischen den Zeilenbauten. Bedingt durch die Zeilenstruktur liegen sich hier die Wohnwege mit den Eingängen und die beson- deten Balkonseiten der Gebäude gegenüber. Diese Zeilenzwischenräume, die überwiegend als Grün- flächen angelegt sind, unterscheiden sich je nach Gestaltung in ihrer Aufenthaltsqualität und Nutz- barkeit für die Anwohnenden. Teilweise sind diese Flächen abgeschirmt von einer der anliegenden Straße, z.B. durch Garagen. Dadurch ergeben sich wohnungsnahe Freiflächen mit introvertierterem Charakter.

Die im Plan als Restflächen bezeichneten Flächen zwischen den Längsseiten der Gebäude und den Straßen weisen unterschiedliche räumliche und funktionale Eigenschaften auf. Je nach Begrü- nungsintensität und Lage zum Gebäude wirken sie als ungestaltete Abstandsflächen oder – und das betrifft insbesondere die Dreiecksflächen - als Trittsteine im Grünflächenverbund der Südstadt.

Fazit

Der Kringelgrabenpark dominiert als zentrales Element den grünen Charakter des Stadtteils. Die Rostocker Südstadt zeichnet sich durch eine viel- fältige Freiraumstruktur mit einem hohen Grün- flächenanteil aus, welcher vom großen Park über kleinere parkähnlichen Anlagen bis hin zu intro- vertierten Höfen reicht.

Die Anbindung der einzelnen Quartiere an die übergeordneten Grünzüge und die Vernetzung der Quartiere über die Grünzüge ist ausbaufähig.

2.11 Spielplätze



Das bestehende Angebot an Spielplätzen und Spielflächen der Rostocker Südstadt ist hinsichtlich ihrer qualitätsvollen Ausstattung und Gestaltung sehr heterogen. Zwar ist die statistische Versorgung mit Spielflächen laut dem Spielplatzentwicklungskonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von 2016 für alle Altersgruppen vollkommen ausreichend. Doch spiegelt sich die stark diversifizierte Eigentümer:innenstruktur der Südstadt auch in der Zuständigkeit für Unterhaltung und Pflege der Spielplätze. Die Karte zeigt, dass in der Südstadt insgesamt 11 Spielplätze von der Stadt unterhalten (türkis) und 11 Spielflächen durch private Wohnungsgenossenschaften gepflegt werden (lila). Vier der Spielplätze befinden sich auf für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Grundstücken, wie Schulen oder Kitas (koralle). Nicht zuletzt darum unterscheiden sich die Angebote stark in Qualität und Vielfältigkeit ihrer Ausstattung.

Ein Großteil der städtischen Spielplätze befindet sich im Kringelgrabenpark und zeichnet sich durch eine hohe Qualität aus. Das Angebot ist hier besonders variabel und bietet unter anderem mit einer Skateanlage, einer Basketballanlage, einer Disc Golf Anlage und einem Generationsspielplatz Bewegungsmöglichkeiten für alle Altersgruppen. Diese Bandbreite macht den Kringelgrabenpark und dessen Spielflächen auch für Rostocker:innen außerhalb der Südstadt attraktiv.

Die Spielflächen der Wohnungsgesellschaften sind in den Wohnhöfen verortet und in den meisten Fällen mit einseitig nutzbaren Objekten für das Kleinkindspiel und einem Sandkasten versehen. Diese Anlagen werden aktuell kaum genutzt. Dennoch ließe sich die Attraktivität solcher Spielorte erhöhen, zum Beispiel durch Integration von Angeboten für mehrere Altersgruppen, die die nachbarschaftliche Begegnung fördern.

Die einfache und einseitig ausgerichtete Ausstattung mit vereinzelten Kleinkindspielgeräten ist eine Folge der zwingend von den Wohnungseigentümern umzusetzenden Mindestanforderungen der Spielplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, die über Entfernungsradien die Größe für Kleinkindspielangebote bestimmt. Auch wenn die mit der Satzung intendierte ausreichende Versorgung von sicheren Draußenspielangeboten für Kleinkinder zu begrüßen ist, so entspräche auch eine Gestaltung von multifunktionalen, generationsübergreifenden Spielplätzen, die mehr nachbarschaftliche Begegnung ermöglichen, dieser Intention. Die Kombination und Konzentration der rechtlich geforderten Versorgung mit generationsübergreifenden Angeboten in größeren Spielplatzanlagen und die damit einhergehenden höheren Kosten für die Investition und die Unterhaltung lassen sich ggf. durch die Kooperation verschiedener Eigentümer gemeinsam tragen. Es ist davon auszugehen, dass einige größere Spielplatzanlagen in der Unterhaltung kostengünstiger sind als viele kleinteilige Einzelobjekte.

Fazit

In der Südstadt gibt es ausreichend Spielplätze, die sich jedoch in ihrer Qualität stark unterscheiden. Größere, multifunktionale Spielplätze, die verschiedene Altersgruppen ansprechen und als nachbarschaftliche Treffpunkte dienen, werden deutlich stärker nachgefragt als kleinteilige Spielanlagen. Es wird die kooperative Entwicklung und Unterhaltung von einzelnen hochqualitativen Spielplätzen mit einem breiten Angebotsspektrum für verschiedene Altersgruppen empfohlen.

2.12 Wege und Barrieren



Übergeordnete Wegeverbindungen der Südstadt

Die Analyse der Wegebeziehungen und ihrer Barrieren zeigt, wie sich Fußgänger in der Südstadt fortbewegen, insbesondere auf ihren Alltagswegen zu wichtigen Zielorten. Zu solchen Zielorten innerhalb der Südstadt zählen beispielsweise Grünflächen, Einkaufsmöglichkeiten, Wohngebäude, aber auch ÖPNV-Haltestellen oder Spiel- und Freizeitangebote. Darüber hinaus gibt es auch fußläufig erreichbare Zielorte für Arbeit, Freizeit und Mobilität in der weiteren Umgebung. Die grünen Pfeile in der nebenstehenden Karte illustrieren die übergeordneten Wegeverbindungen. Diese verlaufen sowohl über öffentliche als auch über private Grundstücke. Die Tatsache, dass die privaten Grundstücke bis auf sehr wenige Ausnahmen nicht eingezäunt sind und die Wohnwege von allen gleichermaßen genutzt werden können, erlaubt es den Bewohner:innen, sich überall im Stadtteil frei zu bewegen. Die durchgängigen Pfeile zeigen bestehende ausgebauten Wege, während die gestrichelten grünen Linien auf noch nicht entwickelte Verbindungen des Wegesystems hinweisen.

Ruhender Verkehr und Zäune mit Barrierewirkung

Parallel dazu wurde die Situation der parkenden Autos erfasst und in violetten Schraffuren dargestellt. Die Breite der Schraffuren zeigt die Intensität des raumgreifenden Parkens und verdeutlicht die Barrierewirkung der parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Raum. Zudem sind auch eingezäunte Bereiche, wie Schulen, Kindergärten oder andere nicht zugängliche Areale, als Hindernisse gekennzeichnet. Besonders hinderlich für die fußläufigen Wegeverbindungen sind die Abschnitte, die durch parkende Autos blockiert werden. Diese Konfliktbereiche sind in Gelb markiert. Außerdem sind fehlende Querungen über größere Verkehrsstraßen mit einer pinken Doppellinie markiert.

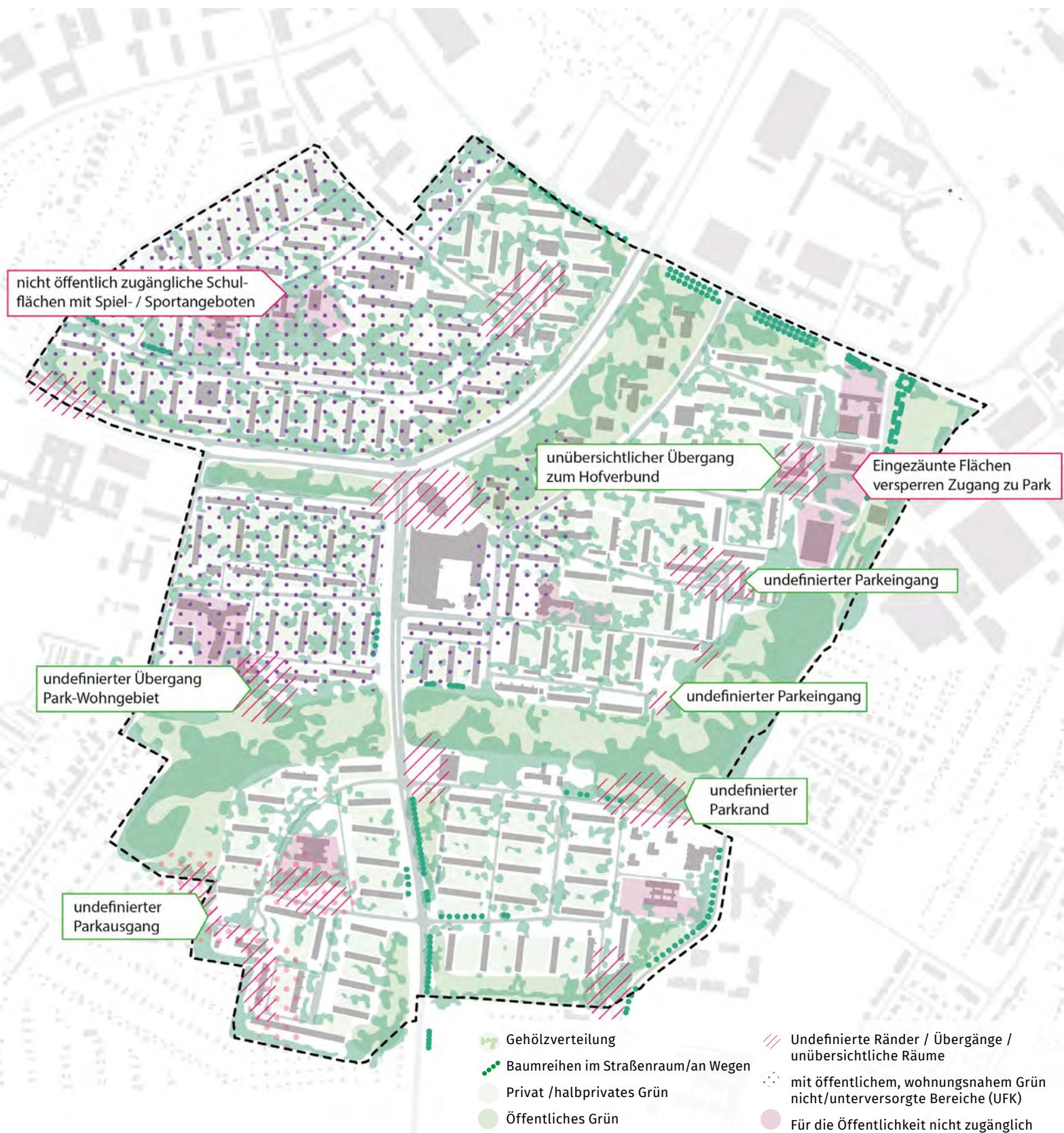
Barrierefreie Alltagswege als Ziel

Das Ziel ist, die fußläufigen Alltagswege barrierefrei und sicher zu gestalten – sowohl in den Grünanlagen als auch im Straßenraum. Die gelb markierten Bereiche deuten darauf hin, wo zukünftig Barrieren abzubauen bzw. autofreie/parkfreie Zonen zugunsten einer nachbarschaftlicheren Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes eingerichtet werden können. Im Bereich der gestrichelten grünen Linien ist die Oberflächenbeschaffenheit der Wege unzureichend ausgebaut. Eine barrierefreie Bewegung auf diesen Wegen ist gerade in der Südstadt zu ermöglichen, da hier aktuell viele ältere Menschen und vermutlich künftig wieder mehr junge Familien leben.

Fazit

Die Analyse verdeutlicht, dass wichtige Alltagswege für Fußgänger:innen in der Südstadt durch parkende Autos und nicht zugängliche Bereiche blockiert werden. Konfliktbereiche müssen umorganisiert und fehlende Querungen ergänzt werden. Zukünftige Maßnahmen sollten den Ausbau von Wegeverbindungen und die Schaffung barrierefreier Zonen vorantreiben. Eine vertiefende Vor-Ort-Untersuchung der Wegequalität im Hinblick auf Erneuerungs- und Anpassungsmaßnahmen ist erforderlich.

2.13 Grünversorgung und stadträumliche Defizite



Südstadt im Umwelt- und Freiraumkonzept

Eine wesentliche Grundlage der Entwicklungsziele für die Freiräume der Südstadt bildet das Umwelt- und Freiraumkonzept Hanse- und Universitätsstadt Rostock (UFK). Demnach ist die Südstadt ein gut durchgrüntes Wohngebiet, in dem der Freiraum sein Optimum weder hinsichtlich Biodiversität, Klimaschutz und Klimaanpassung noch hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Erholung und Gesundheit erreicht hat. Zugleich wird die Qualität der öffentlichen Grünanlagen wie des Kringelgrabenparks in dieser Hinsicht insgesamt deutlich höher eingestuft als die des fließenden Grüns oder der Binnenhöfe (sehr niedrige Einstufung) im privaten Wohnumfeld. Auch das strassenbegleitende Grün entlang des Südrings wird mit einer niedrigen Qualität bewertet.

Die im Zuge des UFK durchgeführte Grünflächenversorgungsanalyse hat zudem gezeigt, dass weite Teile nördlich des Südrings sowie der Bereich westlich der Nobelstraße zwischen Kringelgrabenpark und Südring, sowie das Umfeld um das Südstadt Center mit öffentlichem, wohnungsnahem Grün unversorgt sind und als prioritäre Handlungsräume zur Verbesserung der Umweltgerechtigkeit eingestuft wurden. Daraus lässt sich ableiten, dass die vorhandenen öffentlichen Freiräume besser erschlossen und die privaten Wohnhöfe in ihrer Freiraumqualität aufzuwerten sind. Das UFK verweist zudem auf die Bedeutung der vorhandenen Kaltluftbahnen, die für den innerstädtischen Luftaustausch elementar sind und entsprechend langfristig zu sichern sind. In der Südstadt bilden der Südring und der Kringelgrabenpark solche übergeordneten Kaltluftleitbahnen. Auch die städtebauliche Grundstruktur trägt zur guten Durchlüftung der Südstadt bei, denn die offenen Höfe ermöglichen einen guten Luftaustausch. Aufgrund dessen sollen quer zur Fließrichtung verlaufende bauliche Hindernisse (sprich eine Schließung der Höfe) vermieden werden (UFK S.87-88).

Eine für die Entwässerung zentrale Struktur bildet der Kringelgraben innerhalb des gleichnamigen

Parks. Laut UFK handelt sich hierbei um eine Senke innerhalb der Südstadt mit einer hohen Gefährdungslage. Aus diesem Grund ist die Retentionsleistung innerhalb der Südstadt zu fördern, um den Kringelgraben nicht übermäßig zu belasten.

Unübersichtliche Übergänge

Bei den zahlreichen Vor-Ort-Begehungen wurde u. a. festgestellt, dass eine pauschale Trennung zwischen privatem und öffentlichem Grün in der Südstadt für die Nutzer:innen weder erkennbar noch sinnvoll ist. Dennoch sind die Übergangsbereiche zwischen den unterschiedlichen Grünflächen, wie die Ränder des Kringelgrabensparks im Übergang zu den Wohngebieten, vielfach unübersichtlich. Genauso betrifft das die Randlagen zwischen Grünflächen und Straßenräumen, die in ihrer gesamten Länge durch parkende Autos verstellt sind. Diese Randlagen sind somit ein Gestaltungsschwerpunkt künftiger Umbauten (vgl. links stehende Karte).

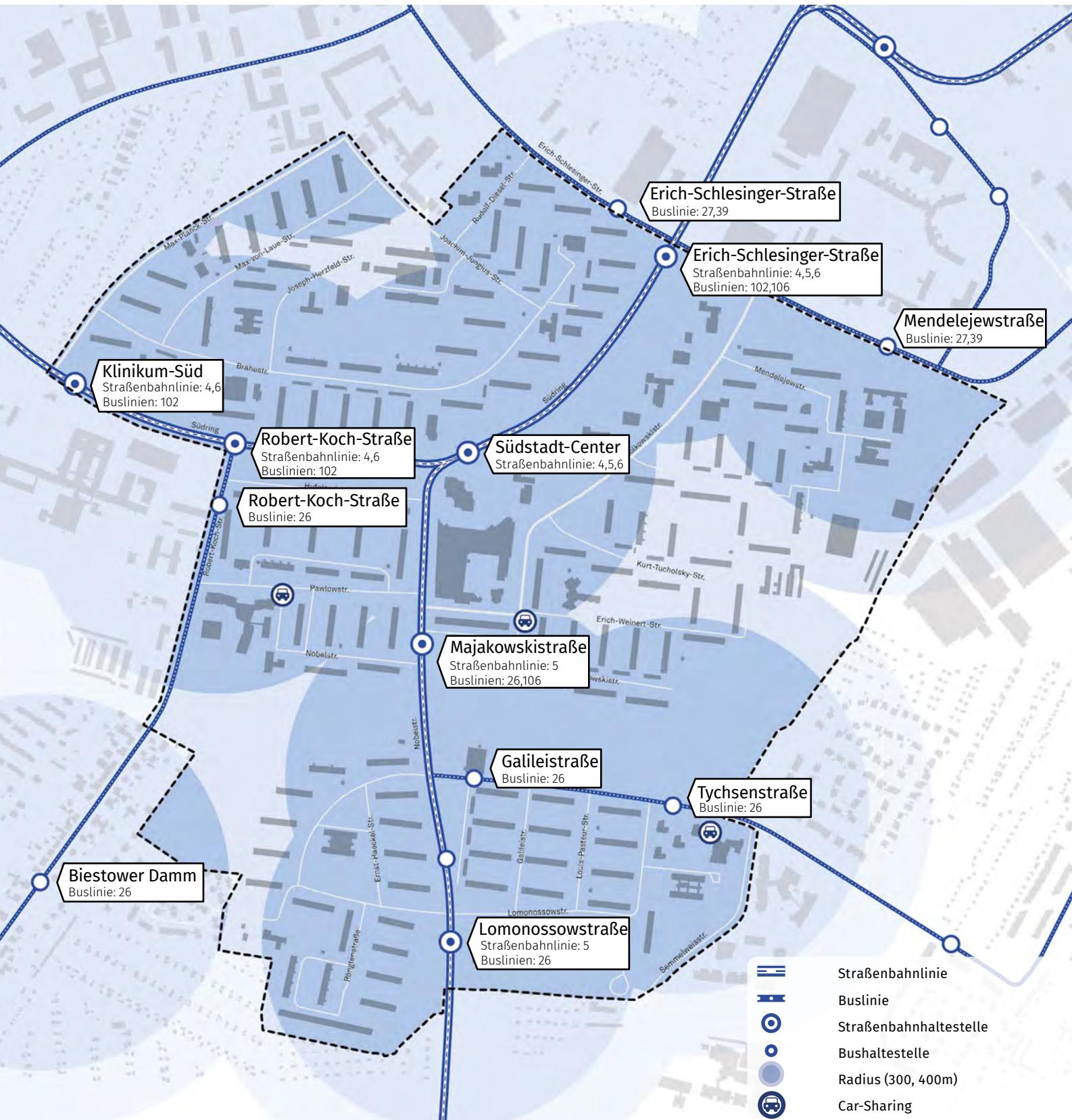
Gehölzbestand

Die Südstadt ist durch einen locker und landschaftlich angeordneten Baumbestand geprägt (vgl. nebenstehende Karte). Dabei befinden sich große Altbäume vermehrt in den öffentlichen Freiräumen, weshalb diese insgesamt durchgrünter erscheinen. Alleen oder Baumreihen entlang von Straßen ab 100 Meter Länge sind laut NatSchAG MV § 19 geschützt.

Fazit

Das Umwelt- und Freiraumkonzept der Hansestadt Rostock (UFK) zeigt, dass die Südstadt zwar gut durchgrünt ist, jedoch das Potenzial zur Verbesserung in Bezug auf Biodiversität, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität noch nicht ausgeschöpft ist. Das betrifft besonders die Wohnhöfe. Im Zuge der Untersuchungen zum Rahmenplan der Südstadt wurde zudem festgestellt, dass insbesondere Übergangsbereiche zwischen privatem und öffentlichem Grünflächen einer qualitativen Aufwertung bedürfen.

2.14 ÖPNV-Anbindungen und Sharingangebote



Um das ÖPNV-Angebot qualitativ und quantitativ zu bewerten, können standardisierte Kriterien zur räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs angewandt werden:

Räumlicher Erschließungsstandard

In der Südstadt verkehren mehrere Linien verschiedener Verkehrsmittel des ÖPNV. Im scheinengebundenen Nahverkehr verkehren durch das Untersuchungsgebiet die Straßenbahnenlinien 4, 5 und 6.

Die Linien 4 und 6 verlaufen am Südring und enden am westlichen Rand des Gebietes, an der Endhaltestelle Campus Südstadt. Zusätzlich halten beide Linien an den Haltestellen Erich-Schlesinger-Straße, Südstadt-Center, Robert-Koch-Straße und Klinikum Süd. Die Linie 5 verläuft ebenfalls am Südring und führt auf Höhe des Südstadt-Centers über die Nobelstraße weiter und mit den Haltestellen Majakowskistraße und Lomonossowstraße bis zur Endhaltestelle Südblick südlich des Untersuchungsgebietes.

Die drei Straßenbahnenlinien werden durch die Buslinien 26, 27, 39, Regionalbuslinie 102 und Nachtbuslinie F1 ergänzt. Das südliche Untersuchungsgebiet ist vor allem durch die Linie 26 erschlossen, die an der Nobelstraße, sowie an der Tychsenstraße über die Haltestellen Lomonossowstraße, Galileistraße und Tychsenstraße verläuft. Die Linienführung 26 von der Galileistraße wurde über Majakowskistraße, Robert-Koch-Straße, Neue Reihe (Biestower Damm), Am Dorfteich zum Südblick verlängert.

Die Linien 27 und 39 verlaufen am nordöstlichen Rand der Südstadt und halten an der Erich-Schlesinger-Straße. Die Regional- und Nachtbuslinien 102 und F1 verlaufen über den Südring und erschließen die Haltestellen Erich-Schlesinger-Straße, Südstadt Center, Robert-Koch-Straße, Klinikum Süd und Campus Südstadt.

Durch diese unterschiedliche Haltestellen wird die Südstadt räumlich gut erschlossen. Bis auf einzelne Straßenabschnitte im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets befinden sich alle Wohnungen innerhalb einer Haltestellenentfernung von 300 m (entspricht ca. 5 Minuten Gehzeit).

Werden nur die Straßenbahnhaltestellen berücksichtigt, die über eine attraktivere Taktung als den Busverkehr verfügen, befinden sich einzelne Wohnbereiche und Ziele in der östlichen Südstadt außerhalb des Erreichbarkeitsradius von 400 m.

Zeitlicher Bedienungsstandard

Die ÖPNV-Linien haben je nach Wochentag und Uhrzeit verschiedenen Taktdichten. Werktags verkehren die Straßenbahnenlinien 4 und 6 jeweils im 20-Minuten Takt, die Straßenbahnenlinie 5 sogar im 10-Minuten Takt. Da die drei Linien ab der Haltestelle Südstadt-Center stadteinwärts die Strecke teilen, verkürzen sich die Abstände zwischen den Straßenbahnen deutlich. Unter der Woche verkehren die Straßenbahnenlinien von ca. 4 bis 1 Uhr.

Die Buslinien verfügen über weniger attraktive Taktungen: die Linie 39 verkehrt alle 20 Minuten, die Linien 26 und 27 im Halbstundentakt, die Regionalbuslinie 102 im Stundentakt. Die Nachtbuslinie ergänzt das Angebot zwischen 0 und 4 Uhr und verkehrt im Stundentakt. An Wochenenden verschlankt sich das Angebot auf fast allen Linien, insbesondere am Sonntag.

Verbindungsstandard

Von der Haltestelle Lomonossowstraße, am südlichen Rand des Untersuchungsgebiet, können wichtige Ziele umsteigefrei erreicht werden: Der Hauptbahnhof wird binnen 8 Minuten, die wichtige Umsteigehaltestelle Steintor binnen 12 und die zentral gelegene Haltestelle Doberaner Platz binnen 18 Minuten über die Tramlinie 5 erreicht.

Von der zentralen gelegenen Haltestelle Südblick



Abb.39 Bushaltestelle an der Erich-Schlesinger-Straße



Abb.40 Stark befahrene Nobelstraße mit Straßenbahn- und Bushaltestelle



Abb.41 Verlauf der Straßenbahnlinie 5 an der Nobelstraße

stadt-Center wird der Hauptbahnhof binnen 5, das Steintor binnen 9, und der für den östlichen Teil der Stadt Rostock wichtige Umsteigepunkt Dierkower Kreuz binnen 16 Minuten erreicht.

Auch das touristisch und für Freizeit und Aufenthalt der relevante Bahnhof Warnemünde wird mit einem Umstieg binnen 30 Minuten erreicht.

Sharing

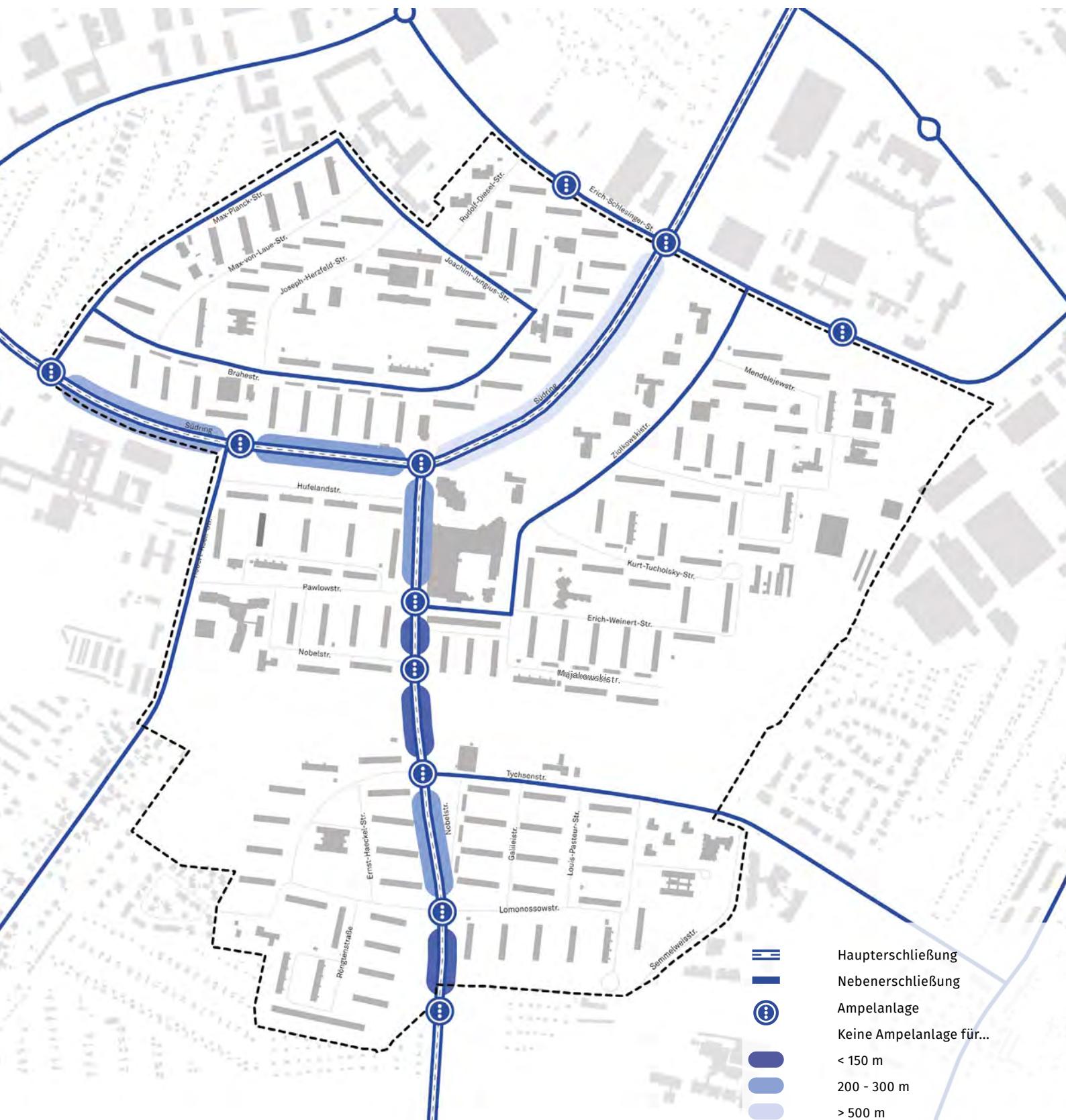
Aktuell besteht das Sharingangebot in der Südstadt aus drei Carsharing-Stellplätzen und E-Scooter. Die Stadt verfügt bereits über ein Ausbaukonzept für Mobilpunkte, die als multimodale Verknüpfungspunkte insbesondere Carsharing fördern und in den öffentlichen Raum bringen, sowie mit anderen Angeboten (ÖPNV, e-Scooter, Radinfrastruktur) verknüpfen. Weiterhin kooperiert die Stadt im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen mit den aktuell drei vor Ort ansässigen Anbietern von e-Scootern.

Diese stützt sich auf verschiedene Apps lokaler Anbieter, wie z.B. "MOIN.", in der verschiedene Sharing-Angebote (Carsharing, E-Scooter, Roller oder Fahrräder) gebündelt sind. Gleichzeitig wird das Netz an Mobilpunkten im Straßenraum ausgebaut, wobei es in der Südstadt bislang kein Angebot gibt. Mobilpunkte gibt es unterschiedlichen Größen: die kleinste Variante (20 m²) umfasst einen Carsharing-Stellplatz und Abstellflächen für E-Tretroller und Fahrräder. Die größte Variante (ca. 190 m²) bietet Platz für 8 Carsharing-Fahrzeuge, 16 Fahrräder, 2 Lastenpedelecs, eine Sammelschließanlage und ein Reparaturset für Fahrräder sowie Abstellflächen für andere Zweiräder.

Fazit

Zusammenfassend verfügt die Südstadt über eine räumlich, zeitlich und verkehrlich sehr qualitativ hochwertige Erschließung durch den ÖPNV. Besonders der Schienenpersonennahverkehr über die drei Straßenbahnlinien gewährleistet ein leistungsfähiges, zukunftsorientiertes Angebot. Ein mögliches Handlungspotenzial besteht dennoch im Busverkehr, dessen Taktung im Halbstundentakt als unzureichend wahrgenommen werden kann.

2.15 Straßennetz und ruhender Verkehr



Hauptstraßen

Die Kfz-Erschließung der Südstadt erfolgt hauptsächlich über die übergeordneten Straßen Südring und Nobelstraße, die jeweils in Ost-West bzw. Nord-Süd Richtung durch das Gebiet verlaufen. Die Nobelstraße sowie der westliche Südring sind als Landesstraßen klassifiziert (L 132). Beide Straßen sind mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut und haben ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 12.900 Kfz / 24 Stunden (Verkehrsmengenkarte Mecklenburg-Vorpommern 2021). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für beide Straßen beträgt 50 km/h.

Nebenstraßen

Im Nebenstraßennetz sind Tempo-30-Zonen angeordnet. Teilweise sind die Straßenräume schmal gestaltet und als Einbahnstraßen ausgewiesen.

Einige Straßen werden als verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschildert: der Fußverkehr kann somit wie der Kfz- und Radverkehr die Fahrbahn nutzen. Diese Anordnungen finden sich insbesondere an sehr schmal ausgebauten Straßen wieder, in denen die zur Verfügung stehende Straßenbreite keine Gehwege zulässt. Nichtsdestotrotz werden auch diese Straßen stark vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägt und sind nicht entsprechend ihres Charakters als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet. Dies trifft beispielsweise auf die östliche Majakowskistraße, die Erich-Weinert-Straße und die südliche Mendelejewstraße zu.

Verkehrslärm

Laut der aktuellen Lärmkartierung ist das Wohngebäude Majakowskistraße 56 in der Südstadt das einzige Gebäude, das tagsüber Lärmpegel von über 70 dB(A) ausgesetzt ist, was die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle darstellt. Obwohl keine weiteren Lärmbrennpunkte identifiziert wurden, ist die Lärmbelastung, insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), auch

in der Südstadt, insbesondere entlang der Nobelstraße, von Bedeutung. Um eine nutzerfreundliche Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten, sind verkehrsorganisatorische, bauliche und gestalterische Maßnahmen in den betroffenen Bereichen erforderlich. Das Ziel für künftige Entwicklungen muss auch darin bestehen, die Lärmeinwirkungen auf ein unbedenkliches Maß zu reduzieren und die Wohnqualität in den betroffenen Bereichen zu erhöhen. Dies ist bei künftigen städtebaulichen Planungen zu berücksichtigen.

Stellplatzangebot

In der Südstadt stehen insgesamt ca. 3.820 Kfz-Stellplätze zur Verfügung. Dieses Stellplatzangebot verteilt sich fast zu gleichen Teilen auf öffentlich zugängliche und private Stellplätze. Das öffentliche Angebot besteht hauptsächlich aus straßenbegleitendem Parken, aber auch aus einzelnen Sammellanlagen. Zum privaten Angebot zählen Anwohner-Stellplätze in Sammellanlagen und Garagen, die kostenpflichtig sind. Die Stellplätze von Supermärkten wurden dabei nicht quantifiziert.

Je nach Wohnkomplex treten Variationen in der Verteilung zwischen öffentlichen und privaten Stellplätzen auf: im WKII-Ost sind nur ca. 46 % der Stellplätze öffentlich, im WKII-West hingegen ca. 60 %.

Stellplatzsatzung

Die Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock enthält Richtzahlen zur Ermittlung des Kfz-Stellplatzbedarfs: der Stellplatzschlüssel gibt die Anzahl an nachzuweisenden Stellplätzen für den Neubau von Wohnungen und anderen Nutzungen an. Für den Neubau von Mehrfamilienhäusern gilt je nach Wohnungsgröße ein Stellplatzschlüssel zwischen 0,7 und 2 Stellplätzen je Wohneinheit. Nach Abstimmungen mit der Stadtverwaltung wird für die Berechnungen im



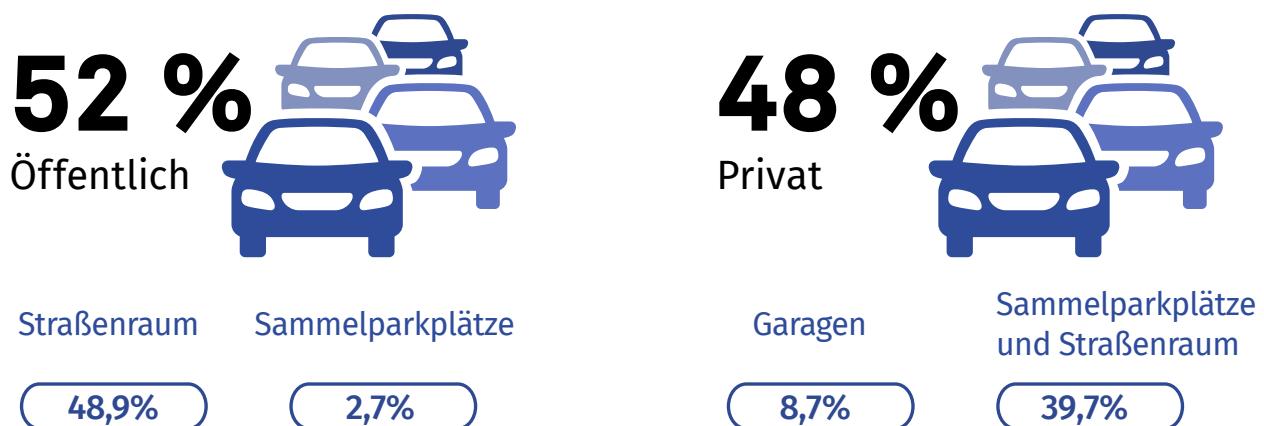
Abb.42 Parkplatzfläche vor einer Wohnzeile



Abb.43 Garagen und vorgelagertes Parken



Abb.44 Einseitiger Gehweg hinter parkenden Autos



Rahmenplan ein Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätze / WE angewendet.

Konkret erfordert zum Beispiel der Neubau von 10 Wohneinheiten die Erstellung von 7 privaten Stellplätzen. Die Satzung gilt nur beim Neubau. Setzt man die geforderten Stellplatzschlüssel ins Verhältnis zum Wohnungsbestand, so liegt der Schlüssel in den meisten Wohnkomplexen unter 0,7 private und öffentliche Stellplätze / Wohneinheit. Es sollen jedoch keine zusätzlichen Stellplätze für bestehende Wohnungen errichtet werden.

Die Satzung erlaubt für die Südstadt aufgrund der städtebaulichen Verhältnisse und guten ÖPNV-Erschließung eine Verringerung der Anzahl an nachzuweisenden Stellplätzen um bis zu 30 %. Diese Reduzierung stützt sich auf die Vorlage eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes sowie die Zahlung einer Ablösesumme.

Das Mobilitätskonzept kann beispielsweise die Form eines durch die Wohnungsgesellschaften entwickelten Carsharing-Konzeptes, die Förderung der Radverkehrsnutzung oder die Unterstützung von ÖPNV-Tickets haben. Die Ablösesummen in Rostock variieren zwischen 4.420 Euro und 16.090

Euro je Stellplatz, für die Südstadt liegt die Ablösesumme bei 4.420 Euro.

Fazit

Zusammenfassend wird die Südstadt durch zwei übergeordnete Straßen sehr gut mit dem Kfz erschlossen. Die Lärmbelastung in der Südstadt zeigt deutlich, dass künftige Planungen gezielt Maßnahmen zur Lärmminderung und Steigerung der Wohnqualität erfordern. Das Stellplatzangebot wird hauptsächlich im Straßenraum und in ebenerdigen privaten Sammellanlagen untergebracht und prägt dadurch das Straßenbild stark.

2.16 Fuß- und Radverbindung



- Wohnstraßen
- Wohnwege
- - - Fußwege
- - - Separater Radweg
- - - Geteilter Fuß- und Radweg
- Ampelanlage
- Ungesicherte Querungsstelle
- Fahrradabstellanlage

Fußverkehr

Jede Fahrt beginnt und endet mit einem Fußweg. Dennoch wird der Fußverkehr als zentraler Bestandteil der Mobilität oft unterschätzt. Dabei müssen auch die Themen Barrierefreiheit und Zugänglichkeit im öffentlichen Raum für besondere Bedürfnisse (Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator) berücksichtigt werden.

Der Fußverkehr wird aktuell entlang der Hauptverkehrsstraßen beidseitig geführt und verfügt dort bis auf die östliche Nobelstraße (gemeinsamer Geh- und Radweg) über breite Gehwege. Im Nebenstraßennetz sind die Gehwege nicht immer beidseitig ausgebaut, was zu Konflikten zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr führen kann.

An anderen Stellen sind die Gehwege durch Gehwegparken zu eng, so dass das Begegnen nicht gut möglich ist, erst recht mit Rollstühlen oder Kinderwagen. Diese Probleme stellen deutliche Hürden für die Barrierefreiheit in der Südstadt dar.

Das Fußverkehrsnetz wird durch zahlreiche, straßenunabhängige Verbindungen ergänzt, die attraktive und direkte Wege zwischen Gebäuden, über Höfe und nicht zuletzt durch den Kringelgrabenpark ermöglichen.

Überqueren der Hauptverkehrsstraßen

Die Hauptverkehrsstraßen Südring und Nobelstraße stellen mit jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung und Straßenbahngleisen bedeutende Trennwirkungen für den Fußverkehr der Südstadt dar. Besonders am nordöstlichen Südring befindet sich ein Straßenabschnitt von etwa 500 m ohne gesicherte Querungsmöglichkeit. Das sichere Überqueren der Straße ist dabei besonders für vulnerable Verkehrsteilnehmende (Kinder, Ältere, Menschen mit Behinderungen) in diesem Abschnitt nur mit langen Umwegen machbar, was die Attraktivität des Fußverkehrs deutlich einschränkt.

Radverkehrsanlagen

Das Rostocker Radverkehrsnetz verläuft aktuell über die beiden Hauptverkehrsachsen Südring und Nobelstraße durch die Südstadt. Tatsächlich sind Radverkehrsanlagen nicht immer ausgebaut, insbesondere an der östlichen Nobelstraße, wo ein schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg (ca. 2,75 m) zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen kann der Radverkehr auf die Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr geführt werden, da eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Auch der Kringelgraben bietet eine wichtige Radverbindung.

Die Abstellinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Verkehrsmittelauswahl: kann das Fahrrad am Start- und Zielpunkt einer Fahrt sicher abgestellt werden, ist bereits eine wichtige Hürde für den Radverkehr gehoben. Aktuell wird das Angebot für den Wohnraum an vielen Höfen in abschließbaren Fahrradboxen bzw. in den Kellerräumen unterbracht. Diese decken aber nicht den Bedarf für alle Wohnungen in der Südstadt.

Auch das Abstellangebot an den wichtigen Zielen, wie beispielsweise an den Tram-Haltestellen ist aber nicht immer ausreichend, wie wild abgestellte Fahrräder verdeutlichen. Auch am Südstadt-Center sind nur einzelne Vorderradhalter zu sehen. Das Angebot an möglichst komfortablen und sicheren Radabstellanlagen hat insofern in der Südstadt Aufwertungspotenzial.

Fazit

Zusammenfassend bietet die offene Struktur der Südstadt attraktive Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Allerdings besteht Handlungspotenzial an den Hauptverkehrsstraßen Nobelstraße und Südring, die räumliche Barrieren für den Fußverkehr bilden und wo die Radverkehrsanlagen nicht immer attraktiv ausgestattet werden.

Auf einen Blick

- Das Gebiet zwischen Bahnhof und Erich-Schlesinger-Straße und der Universität entwickelt sich dynamisch. Die Südstadt kann von der Dynamik ihres Umfelds am Nordrand profitieren.
- Die hohe Erschließungsgunst insbesondere in den Lagen entlang der Straßenbahlinie bietet gute Voraussetzungen für nachhaltige Wohnraumentwicklung. Als verträgliches Wachstum für die Südstadt kann mit rund 13.000 Einwohner:innen die Bevölkerungszahl von 1992 angestrebt werden.
- Eine Aufwertung der in die Jahre gekommenen Gebäude für soziale Infrastruktur/ Bildung kann die Teilquartiere (Wohnkomplexe) als auch den gesamten Stadtteil stärken.
- Der perspektivische Ausbau der Nahversorgerstandorte als gemischt genutzte und architektonisch anspruchsvolle Sondertypologien für öffentliche, gewerbliche, soziale Funktionen bietet Chancen zur Nutzungsmischung, Bündelung des ruhenden Verkehrs und zu Adressbildung und Identifikation
- Die Südstadt bietet abseits der Hauptverkehrsstraßen attraktive Voraussetzungen für aktive Mobilitätsformen zur Umsetzung der Verkehrswende. Zusammen mit der Neuordnung von Stellplatzflächen können der Raumindruck und die Aufenthaltsqualität entscheidend verbessert werden.
- In den Wohnlagen existieren viele strukturmäße Freiräume, die attraktiv, klimagerecht und wassersensibel weiterentwickelt werden und damit das Gesicht der Siedlung positiv prägen können.
- Großräumige zusammenhängende und strukturelle Grünflächen wie der Kringelgrabenpark weisen Qualifizierungsbedarf auf. Sie müssen konsequent geschützt und punktuell durch verbesserte Wegebeziehungen ergänzt werden.



3. Leitbild

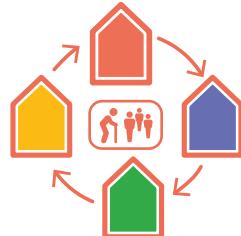
Südstadt bleibt Südstadt

Als erste Rostocker Wohnsiedlung, die in industrieller Zeilenbauweise errichtet wurde, stellt die Südstadt ein baukulturelles Erbe der städtebaulichen Nachkriegsmoderne dar. Heute besitzt sie insbesondere durch die Einbettung in gewachsene, wertvolle Grünräume mit alten Baumbeständen eine besondere (Wohn-) Qualität, die auch von den Anwohnern:innen sehr geschätzt wird.

Im Zuge des partizipativen Studioprozesses wurde schnell klar, dass eine behutsame Transformation der Südstadt den Spagat aus Schutz und Erhaltung einerseits, Wachstum und Erneuerung andererseits leisten muss. Darüber hinaus ist der schonende Umgang mit städtebaulichen und freiräumlichen Beständen als wichtige Ressource für eine umwelt- und klimagerechte Stadtentwicklung entscheidend.

Der Kerngedanke der Planung lautet: Südstadt bleibt Südstadt! Das bedeutet, dass die typischen siedlungsstrukturellen Merkmale, also die „DNA“ der Südstadt, respektiert werden. Dazu zählen die offene Bauweise mit Zeilenbebauung, die „fließenden“ Grünräume zwischen den Häusern, die markante Silhouette der vier Hochhäuser und der Kringelgrabenpark.

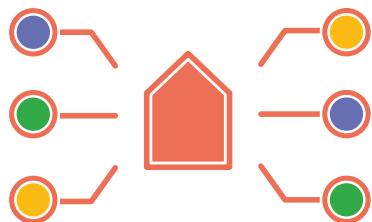
3.1 Leitlinien



Wohnraum für Alle

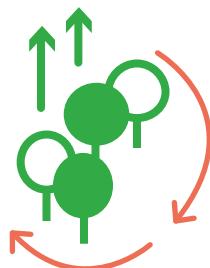
Zu den allgemeinen Zielen für die Südstadt zählen die Erhaltung und die Qualifizierung von Freiräumen, Siedlungsstruktur und Gebäuden, die Klimaanpassung und die Umsetzung der Verkehrswende. Freiräume sind dabei sowohl Grünräume als auch Straßen- und Platzflächen. Die strategischen Leitlinien definieren dazu einen übergeordneten Rahmen, der für künftige Entscheidungen Orientierung bietet.

- Angebote für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen bereitstellen
- Familiengerechte, größere Wohneinheiten anbieten
- Vielfältige, auch experimentelle Wohnformen fördern
- Barrierefreie und altengerechte Wohnungen schaffen



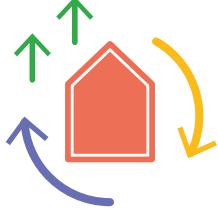
Mehr Nutzungsmischung

- Nahversorgungsstandorte attraktiv und multicodiert zur vielfältigen Nutzung weiterentwickeln
- Nachbarschaftsmitten der Teilquartiere funktional anreichern
- Dezentral (kleine) gastronomische- und Dienstleistungsangebote schaffen
- Im Neubau an geeigneten Orten auch Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss fördern



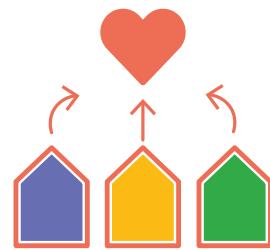
Sicherung und Qualifizierung des Freiraums

- Durchlässigkeit und Zusammenhang der Freiräume (Grünräume, Straßen- und Platzflächen) erlebbar machen
- Spielplätze gemeinsam statt einzeln zu Spielräumen entwickeln
- Fußwege besser vernetzen (Querungen)
- Straßenräume als attraktive Stadträume gestalten



Aufwertung des baulichen Bestandes

- Bestandsbauten zeitgemäß sanieren und ausstatten
- Energetisch optimieren, Dächer klimaktiv/ produktiv gestalten, Dach- oder Fassadenbegrünung
- Nachhaltige Bauweisen/ Baustoffe einsetzen
- Wert legen auf attraktive Gestaltung/ Architekturqualität



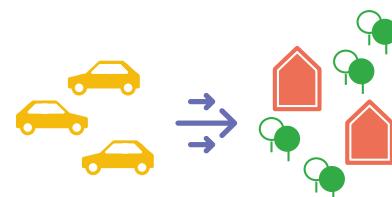
Stärkung der Gemeinschaft

- Begegnungs- und Aufenthaltsorte für alle im öffentlichen Raum schaffen
- Wohnhöfe als ruhige Gemeinschaftsgärten entwickeln
- Dächer und Erdgeschoss-Räume für die Hausgemeinschaften nutzbar machen
- Gemeinschaftliche/ kooperative Weiterentwicklung von Freiräumen



Klimaangepasste Südstadt

- Flächenübergreifende Regenwasserbewirtschaftung für Straßen- und Grünräume
- Gebäudebegrünung (Dach, Fassade) prüfen
- Punktuelle Entsiegelungen prüfen
- Kühle-Oasen durch Verschattung und Pflanzung von klimaangepassten Bäumen und Gehölzen schaffen
- Nachhaltig und kreislaufgerecht bauen



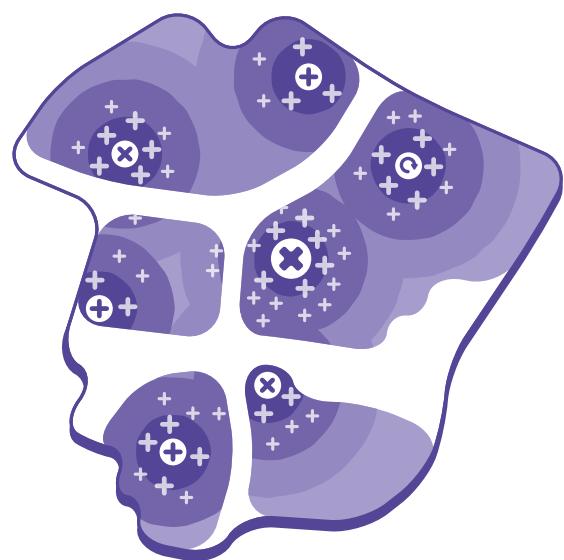
Zukunftsfähiger Stadt- statt Verkehrsraum

- Alternativen zum Kfz-Verkehr unterstützen
- Geeignete Straßenräume entschleunigen und für andere Nutzungen öffnen
- Lärmminderung durch verkehrliche Anpassungen beachten
- Parkangebot abseits des Straßenraums bündeln

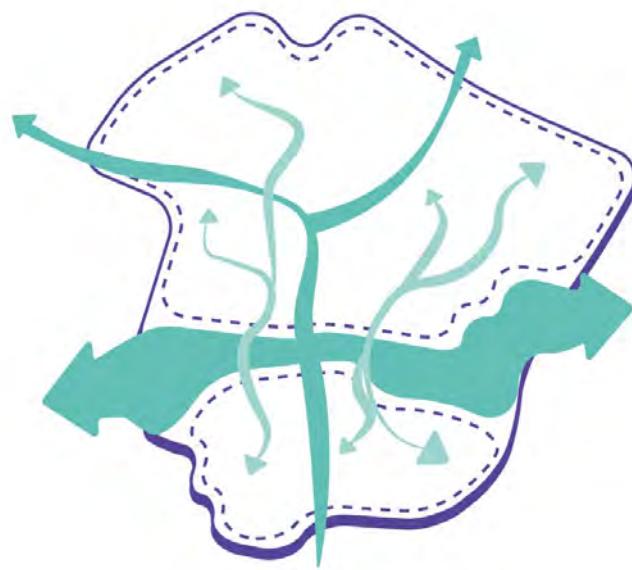
3.2 Räumliche Prinzipien



Urbanes Y



Stadtschollen



Grünes Netz

Auf der räumlichen Ebene lassen sich drei übergeordnete Prinzipien ablesen, die für die weitere Siedlungsentwicklung richtungsweisend sind.

Urbanes Y

Das durch die Haupterschließungsachsen Südring und Nobelstraße gebildete "Y", gibt aufgrund seiner Erschließungsgunst und Sichtbarkeit eine gute Raumkulisse für etwas höhere Dichte und Nutzungsmischung vor. Das Südstadtcenter bildet am Kreuzungspunkt das Herz der Südstadt.

Stadtschollen

Die leicht unterschiedlichen Wohnkomplexe mit ihren kleinen Quartiersmitten bieten sich an, als teilräumliche Einheiten, den "Stadtschollen", konzeptionell weitergedacht zu werden. Jede Stadtscholle kann als eigenständiges Teilquartier unabhängig, aber in sich gesamhaft entwickelt werden. So können Nachbarschaften gestärkt und Synergien für die Einzeleigentümer:innen genutzt werden.

Grünes Netz

Die verschiedenen Parkanlagen und die straßenbegleitenden Grünzüge sowie die verschieden dimensionierten grünen Höfe in den Wohngebieten tragen entscheidend zur Erlebbarkeit der Südstadt als städtebauliches Ensemble und zur allgemeinen Wahrnehmung als grünes Quartier bei. Durchgehend fußläufige Verbindungen verknüpfen diese Freiräume als ein grünes Netz untereinander und verweben die Wohnkomplexe der Stadtschollen und das urbane Y zu einer städtischen Gesamtstruktur.

4. Rahmenplan

Die Rahmenplanung für die Südstadt muss anpassungsoffen und robust sein, um auf vielfältige und sich weiter verändernde Rahmenbedingungen und Paradigmenwechsel reagieren zu können. Zinsentwicklung, neue Förderkulissen, gesetzliche Vorgaben zu Klimaschutz und bautechnischen Innovationen ändern sich, zudem verlangt die höchst fragmentierte Konstellation der Eigentümer:innen nach pragmatischen, umsetzbaren Lösungen.

Ein räumlich-formaler Entwurf als Masterplanung würde den anstehenden Herausforderungen und Unwägbarkeiten in der Südstadt also nicht gerecht. Statt eines "starren" Planwerks wird vielmehr eine adaptive und prozesshafte Strategie der Siedlungsentwicklung vorgeschlagen.

Die Rahmenplanung ist ein klares Bekenntnis zur vorhandenen Siedlungsstruktur und verzichtet weitestgehend auf Neubauten außerhalb der bereits bebauten Flächen. Folgerichtig wurde auch auf die Bildung geschlossener Baustrukturen oder strassenbegleitender Raumkanten verzichtet, da sie der städtebaulichen Logik widersprechen und Durchblicke und Raumbeziehungen versperren würden.

Die Südstadt wird gemäß ihrer "Eigenlogik" weitergebaut. Die baulich-freiräumliche Struktur wird im Wesentlichen beibehalten, jedoch gleichzeitig ein gewisses Maß an Wachstum und Veränderung ermöglicht, um die Siedlung an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen und fit für die Zukunft zu machen. Die einzelnen Nachbarschaften (die Wohnkomplexe) werden als handhabbare Entwicklungseinheiten innerhalb der Südstadt mit einem spezifischen nachbarschaftlichen Charakter weiterentwickelt und die Quartiersmitten gestärkt. Durch Ausbau der Bildungs- und sozialen Infrastruktur und Aufwertung der öffentlichen Räume werden neue Qualitäten in der Südstadt geschaffen.

Die Freiräume, und dazu gehören sowohl die Grünflächen als auch Wege, Straßen und Plätze in der Stadt werden klimaangepasst und attraktiv umgebaut, wobei den unterschiedlichen Freiraumtypen der Siedlung Rechnung getragen wird. An geeigneten Standorten werden integrierte Lösungen zur Bündelung des ruhenden Verkehrs eingesetzt, kombiniert mit weiteren Nutzungen. Perspektivisch erfolgt die Überarbeitung des Südstadt-Centers als funktionaler Mittelpunkt, Treffpunkt für die Stadtgesellschaft und starker Nutzungsanker.

4.1 Gesamtplan

Städtebau

- Gebäude Bestand
- Raumhülle für Transformation
- Potenzial für Neubau
- Gebäude in Planung / Bauantrag
- * Potenzieller Hochpunkt

Mobilität & Infrastruktur

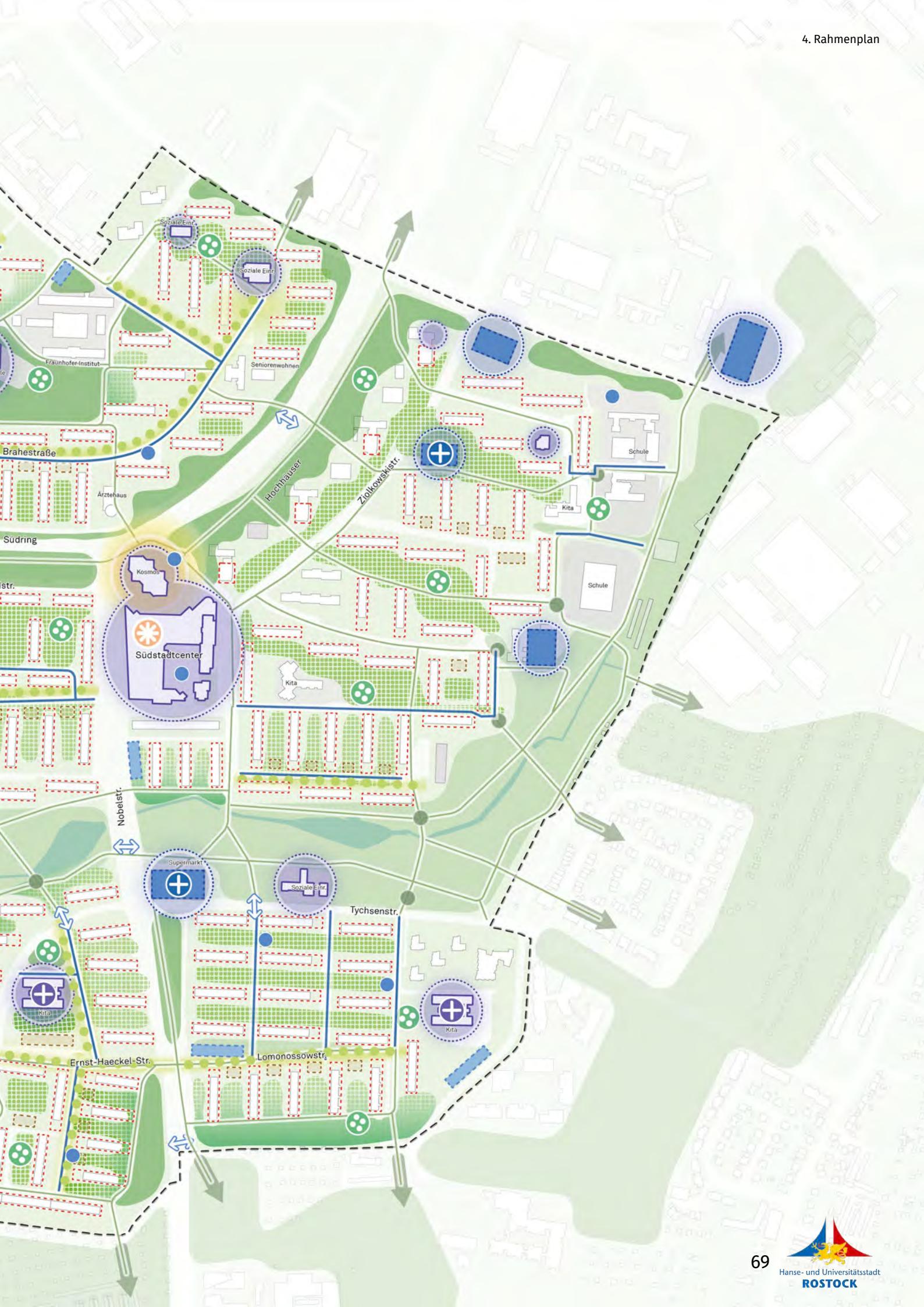
- + Soziale Infrastruktur mit Neubaupotential
- + Stärkung bestehende soziale Infrastruktur
- Priorisierter Standort für Quartiersgaragen mit Nahversorgung im EG
- Potenzialflächen für Quartiersgaragen
- Potenzialflächen für Parkpaletten
- Aufwertungspotenzial durch Baumallee
- Straßen mit Umgestaltungspotenzial
- Zusätzliche Potenzialflächen für Mobilpunkte
- ↔ Sichere Querung prüfen

Freiraum

- Fußläufige übergeordnete Wegeverbindung
- Öffentlicher Platz
- Aufwertung öffentliches Grün
- Aufwertung Wohnhöfe und privates Grün
- ↑ Übergänge entwickeln zwischen privat-öffentliche
- Gemeinsame Entwicklung von Spielplätzen durch mehrere Eigentümer:innen
- Zu qualifizierende Eingänge in den Kringelgrabenpark

0m 100m 200m 300m
 Maßstab: 1:6000 @ A3





5. Regelwerk

Neben der Rahmenplanung wurde ein Regelwerk auf den Weg gebracht, welches die Werkzeuge zur Transformation der städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Elemente beschreibt.

Ziel ist es, diese Transformation geordnet umzusetzen, um den einzigartigen Charakter des Stadtteils zu erhalten.

Das vorliegende Regelwerk soll als "Werkzeugkasten" ein flexibles Vorgehen ermöglichen, zugleich aber durch einheitliche Prinzipien für das gesamte Stadtviertel den prägenden Rahmen geben und die Kooperation der Akteure untereinander erleichtern.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Optionen, die nicht alle realisiert werden müssen, die aber, wenn sie zum Tragen kommen, nach Maßgabe dieses Regelwerks umgesetzt werden sollen.

Neben der städtebaulichen Transformation des Bestandes und der punktuellen Realisierung von ergänzenden Neubauvorhaben kann unter bestimmten Voraussetzungen eine umfassende städtebauliche Weiterentwicklung der Südstadt in Form einer ganzheitlichen Neuinterpretation eines zusammenhängenden Bestandsquartiers angedacht werden. Ziel ist dabei nicht die bloße Ergänzung der Südstadt um ein weiteres Quartier, sondern die Möglichkeit, ein bestehendes Teilgebiet vollständig neu zu entwickeln und zu gestalten, ohne die historische und städtebauliche Prägung des Stadtteils zu verlieren.

Die Schaffung eines zusammenhängenden, zeitgemäßen Quartiers, das die charakteristischen Merkmale der Südstadt bewahrt und gleichzeitig den Anforderungen an eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung gerecht wird, muss dabei das übergeordnete Ziel sein. Die neue Bebauung muss im Einklang mit der bestehenden Stadtstruktur und dem Stadtbild stehen und die

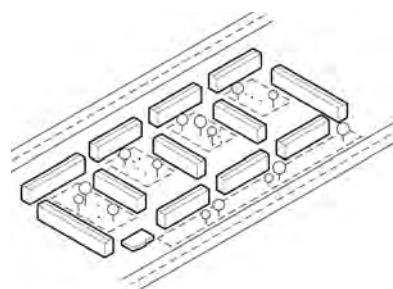
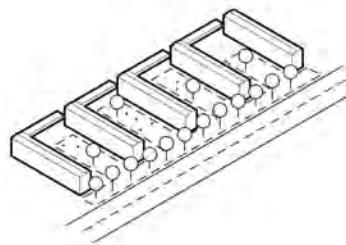
Identität der Südstadt weiterhin sichtbar machen – „Südstadt bleibt Südstadt“.

Diese Herangehensweise bietet sowohl Chancen als auch Risiken. Daher ist eine vertiefte Planungs-, Prüfungs- und Abwägungsphase unerlässlich.

Eine nachhaltige und zukunftsfähige Weiterentwicklung der Südstadt muss stets die soziale Vielfalt und das soziale Gefüge berücksichtigen und stärken. Daneben spielen bei dieser Vorgehensweise auch ökologische Aspekte eine Rolle, wie die Nutzung erneuerbarer Energien, die Begründung von Flächen und die Förderung nachhaltiger Mobilität.

TOOLBOX STÄDTEBAU: TRANSFORMATION UND NEUBAU

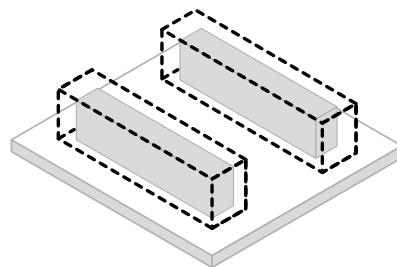
TYPOLOGIE



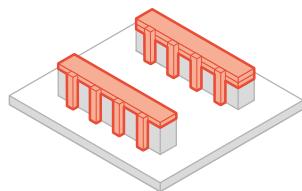
WERKZEUGE

5.1 TRANSFORMATION DER ZEILENBAUTEN

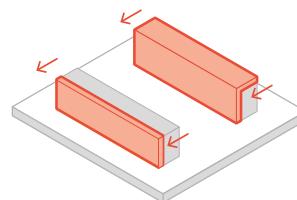
Fußabdruck und Raumhülle



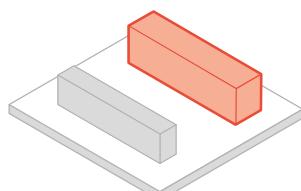
Aufstockung



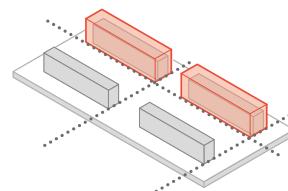
Verbreitern



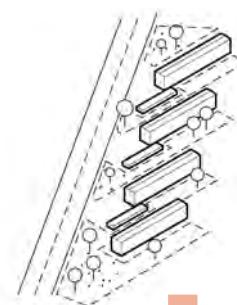
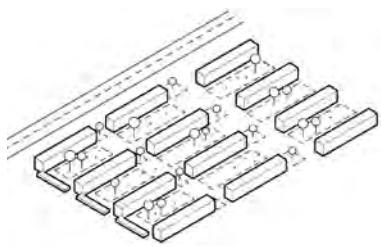
Ersatzneubau



Baufluchten

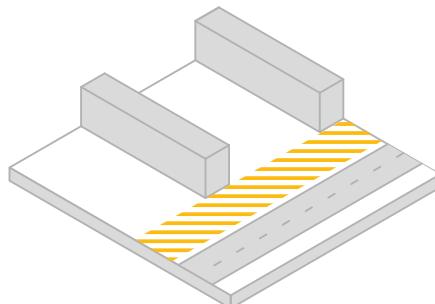


REGELN



5.2 NEUBAU AUF NEUEN FLÄCHEN

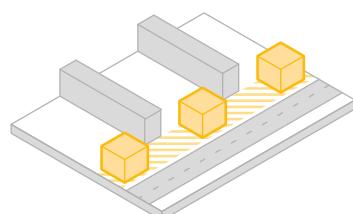
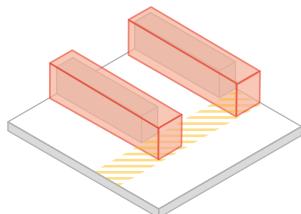
Neubauzonen



Verlängerte Zeile



Punkthäuser

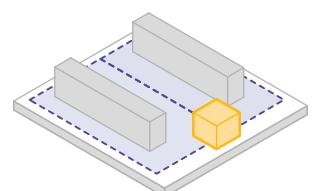
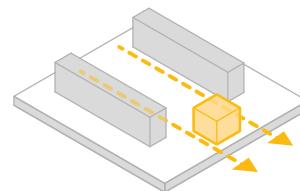
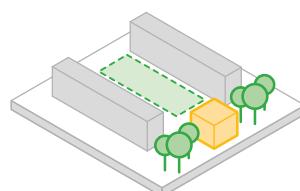
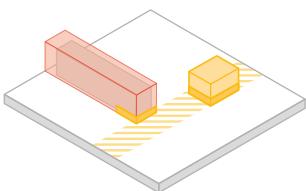


Gemeinschaftliche
Funktionen im EG

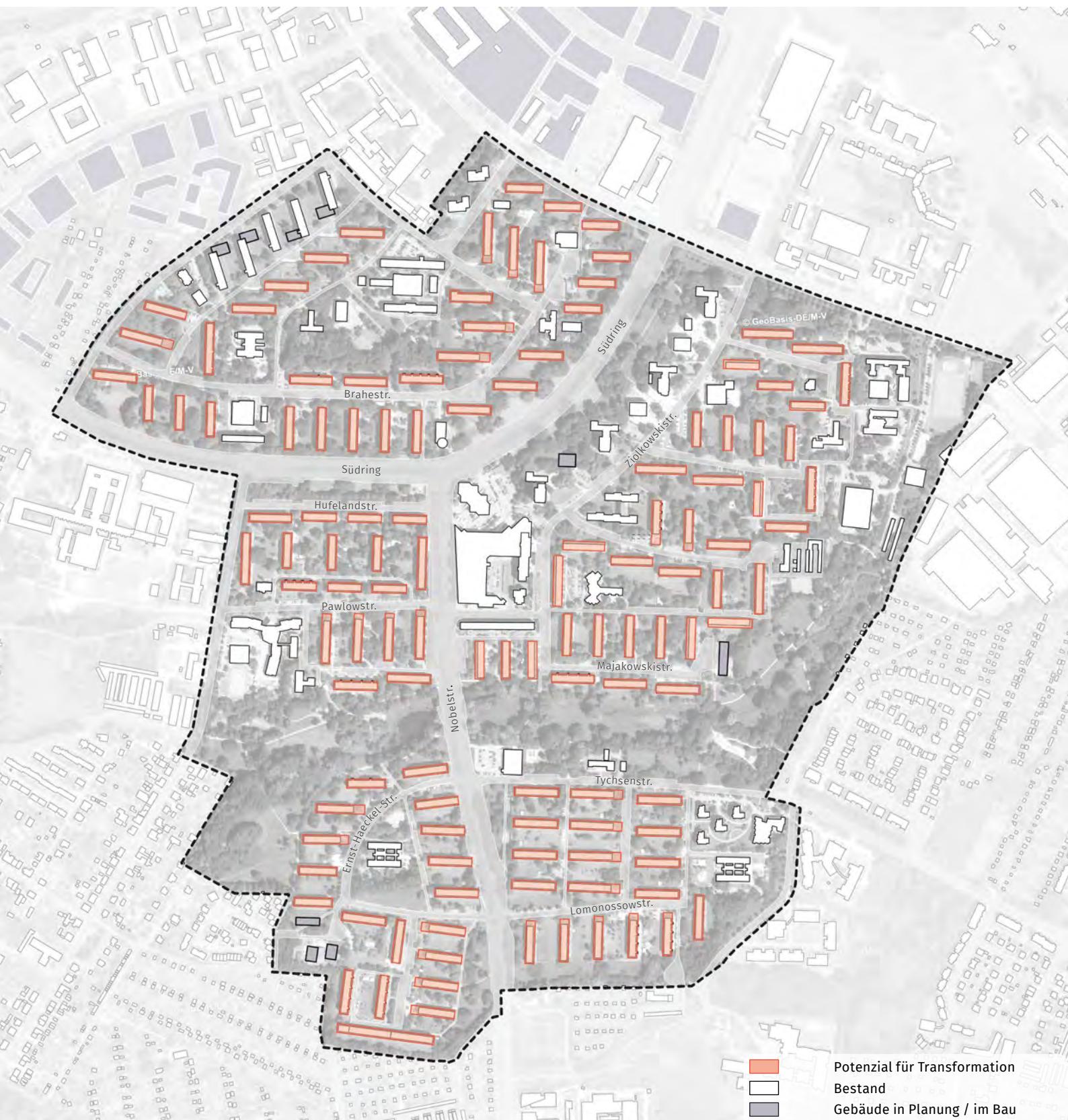
Schutz der Bäume und
des Zwischengrüns

Erhalt der Wege
und Sichtbezüge

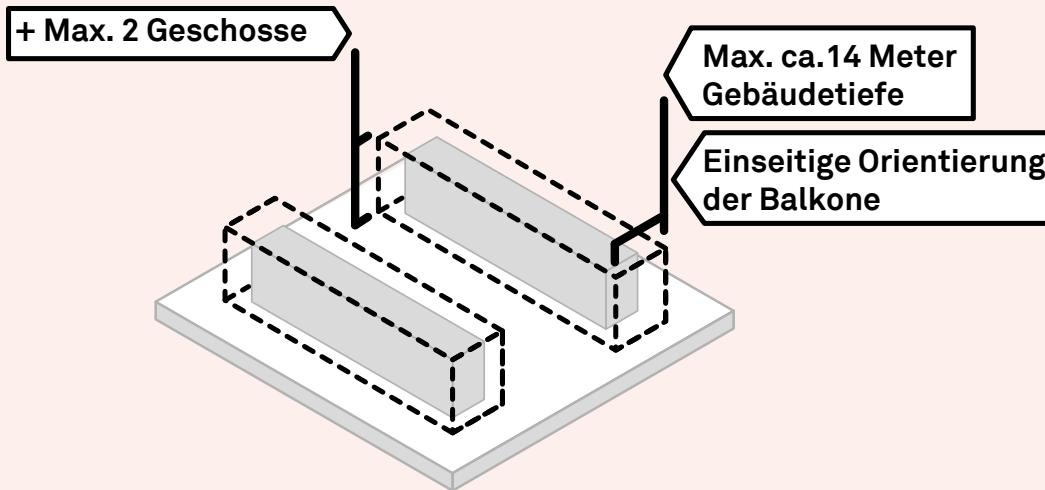
Aushandlung



5.1 Transformation der Zeilenbauten



WERKZEUGE



Fußabdruck und Raumhülle

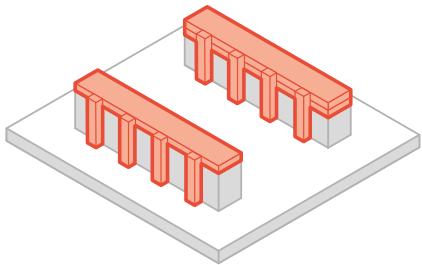
Hauptaufgabe bei der städtebaulichen Weiterentwicklung ist die Transformation der ausschließlich wohngenutzten Zeilenbauten. Sie stellen die prägende, bei weitem häufigste Gebäudetypologie der Südstadt dar.

Um die Zeilenbauten flexibel entwickeln zu können, wurde eine Raumhülle festgelegt, die eine maximale Dimensionierung für jegliche bauliche Maßnahmen definiert: Aufstockung, seitlicher

Anbau oder Ersatzneubau sind innerhalb dieses Volumens möglich, um den unterschiedlichen Präferenzen der Wohnungsgesellschaften entgegenzukommen.

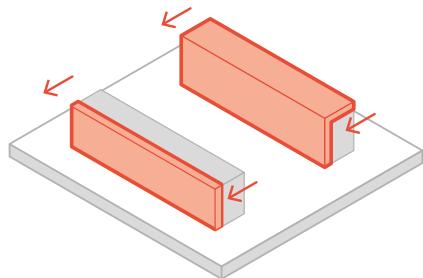
Die Raumhülle orientiert sich am Fußabdruck der Bestandszeile, wird jedoch vergrößert, um in alle Richtungen mehr Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten. Es dürfen maximal zwei Geschosse aufgestockt werden, und die Gebäudetiefe ist auf ca. 14 Meter begrenzt. Balkone sind nur auf einer Längsseite zulässig.

REGELN



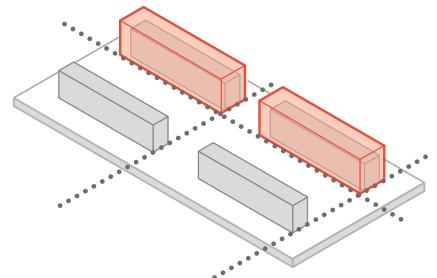
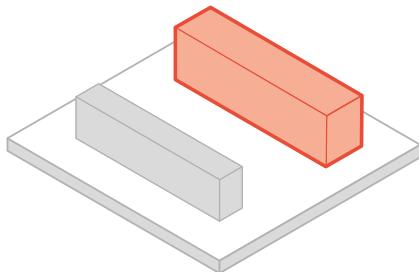
Aufstockung

Die Aufstockung bestehender Zeilen ist um maximal zwei Geschosse möglich. Bei vier Geschossen im Bestand darf das Gebäude auf sechs Geschosse erhöht werden, bei fünf Geschossen auf sieben.



Verbreitern

Wird die Raumhülle dazu genutzt, um die bestehenden Zeilen zu verbreiten, muss darauf geachtet werden, dass sich die Anbauten alle in eine Richtung orientieren. Diese Maßnahme kann mit einer Aufstockung kombiniert werden.



Ersatzneubau

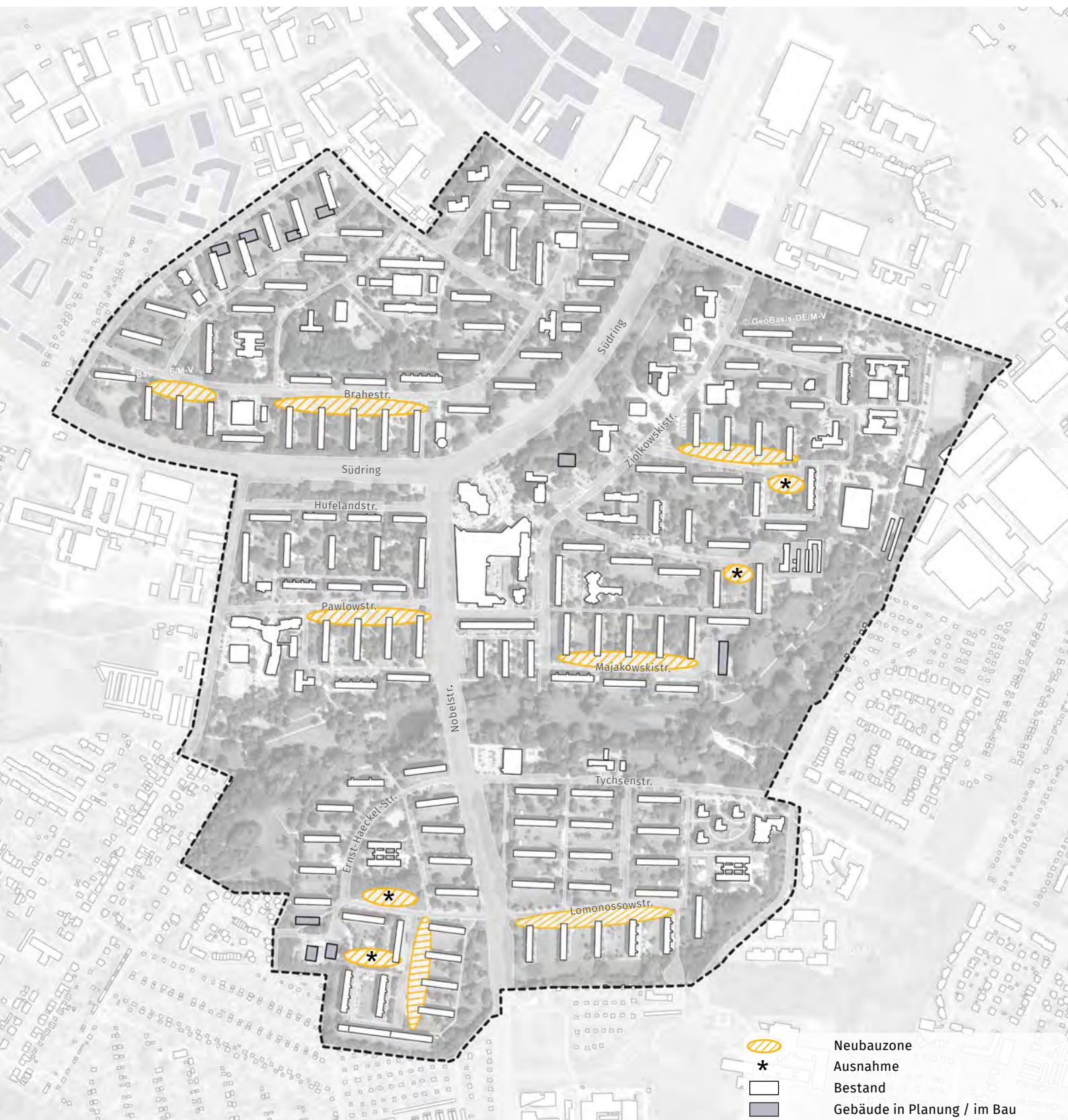
Sanierungsoptionen und die ressourcenschonende Verwendung „grauer Energie“ sollten vor einer Entscheidung zu Abriss und Neubau sorgfältig geprüft und abgewogen werden.

Wenn anstelle von Sanierungsmaßnahmen dennoch ein vollständiger Ersatzneubau durchgeführt werden soll, kann dazu die Raumhülle maximal ausgenutzt werden. Dies ermöglicht eine gute Ausnutzung der Baufläche und deutliche Steigerung der Bruttogeschoßfläche, wobei das Raumprinzip der offenen Zeilenbebauung dennoch nicht in Frage gestellt wird.

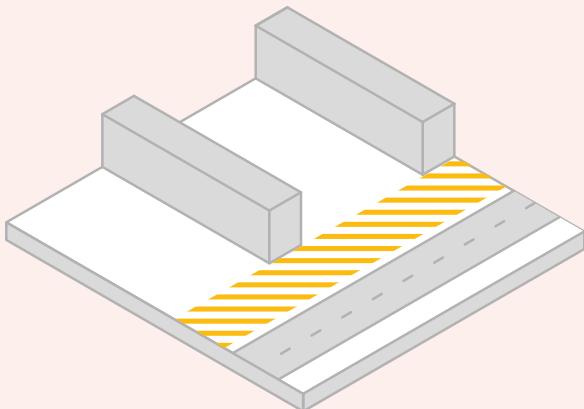
Baufluchten

Werden mehrere Ersatzneubauten errichtet, sollten diese in gleicher Richtung bündig zueinander gebaut und am Bestand orientiert werden.

5.2 Neubau auf neuen Flächen



WERKZEUGE

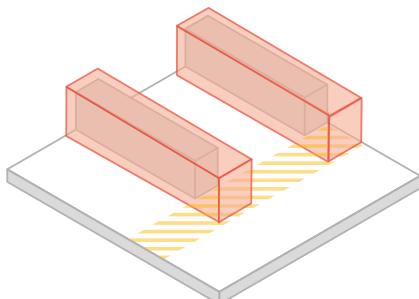


Neubauzonen

Neben der Transformation des Bestandes gibt es noch die Möglichkeit, Neubauprojekte auf noch unbebauten Potentialflächen zu realisieren. Diese sind als "Neubauzonen" verortet und befinden sich zumeist im Bereich der vorhandenen oder ursprünglich geplanten Garagenanlagen entlang von Straßen. Voraussetzung für eine Entwicklung innerhalb einer solchen Neubauzone ist, dass die gesamte Potentialfläche gemeinsam geplant und möglichst zeitgleich bebaut wird – eine teilweise oder stark zeitversetzte Bebauung ist nicht möglich.

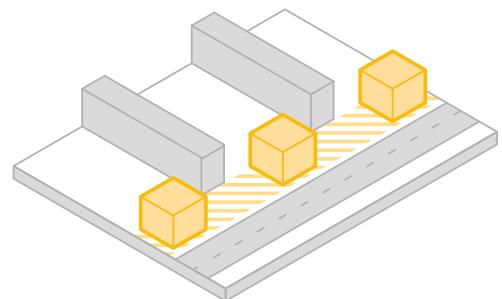
Die Neubauzonen können auf zwei unterschiedliche Arten bebaut werden, wobei jedoch innerhalb einer Zone nur ein Prinzip verfolgt werden darf.

REGELN



Ersatzneubau: Verlängerte Zeilen

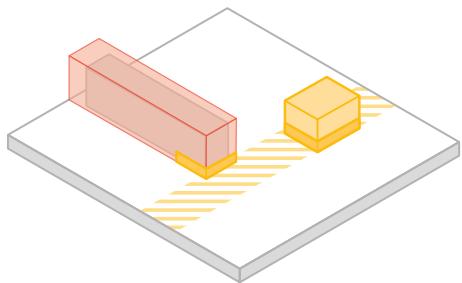
Die Neubauzone kann genutzt werden, um im Falle eines Ersatzneubaus den Fußabdruck der Zeile zu verlängern, wobei die Abstandsfläche zur Nachbarbebauung eingehalten werden muss. Die Höhe darf maximal zwei Geschosse über dem Bestand liegen, gemäß den Vorgaben für Ersatzneubau.



Neubau: Punkthäuser

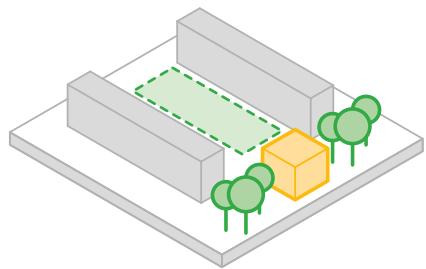
Alternativ kann die Neubauzone genutzt werden, um zwischen den Zeilen punktförmige Neubauten zu errichten. Hier bietet sich die Chance, den Charakter der Straßenräume neu zu prägen, ohne die offene Siedlungsstruktur zuzustellen oder abzuriegeln. In wenigen Ausnahmefällen, wo sich die Zone nicht am Kopf einer bestehenden Zeilenreihe befindet, ist es aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse möglich, neue Zeilenbauten stimmig in den Siedlungskontext einzufügen.

REGELN



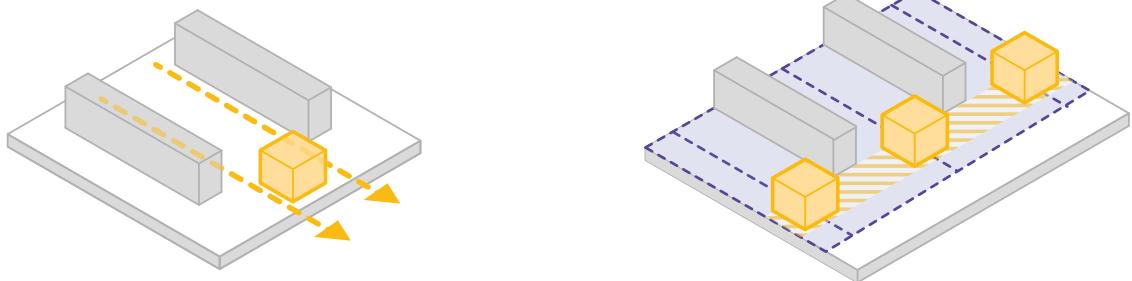
Gemeinschaftliche Funktionen im EG

Bei der Errichtung eines Neubaus ist vorgeschrieben, gemeinschaftliche Funktion/ Nicht-Wohnnutzungen in die Erdgeschosszonen an der Straße zu ermöglichen.



Schutz der Bäume und des Zwischengrüns

Außerdem muss der Schutz der Bäume und des Zwischengrüns sichergestellt werden. Daher ist es wichtig, den Baumbestand zu erhalten und gegebenenfalls den Erhalt vor einem Neubau zu priorisieren. Die erhaltenswerten Bäumen müssen klar definiert werden.



Erhalt der Wege und Sichtbezüge

In beiden Varianten muss gewährleistet werden, dass bestehende Sichtbezüge und Wege erhalten bleiben. Der Erhalt ist je nach Standort einzelfallbezogen abzuwägen.

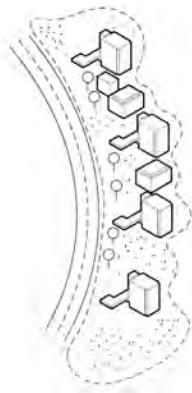
Aushandlung

Da die Neubauzonen teilweise mehrere Grundstücke unterschiedlicher Eigentümer:innen umfassen, erfordert diese Entwicklung Verhandlungen zwischen den beteiligten Parteien. Besonders wichtig ist dies, da eine Neubauzone nur als Ganzes entwickelt werden kann.

5.3 Transformation Wohnhochhäuser

TOOLBOX STÄDTEBAU: HOCHHÄUSER

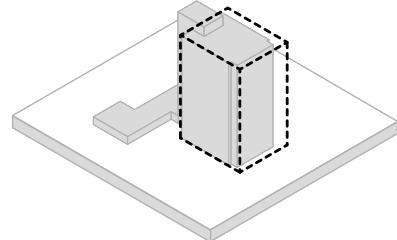
Hochhäuser



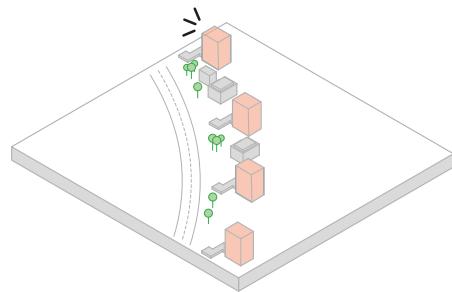
5.3 TRANSFORMATION WOHNHOCHHÄUSER

Fußabdruck und Raumhülle

Hauptgebäude



Ersatzneubau

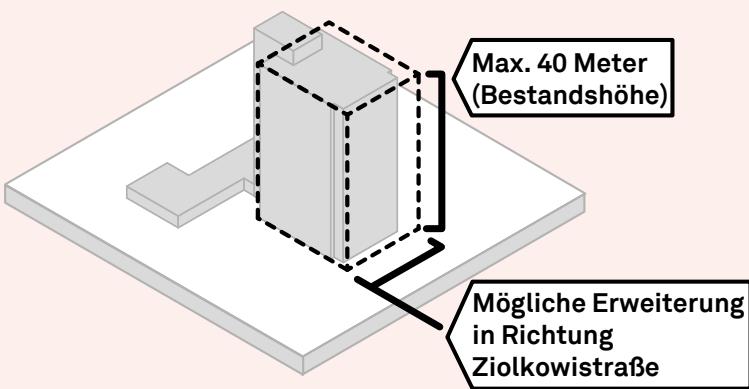


TYPLOGIE

WERKZEUGE

REGELN

WERKZEUGE



Fußabdruck und Raumhülle

Die Wohnhochhäuser an der Ziolkowskistraße sind als Sondertypologien und Ensemble von besonderer städtebaulicher Bedeutung, daher ist deren Erhalt und Sanierung einem Neubau vorzuziehen.

Soll dennoch ein Ersatzneubau erfolgen, kann sich dieser auf dem Fußabdruck und der Raumhülle des Bestandes ausdehnen, wobei eine Erweiterung in Richtung Ziolkowskistraße möglich ist. Die Höhe ist auf maximal 40 Meter begrenzt und orientiert an der Gebäudehöhe des Bestandes.



Abb.45 Beispielhafte Perspektive Ersatzneubau der Hochhäuser (Blick von Norden)

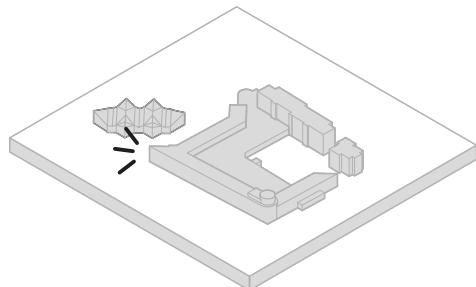
TOOLBOX STÄDTEBAU: SONDERBAUSTEINE

TYPLOGIE

WERKZEUGE

REGELN

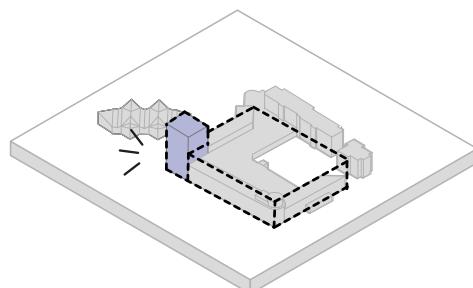
Südstadt-Center



5.4 TRANSFORMATION SÜDSTADT-CENTER

Erweiterung durch Hochpunkt

Umbau/ Instandsetzung



Städtebauliche Prinzipien

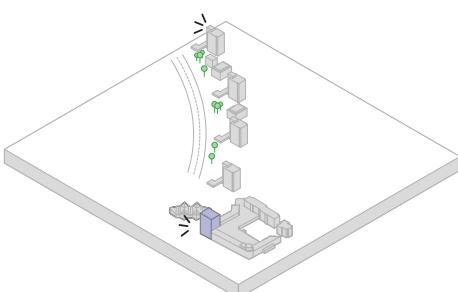
Erhalt der Flanke zur
Nobelstraße

Entwicklung der Bestands-
struktur Südstadtcenter
prüfen

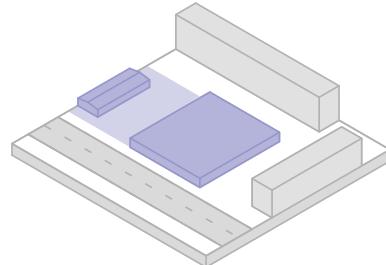
Erhalt und Stärkung der
Quartiers- und
Versorgungsfunktion

Wiederherstellung des
historischen Charakters
Kosmos

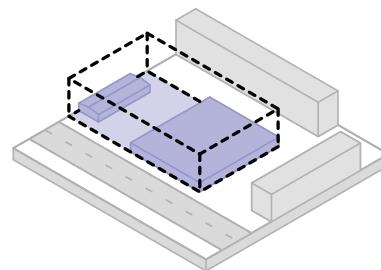
Hochpunkt



Nahversorger/ soziale Infrastruktur



5.5 ABRISS & NEUBAU : NAHVERSORGER & SOZIALE INFRASTRUKTUR



Städtebauliche Prinzipien

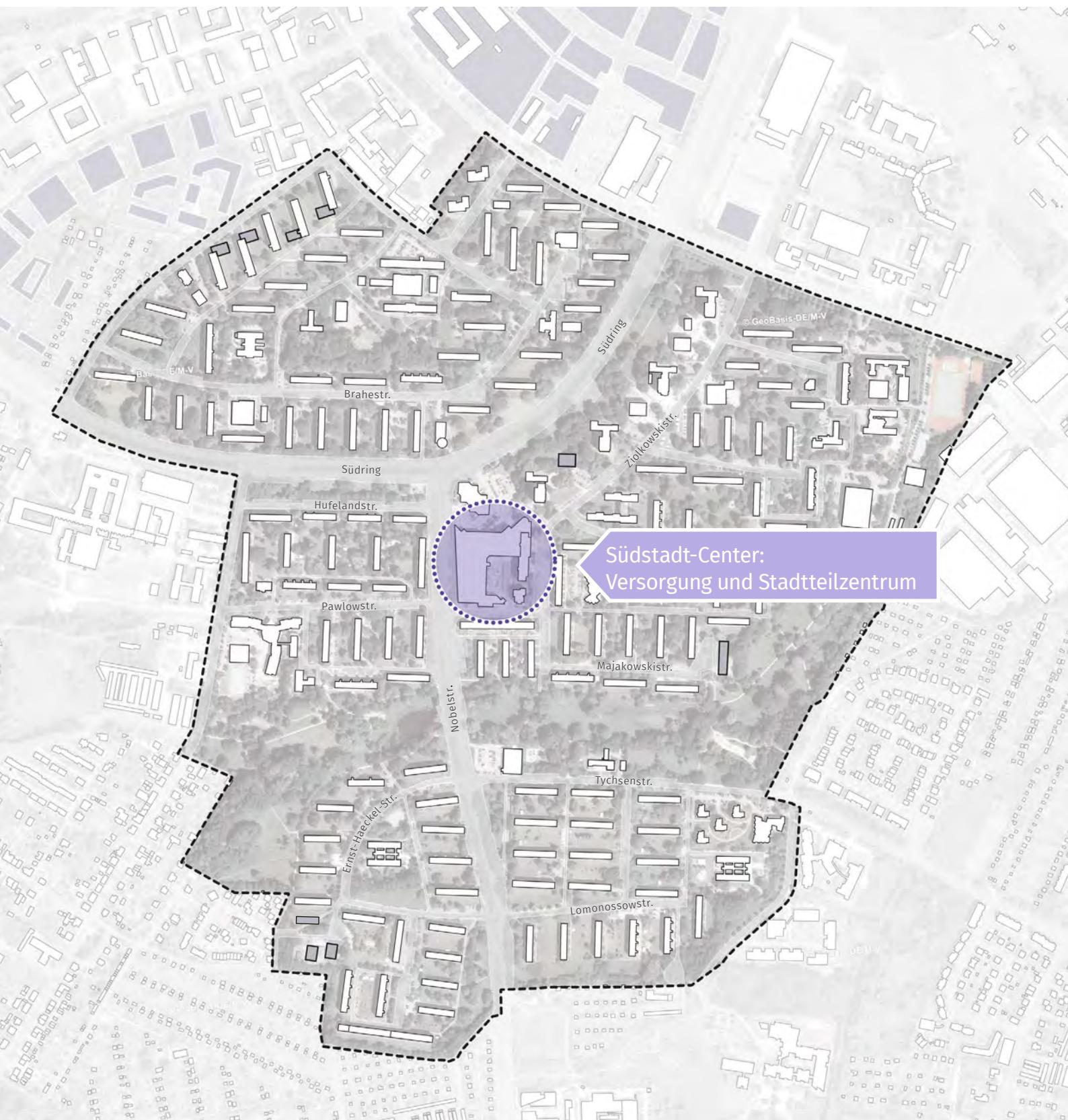
- max. 5 Geschosse*
- Freie bauliche Typologie/
Gebäudeform
- Adressbildung zur Straße
- Offene Erdgeschosszone
- Keine Rückseite

Nutzung

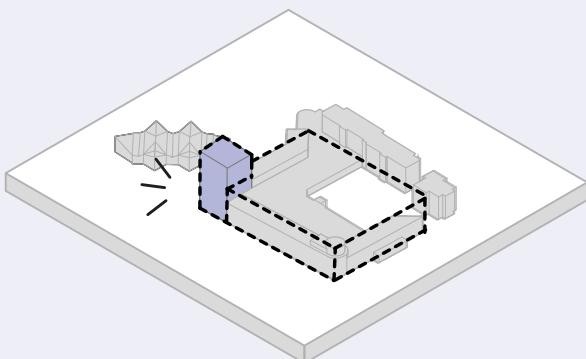
- Integration der
Bestandsnutzung im EG
- Integration neuer Nutzungen
- Integration gemein-
schaftlicher Funktionen

* Ausnahmen sind zu prüfen

5.4 Transformation Südstadt-Center



WERKZEUGE



Für die Entwicklung des Südstadtcenters wird ebenfalls ein Transformationsrahmen festgelegt, innerhalb dessen sich ein Umbau oder (teilweise) Neubau vollziehen kann.

Darüber hinaus werden keine weiteren Vorgaben gemacht, um mögliche Konzeptansätze nicht im Vorfeld einzuschränken. Die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens und die Einbindung des Planung- und Gestaltungsbeirats ist aufgrund der prominenten Lage und Funktion jedoch zwingend.

Im Zuge einer gesamthaften städtebaulichen Entwicklung des Südstadtcenters kann die Positionierung eines weiteren Hochpunktes in den Dimensionen der bestehenden Wohnhochhäuser geprüft werden. Der hier gezeigte Vorschlag stellt eine Option dar, die durch eine fundierte Untersuchung in Abstimmung mit dem Hochhausleitbild vertieft und abgewogen werden muss.

REGELN

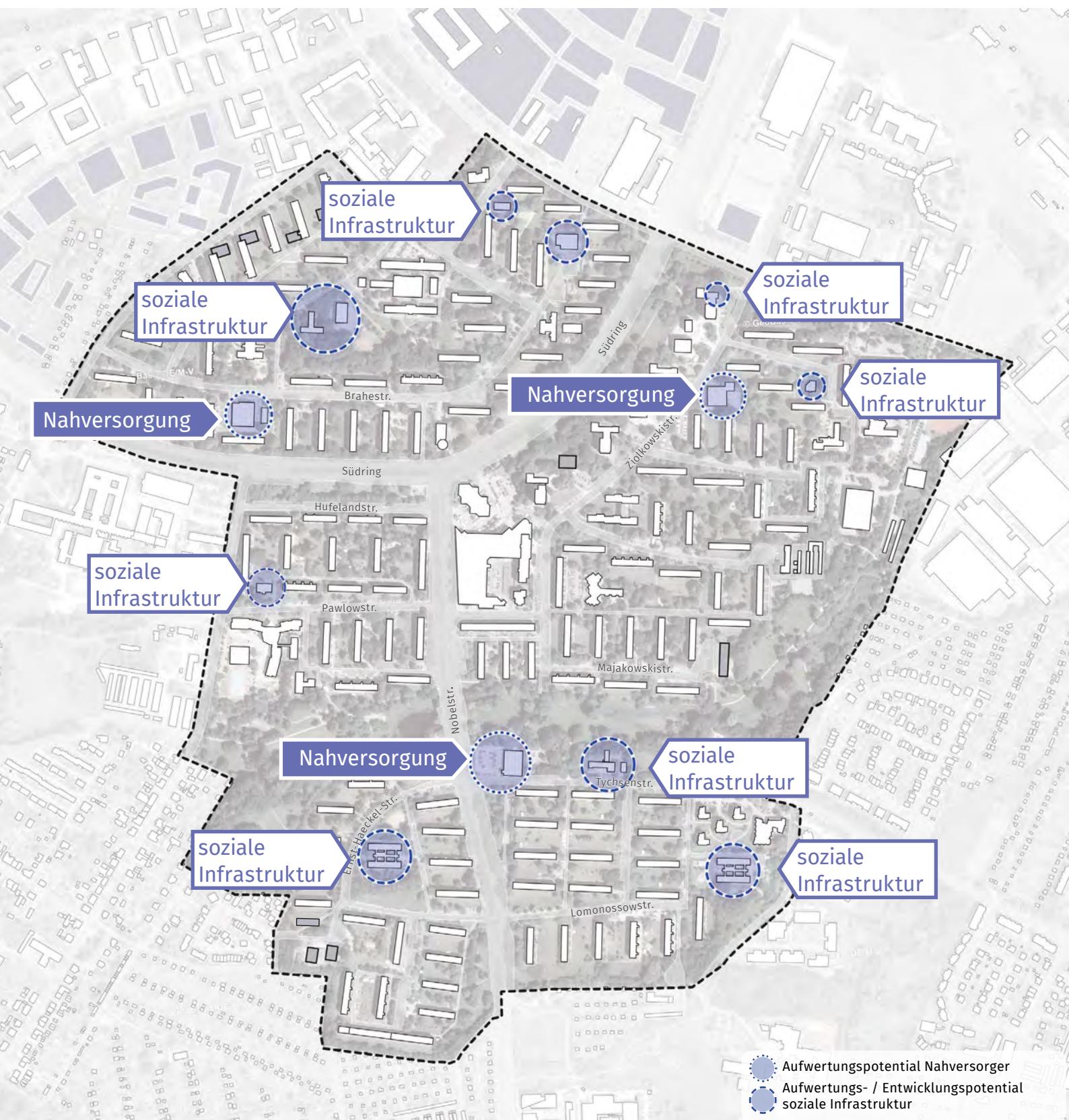
Es wird besonderer Wert auf den Erhalt der Flanke zur Nobelstraße sowie auf die Prüfung der Transformation der Bestandsstruktur des Südstadtcenters gelegt. Ziel ist es, die Quartiers- und Versorgungsfunktion zu stärken und eine städtebauliche und architektonisch anspruchsvolle

Umsetzung auf den Weg zu bringen, die auch den für die Südstadt bedeutenden Freiraum stärkt. Wünschenswert ist, den historische Charakter des identitätsstiftenden "Kosmos"-Gebäudes wiederherzustellen.

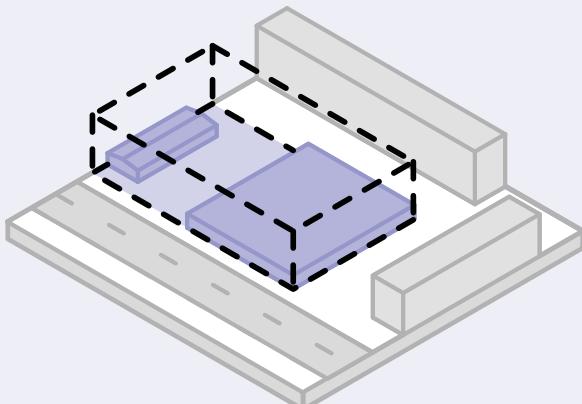


Abb.46 Beispielhafte Perspektive Hochhaus am Südstadt-Center (Blick von Norden)

5.5 Abriss und Neubau: Nahversorger und soziale Infrastruktur



WERKZEUGE



Neben dem Südstadtcenter stellen die Nahversorger und die Gebäude, die Teil der sozialen Infrastruktur sind, wie Schulen oder Kitas weitere Sondertypologien dar. Diese sollen umfassend saniert und aufgewertet werden.

Ist der Erhalt der bestehenden Gebäude nicht sinnvoll, soll die heutige Nutzung zusammen mit weiteren Angeboten in einen Neubau integriert werden.

REGELN

Im Neubau ist eine Höhe von bis zu 5 Geschossen zulässig, wobei Ausnahmen geprüft werden können. Die heutige Bestandsnutzung soll wieder integriert und weitere Nutzungen sollen ermöglicht werden. Auf straßenseitige Adressbildung und Belegung der Erdgeschosszone sollte geachtet werden.

Im Falle der Nahversorgerstandorte soll eine Quartiersgarage mit Mobilitätsangebot (Multifunktionale Quartiersgarage) an das Vorhaben gekoppelt werden. Bei der Entwicklung der sozialen Infrastruktur bleibt der Schwerpunkt auf der so-

zialen Nutzung, die in Ausnahmefällen durch eine weitere Nutzung und bei Standorteignung durch eine Quartiersgarage ergänzt werden kann.

Darüber hinaus werden keine weiteren Vorgaben gemacht, um Konzeptansätze nicht im Vorfeld einzuschränken. Somit sind auch freiere Bauformen möglich, die die Sonderbausteine architektonisch hervorheben können. Die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens und die Einbindung des Planungs- und Gestaltungsbeirats bei Neubauvorhaben ist zwingend.

5.6 Zielkarte Freiraum



Vision für den Grün- und Freiraum in der Südstadt

Ausgehend von der allgemeinen Wahrnehmung der Südstadt als grünem Quartier in der Stadt ist das visionäre Ziel dieser Qualität weiterzuentwickeln, damit die Südstadt Südstadt bleibt.

Die vorhandenen Grünflächen bieten Chancen für die Entwicklung unterschiedlicher Themenbereiche wie Klimaanpassung, Biodiversität sowie Erholung im direkten Wohnumfeld und damit für eine zukunftsweisende Lebensqualität im Quartier. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Anpassungen an den Grünflächen und an der Verbindung der Flächen untereinander vorgenommen werden. Das erfordert das kooperative Zusammenwirken der verschiedenen Eigentümer:innen, beispielsweise hinsichtlich einer auf Struktur- und Artenvielfalt ausgerichteten Grünflächengestaltung und Unterhaltungspflege, der Transformation der Siedlung nach den Prinzipien einer Schwammstadt und des Abbaus von Barrieren im Wegenetz.

Die Karte zeigt, dass sich die vorhandenen Grünflächen in der Südstadt zu einem Grünflächenverbund entwickeln lassen, in dem die privaten und die öffentlichen Grünflächen noch besser vernetzt sind und der räumliche Zusammenhang deutlicher wahrnehmbar wird.

Dazu ist das Wegenetz zu qualifizieren und stellenweise zu ergänzen (siehe S. 40 Wege und Barrieren). Dies beinhaltet auch die Verfügbarmachung von bisher schlecht zugänglichen Bereichen und den Abbau von Barrieren im Straßenraum. Durch die Verbesserung der Zugänglichkeit sowie der Ein- und Übergänge zu Grünflächen und insbesondere auch zum Kringelgrabenpark wird der Grünflächenverbund in der Südstadt gestärkt.

Der Kringelgrabenpark ist als Herzstück der Südstadt in einem guten Zustand und bedarf geringer

bzw. eher punktueller Aufwertungsmaßnahmen, wie dem Aufstellen von Trinkwasserbrunnen oder einem WC. Ein durchgängiger Ost-West-querender Weg (vgl. UFK) ist hier außerdem mit einer visuellen Unterscheidung zwischen der schnelleren Fortbewegung wie Radfahren und dem langsameren Fortbewegen wie Zufußgehen eindeutig erkennbar zu gestalten.

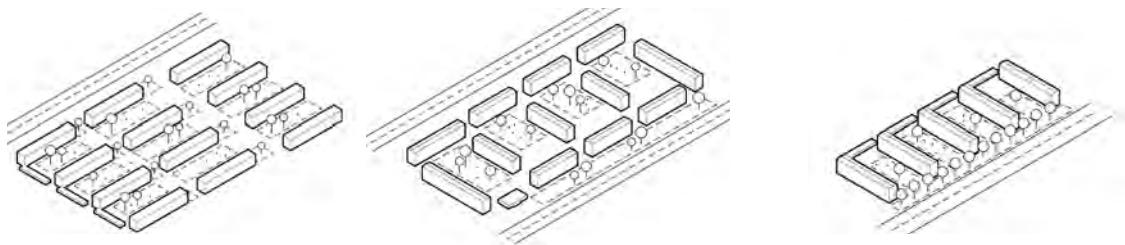
In der überwiegend grünen Südstadt gibt es kaum öffentliche Plätze. Der zentral gelegene Kosmosplatz wird künftig als Bindeglied im Südring-Boulevard stärker hervorgehoben. Darüber hinaus sollten zwei Plätze nördlich des Südrings definiert und entwickelt werden, da sie sich an Orten mit wichtigen Nahversorgungszentren bzw. sozialer Infrastruktur befinden.

Die Qualifizierung der grünen Höfe für die nachbarschaftliche Begegnung, beispielsweise durch generationenübergreifende Angebote oder ihre naturnahe Gestaltung, stärken die Eigenart der Südstadt als besonderes Quartier in Rostock und zugleich die Identifikationsmöglichkeiten der Bewohner:innen mit ihrer Siedlung.

Auf den folgenden Seiten werden in der Toolbox die einzelnen Freiraumtypen und die sie betreffenden Maßnahmen im Einzelnen dargestellt.

TOOLBOX FREIRAUM

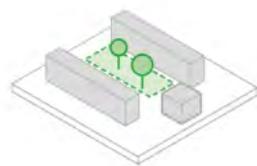
STÄDTEBAULICHER RAHMEN



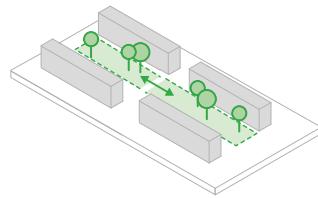
ZIEL-TYPLOGIEN

5.7 BINNENUTZUNG & VERBUND

Aktiver naturnaher Hof

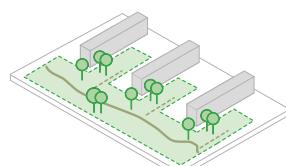


Strukturreicher Hofverbund

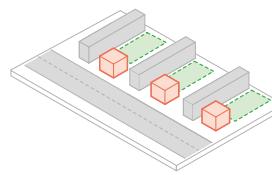


5.7 ÜBERGÄNGE

Grüne Ränder

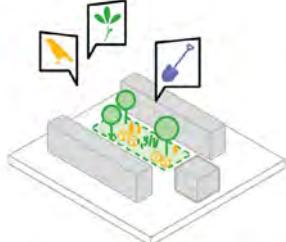


Übergang Straße

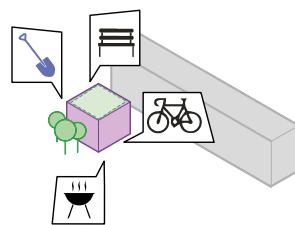


WERKZEUGE & PRINZIPIEN

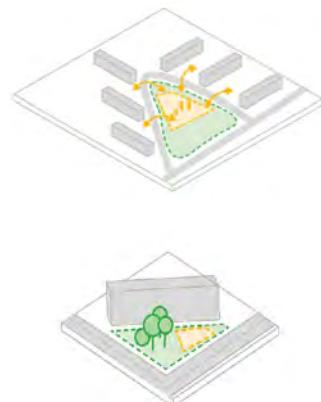
Strukturreiche naturnahe Begrünung

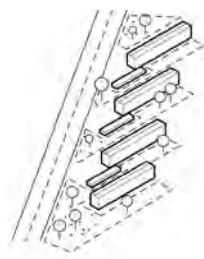


Multifunktionsboxen



Gemeinsame Entwicklung von Spielflächen



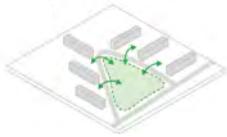


5.9 GRÜNVERBUND

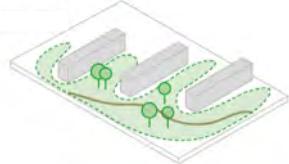
Dreiecksplatz



Grüne Mitte

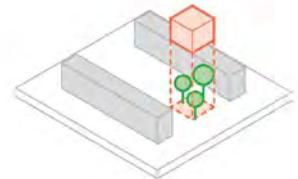


Fließender Hof

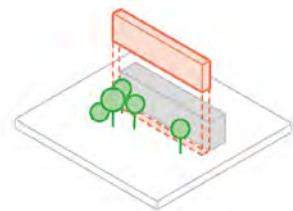


5.10 EINGRIFF MIT BAUMFÄLLUNG

falls Neubau nötig

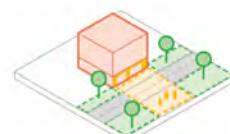


falls Erweiterung des Bestandes nötig

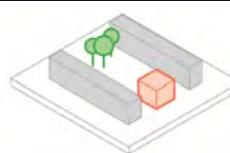


AUSGLEICH

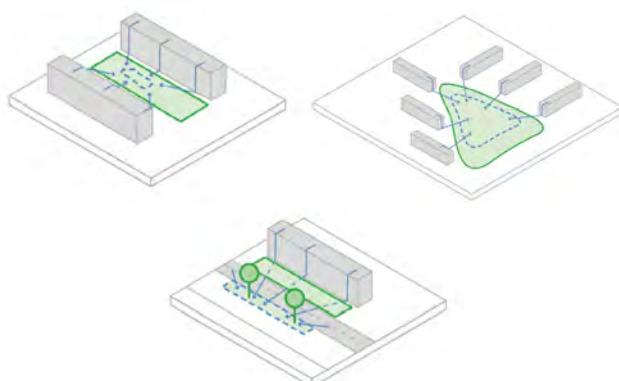
an umgestalteten Straßen



auf Baugrundstück 1:2



im Teilquartier oder der Südstadt 1:3

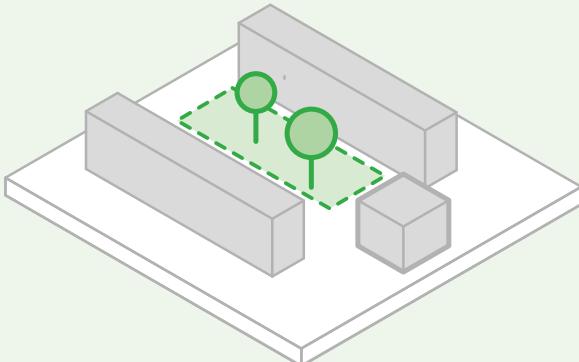


Versickerung: Mulden / Baumrigolen

5.7 Höfe: Beispieldächer für Binnennutzung und Verbund

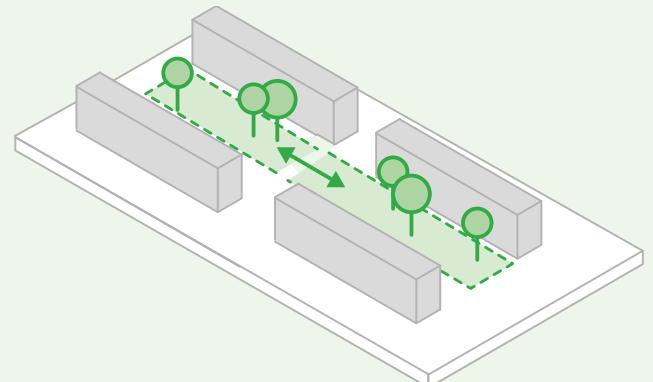


ZIEL-TYPOLOGIE



Aktive naturnahe Höfe

Ziel ist es, die durch zwei parallele Gebäude gefassten Wohnhöfe für verschiedene Generationen zu gestalten und einen Begegnungsort zu schaffen. Dabei sind Erholung und Naturschutz gleichermaßen zu fördern. Eine naturnahe, extensive Gestaltung fördert eine positive Wahrnehmung. Die Anwohnenden sollten aktiv in die Planung einzbezogen werden und Verantwortung übernehmen können. Urban Gardening, Multifunktionsboxen und grüne Terrassen schaffen Raum für gemeinschaftliche Aktivitäten, während ruhige, strukturreiche Bereiche bspw. mit hohen und artenreichen Blühwiesen und Regenmulden Rückzugsmöglichkeiten für verschiedene Arten bieten.

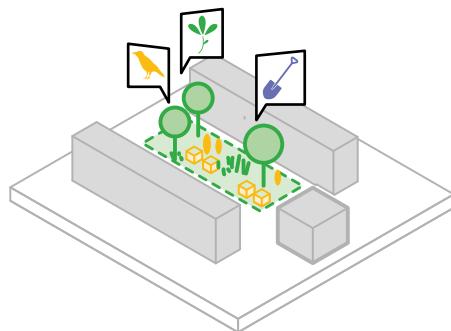
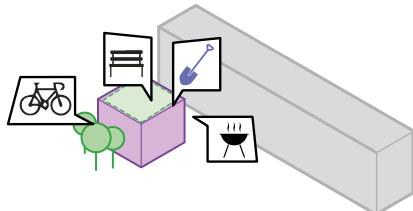


Strukturreicher Hofverbund

Eine hofübergreifende, lineare Gestaltung mit gemeinsamen Angeboten bindet die Freiräume zu einer größeren Einheit zusammen. Eine strukturreiche, naturnahe Gestaltung mit Versickerungsmulden und Wiesenbereichen in den offenen Höfen unterstützt die Ziele der Schwammstadt und des Animal Aided Designs*. Die Klimaanpassungsmaßnahmen werden mit Erholungsangeboten im Wohnumfeld kombiniert.

*Animal-Aided Design ist eine Methode, die den Schutz und die Förderung von wild lebenden Tieren und Stadtplanung auf lokaler Ebene miteinander in Einklang bringt.

WERKZEUGE & PRINZIPIEN



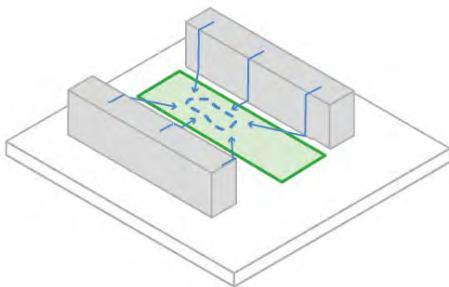
Multifunktionsbox

Bei Neubauprojekten sollen Fahrradabstellplätze und Müllräume im Gebäude integriert werden. Für Bestandsimmobilien sind multifunktionale Geräteschuppen und Abstellflächen für Kinderwagen bereitzustellen, die gleichzeitig als Aufenthalts- und Begegnungsräume für die Nachbarschaft funktionieren und mit Bänken sowie im Zusammenwirken mit den Bewohner:innen z.B. mit Grillmöglichkeiten u.a. ausgestattet werden können.

Die Boxen sind in einer für die Südstadt wiedererkennbaren Gestaltung umzusetzen. Dafür ist ein abgestimmter Typenkatalog zu entwickeln, der Form und Aussehen der Boxen festlegt, aber individuelle Anpassungen (bspw. jeweilige Logos der WGs) an den örtlichen Gegebenheiten zulässt. Der Standort der Boxen ist so zu wählen, dass ortsbedingt eine Abgrenzung gegenüber dem Hof erreicht wird (wie bspw. im Übergang zu Straßen), andererseits sollten mit dem Standort der Box wichtige Sichtbezüge erhalten und die Hofeinheiten nicht verstellt werden. Darüber hinaus ist eine klimaangepasste Gestaltung durch Gründächer und das Sammeln des anfallenden Regenwassers in Regenwassertonnen anzustreben um es für die Bewässerung der Grünflächen durch die Anwohner:innen bereit zu stellen. Eine Neuversiegelung ist weitestgehend zu vermeiden.

Strukturreiche naturnahe Begrünung

Mit dem Zuzug von Menschen in die Südstadt erhöht sich der Bedarf an wohnungsnahem Grün, welches vor allem durch eine qualitative Aufwertung der Grünflächen in den Wohngebieten bereitzustellen ist (vgl. Kapitel 2.13 Grünversorgung und Zugänglichkeit). Hierbei geht es darum, Begegnungsorte für die Nachbarschaft zum Austauschen, für gemeinsames Gärtnern und andere Aktivitäten zu schaffen und mit einer extensiv gepflegten naturnahen Begrünung auch eine Aufwertung der Lebensräume für Flora und Fauna im Sinne des Animal Aided Designs (Definition siehe "strukturreicher Hofverbund") zu entwickeln.



Regenwassermulden

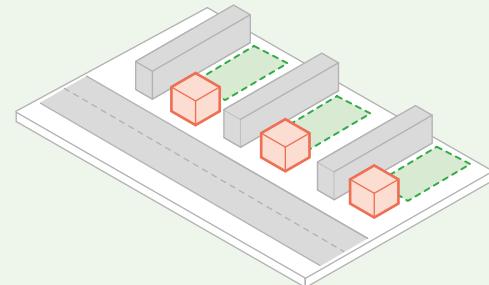
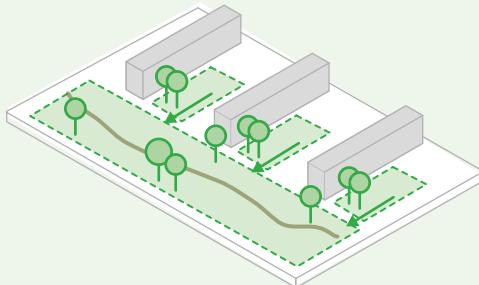
In der Südstadt wird eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung im Sinne einer Schwammstadt angestrebt, die auf einer Zusammenarbeit der angrenzenden Flächeneigentümer:innen basiert.

Zwischen zwei parallelen Gebäuden wird eine Muldenentwässerung empfohlen, wobei auch die Möglichkeit einer Zisterne geprüft werden sollte. Die Versickerungsmulde hat erfahrungsgemäß eine Größe von ca. 10-30% der angeschlossenen Dachfläche (bei durchschnittlich 0,2 m Tiefe; 100-jährliches Ereignis). Der Durchlässigkeitsbeiwert muss zur genauen Ermittlung des benötigten Muldenvolumens vor Ort bestimmt werden. Im Rahmen des Projektes „Koop-N“ wurde das Versickerungspotenzial der Südstadt auf Grundlage von Geodaten als gut eingeschätzt.

5.8 Beispiele für Übergänge Grünflächen (privat-öffentlich)



ZIEL-TYPOLOGIE



Übergang zu den Grünflächen

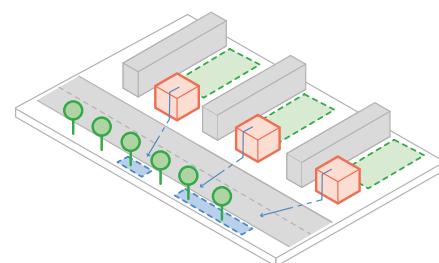
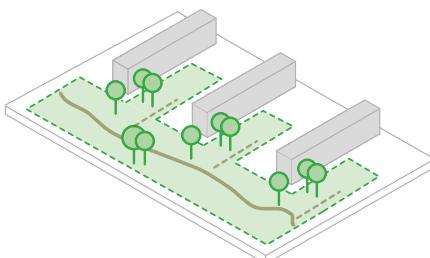
Einige Wohnhöfe befinden sich am Übergang zwischen privatem und öffentlichem Grün. Hier gilt es diese als Verschnitt zu definieren. Einerseits ist eine offene Abgrenzung durch bspw. eine Gehölzreihe sinnvoll. Andererseits sollen die Übergänge fließend gestaltet werden und durch Sicht- und Wegeverbindungen durchlässig bleiben. Durch offene Gehölzreihen oder -gruppen können für die Wohnhöfe gleichzeitig halbprivate Bereiche definiert werden.

Übergang zu den Straßenräumen

Der Übergang zwischen privatem Grün und Straßenraum ist oftmals kooperativ mit der Stadt zu entwickeln. Bei Neubauten ist eine Öffnung und Belebung des Straßenraumes durch die Erdgeschoss-Zonen anzustreben. Dies ist durch die Erdgeschossnutzungen, Sitzmöglichkeiten und die Platz- und Übergangsgestaltung zum Straßenraum zu erreichen.

Die Aufstellung von Multifunktionsboxen mit Lage an der Straße kann auch eine bewusste Abgrenzung gegenüber Lärm und Öffentlichkeit darstellen (unabhängig von Neubauvorhaben).

WERKZEUGE & PRINZIPIEN



Gemeinsame Entwicklung von Vegetation und Wegen

An den Schnittstellen zwischen privatem und öffentlichem Grün- oder Straßenraum, sind (barrierenfreie) Wegeverbindungen und Pflanzungen kooperativ zwischen den Wohnungsgesellschaften und der Stadt zu entwickeln um wichtige Synergien zu nutzen.. Stellplätze mit Barrierefunktion sind zurückzubauen. Eindeutige Eingangsbereiche in den Park sind gemeinsam zu entwickeln und quartiersweise umzusetzen.

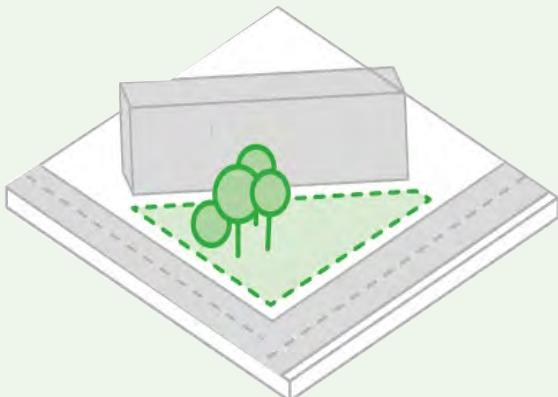
Baumrigolen

Wohnstraßen sind zu entwässern und können mit der Umsetzung von Baumrigolen das anfallende Regenwasser des Straßenraumes und der angrenzenden Gebäude aufnehmen. Für eine Umsetzung ist die Abstimmung mit der Stadt Rostock und den zuständigen Wohnungsbaugesellschaften notwendig.

5.9 Stärkung des Grünverbunds



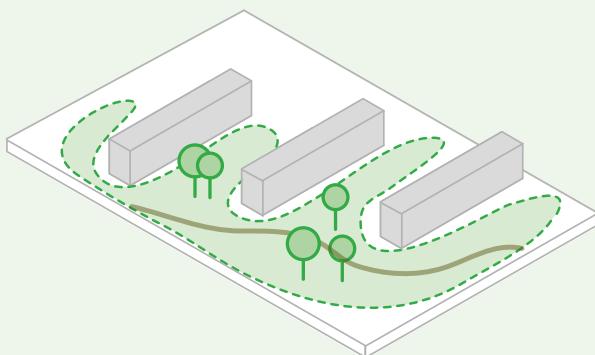
ZIEL-TYPOLOGIE



Dreiecksplatz

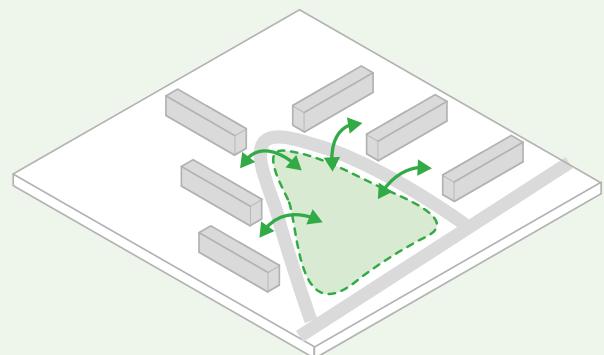
Besonders nördlich des Südrings gibt es einige dreieckige grüne Restflächen, welche den Übergang zum Straßenraum bilden und das Potential haben, als Plätze mit Aufenthaltsangeboten für das Teilquartier entwickelt zu werden. Außerdem können diese Plätze die Funktion von wichtigen Orientierungspunkten im öffentlichen Raum einnehmen.

Angebote von der die Nachbarschaft profitiert, wie beispielsweise Begegnungs-, Erholungs- und Sport- oder Spielangebote können hier untergebracht werden.



Fließender Hof

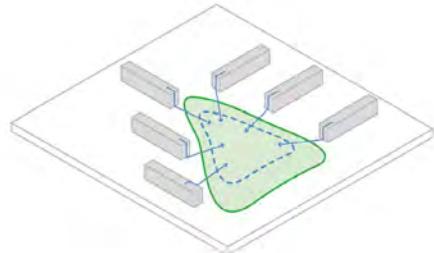
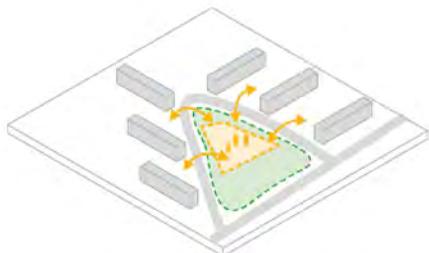
Eine hofübergreifende, fließende Gestaltung der parkähnlichen Freiräume mit gemeinsamer Erschließung ohne Einzäunungen und mit eindeutigen Eingangsbereichen. Mit der Schaffung vielfältiger Freizeitmöglichkeiten und Räume für sozialen Austausch wird das Zusammenleben der Anwohnenden bereichert. Durch die Kombination von Klimaanpassung, Struktur- und Artenreichtum, Blühwiesen und familienfreundlichen Erholungsangeboten entsteht ein attraktives Wohnumfeld.



Grüne Mitte

Einige Häuserzeilen fassen in ihrer gestaffelten Anordnung eine innere grüne Mitte. Diese sollte von den angrenzenden Wohnungsbaugesellschaften und der Stadt Rostock als beteiligte Flächen-eigentümer:innen gemeinsam als multicodierter Freiraum entwickelt werden. Die Zugänglichkeit ist zu verbessern und hochwertige Angebote sollten für alle Generationen geschaffen werden. Eine Öffnung von Schulhofflächen ist anzustreben (bspw. Juri Gagarin Schule).

WERKZEUGE & PRINZIPIEN



Gemeinsame Entwicklung von Spielplätzen

Bei gemeinsam genutzten Freiflächen wie einer von Gebäuden gefassten Grünen Mitte, zielt die Zusammenarbeit mit anderen Wohnungsbau- gesellschaften und der Stadt Rostock darauf ab, in jedem Teilquartier (Scholle) mindestens einen hochqualitativen Spielplatz zu schaffen. Diese sollen mindestens 1000 m² groß sein und Angebote für verschiedene Generationen bieten. Zudem sind anpassungsfähige Spielräume und klimaresiliente Gestaltungen durch geeignete Pflanzenauswahl und Verschattung zu berücksichtigen.

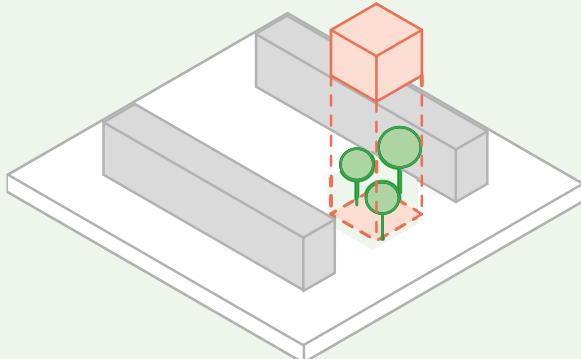
Die Flächen sind standortbedingt mit Möglichkeiten zur Regenwasserrückhaltung multicodiert zu gestalten.

Muldenentwässerung

In der Südstadt wird eine Vor-Ort-Entwässerung im Sinne einer Schwammstadt angestrebt, die auf einer Zusammenarbeit der angrenzenden Flächen- eigentümer:innen basiert. In einer wohnungsna- hen Verbundfläche zwischen mehreren Gebäuden wie bei einer Grünen Mitte ist eine Muldenentwässerung geplant, wobei auch die Möglichkeit einer Zisterne zu prüfen ist. Der Durchlässigkeitsbeiwert muss zur genauen Ermittlung des benötigten Mul- denvolumens bestimmt werden. Im Rahmen des Projektes „Koop-N“ wurde das Versickerungspotenzial der Südstadt bereits als gut eingeschätzt. Der Kringelgrabenpark kann für große Jahrhun- dertereignisse in die Überflutungskalkulation ein- bezogen werden.

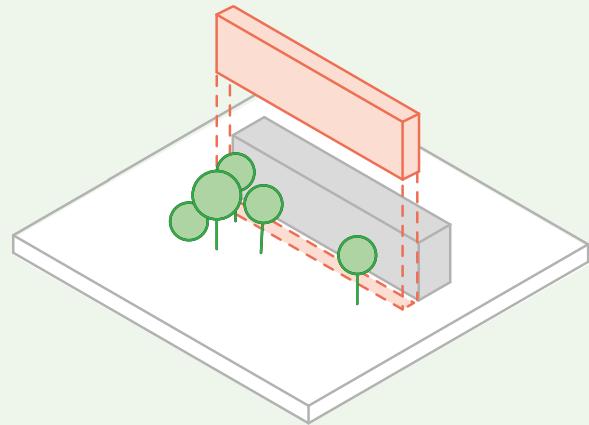
5.10 Ausgleich von Baumfällungen

ZIEL-TYPOLOGIE



Gehölzausgleich bei Neubau notwendig

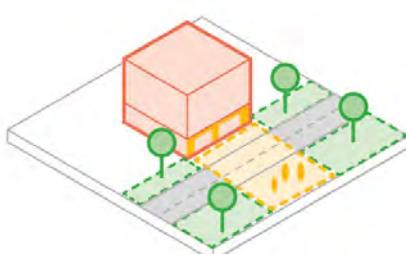
Im Falle eines Neubaus sind alle mit dem Bauvorhaben verbundenden Baumfällungen durch Neupflanzungen auszugleichen. Die Anzahl orientiert sich an der Rostocker Baumschutzsatzung und dem NatSchAG MV und wird durch die Art und den Stammumfang des Baumes bestimmt. Auch welche Bäume als erhaltenswert gelten, sind diesen Regelwerken zu entnehmen.



Gehölzausgleich bei Erweiterung des Bestandes

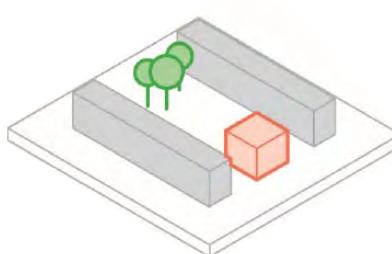
Alle mit der Erweiterung von Bestandsgebäuden oder Abriss-Neubau-Vorhaben verbundenen Baumfällungen sind durch Neupflanzungen in der Südstadt im Sinne des Rahmenplans auszugleichen. Außerdem ist bei den Planungen zu beachten, dass eine Verbreiterung von Bestandsgebäuden eine Verschattung durch Bestandsbäume mit sich bringen kann und dies zu vermeiden ist.

WERKZEUGE & PRINZIPIEN



Ausgleich gesäumte Straßen / auf Grundstück

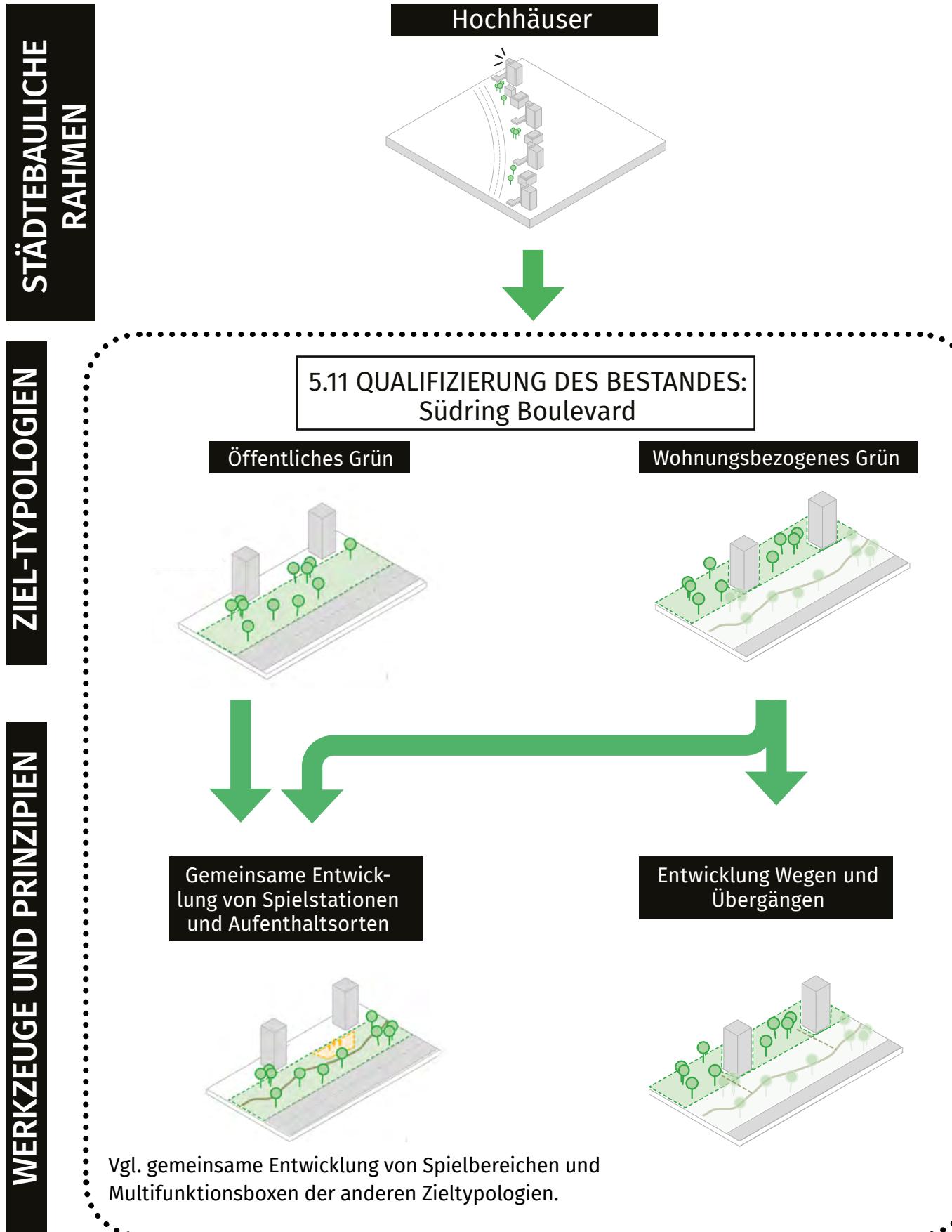
Priorisiert wird der Ausgleich von Bäumen innerhalb des Baugrundstücks oder an gesäumten Straßen. Auch an anderen Orten innerhalb des Teilquartiers kann ein Ausgleich als geeignet bewertet werden, hierbei sollte die Zahl der auszugeleichenden Bäume, allerdings erhöht werden, um den Ausgleich innerhalb des Grundstücks zu bevorzugen. Die Umsetzung des Ausgleichs ist von der Stadt zu überprüfen.



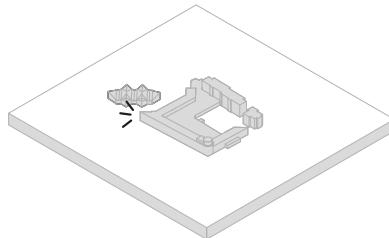
Ausgleich innerhalb des Teilquartiers/Südstadt

Ein Gehölzausgleich ist vorrangig innerhalb des Teilquartiers anzustreben, sollte aber mindestens in der Südstadt geschehen. Die Pflege der Bäume ist durch den/die Flächeneigentümer:in sicherzustellen. Eine gemeinsame Pflegevereinbarung zwischen Flächeneigentümer:innen und der Stadt ist anzustreben.

TOOLBOX FREIRAUM: SONDERBAUSTEINE

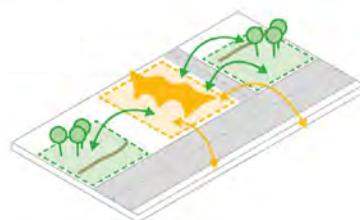


Kosmos-Platz



5.11 VERKNÜPFTER STADT-PLATZ: KOSMOSPLATZ

Kosmos-Platz



> Aufwertung in Anlehnung an ursprüngliche Gestaltung

> Verbundstück innerhalb des Boulevards

> Reduzierung von Kfz-Parken

> Barrierefreie Erschließung

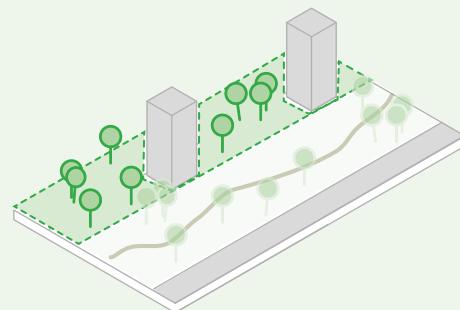
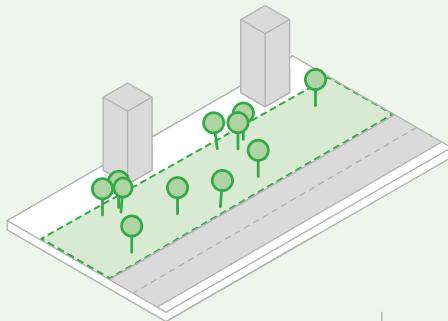
> Adressbildung als Entrée zur Südstadt

> Auslobung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs

5.11 Südring Boulevard und Kosmosplatz



ZIEL-TYPOLOGIE SÜDRINGBOULEVARD

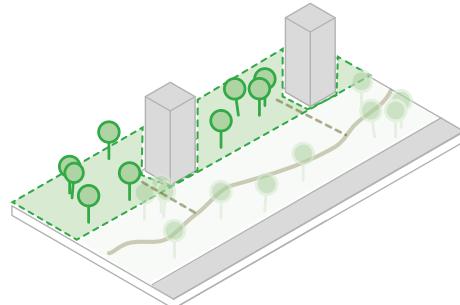
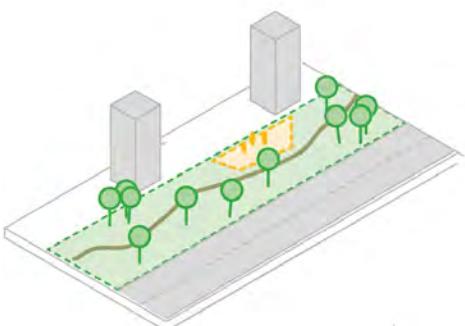


Öffentliches Grün

Der Bestand zwischen den Punkthochhäusern und dem Südring wird als öffentliches Grün qualifiziert und eine durchgängige, barrierefreie Erschließung geschaffen. Das hochwertige Grün fördert die Adressbildung in der Südstadt und bietet Raum für Aufenthalt.

Wohnungsbezogenes Grün

Das wohnungsbezogene Grün um die Punkthochhäuser schafft Übergänge zu öffentlichem Grün und balanciert Durchlässigkeit, Abgrenzung und Zugänglichkeit. Kooperativ werden Spielstationen und Aufenthaltsorte entwickelt mit Angeboten für alle Generationen.



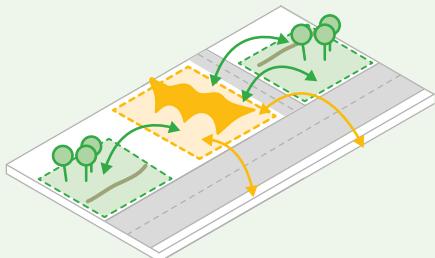
Gemeinsame Freiraumentwicklung

Die Zusammenarbeit zwischen Wohnungsbau- gesellschaften und der Stadt Rostock zielt darauf ab, Spielplätze gebäude- bzw. hofübergreifend zu nutzen. Für die Punkthochhäuser entlang des Südrings ist zu prüfen, ob größere Spielplätze auch südöstlich der Zielkowskistraße innerhalb der fließenden Höfe mitgenutzt werden können. Entlang des Boulevards ist zu prüfen ob

kleinere Spielstationen umsetzbar sind. Dabei sollte jedoch mindestens ein Abstand von ca. 45 m von der Fahrbahnmitte gewählt werden, damit der Lautstärkepegel unter 65 dB(A) bleibt.

Der Ausbau von barrierefreien Wegen entlang des gesamten Boulevards für Fuß- und Radverkehr ist in jedem Fall ein gemeinsames Ziel.

ZIEL-TYPOLOGIE KOSMOSPLATZ

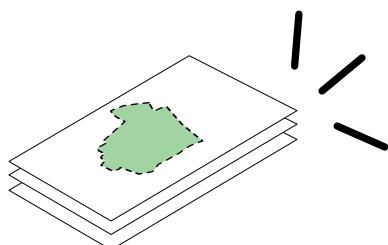


Verknüpfter Stadtplatz

Der Kosmosplatz soll so umgestaltet werden, dass er seiner Rolle als Scharnier der öffentlichen Freiräume und zentraler Stadtplatz der Südstadt gerecht wird. Die Umgestaltung und Aufwertung des Platzes stärkt seine Identität und fördert die Adressbildung als attraktives Entrée zur Südstadt.

Durch die Befreiung von Kfz-Stellplätzen wird Raum für einen urbanen Stadtplatz geschaffen, der als Marktplatz, Treffpunkt, Veranstaltungsort u.v.m. dienen kann. Durch Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Verschattungselemente und einen Trinkwasserbrunnen bekommt der Platz Atmosphäre und eine Aufenthaltsqualität, die Menschen und damit auch Gastronomie, Geschäfte und Veranstaltungen anzieht.

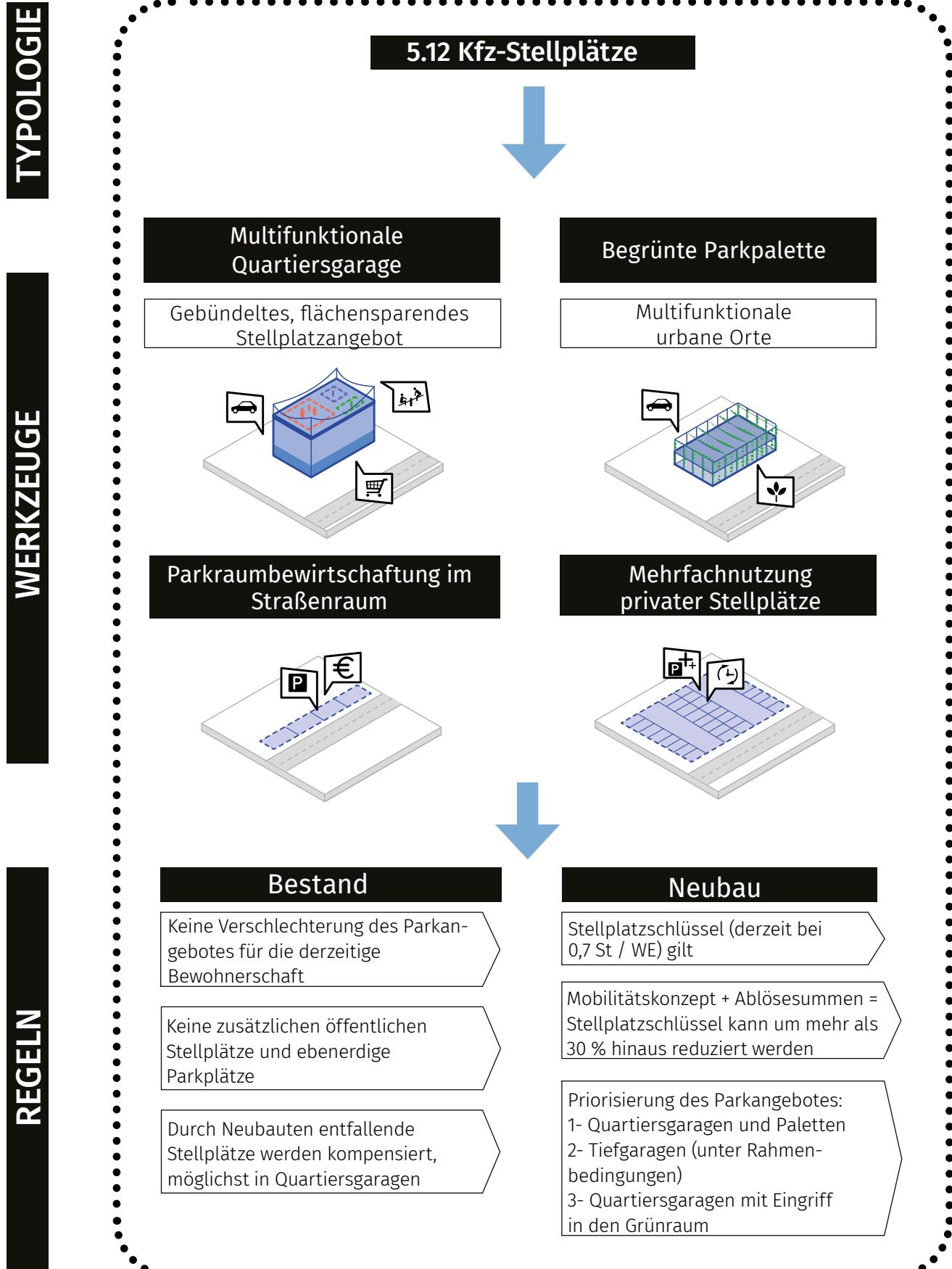
WERKZEUGE UND PRINZIPIEN



Freiraumplanerischer Wettbewerb

Für Sondertypologien mit besonderer städtebaulicher Bedeutung wie dem Kosmosplatz, wird die Auslobung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs durch die Stadt Rostock empfohlen.

TOOLBOX MOBILITÄT



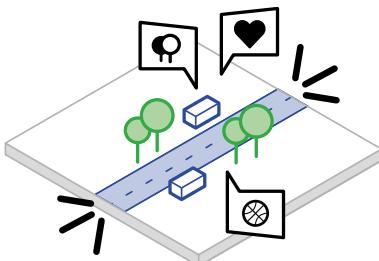
5.13 Straßenraumum- gestaltung



Umgestaltung / Attraktive- rung des Straßenraums

Verkehrsberuhigung,
Straße als Stadtraum

Aufenthaltsqualität, Begrü-
nung, Entsiegelung



Mit temporären Maßnahmen
ansetzen

Durch Straßenraumumgestaltung ent-
fallende Stellplätze müssen nicht im
direkten Umfeld kompensiert werden

Verkehrsberuhigte Bereiche
sind prioritär umzugestalten

Keine Erschließung zusätzlicher
Ziele über verkehrsberuhigte Straße

Dezentrales Angebot an Radabstellan-
lagen und Abstellflächen für Mikro-
mobilität mitgestalten

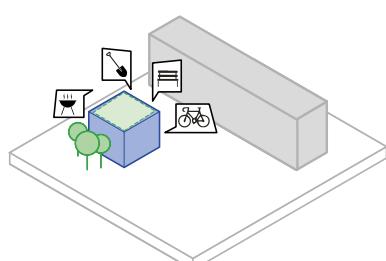
5.14 Fuß- und Radverkehr



Multifunktionale Fahrradbox

Multifunktionale
Nutzungen

Ausbau der
Radabstellanlagen



Barrierefreiheit in der Straßenraum-
gestaltung berücksichtigen

Sichere Querungsmöglichkeiten alle-
max. 300 m in der Straße
Südring

Stellplatzsatzung gilt für
Radabstellanlagen (1 bzw. 2 / WE)

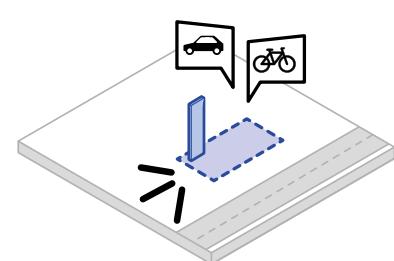
5.15 Sharing- und Mikromobilität



Mobilpunkt

Attraktive Alternative
zum privaten Kfz

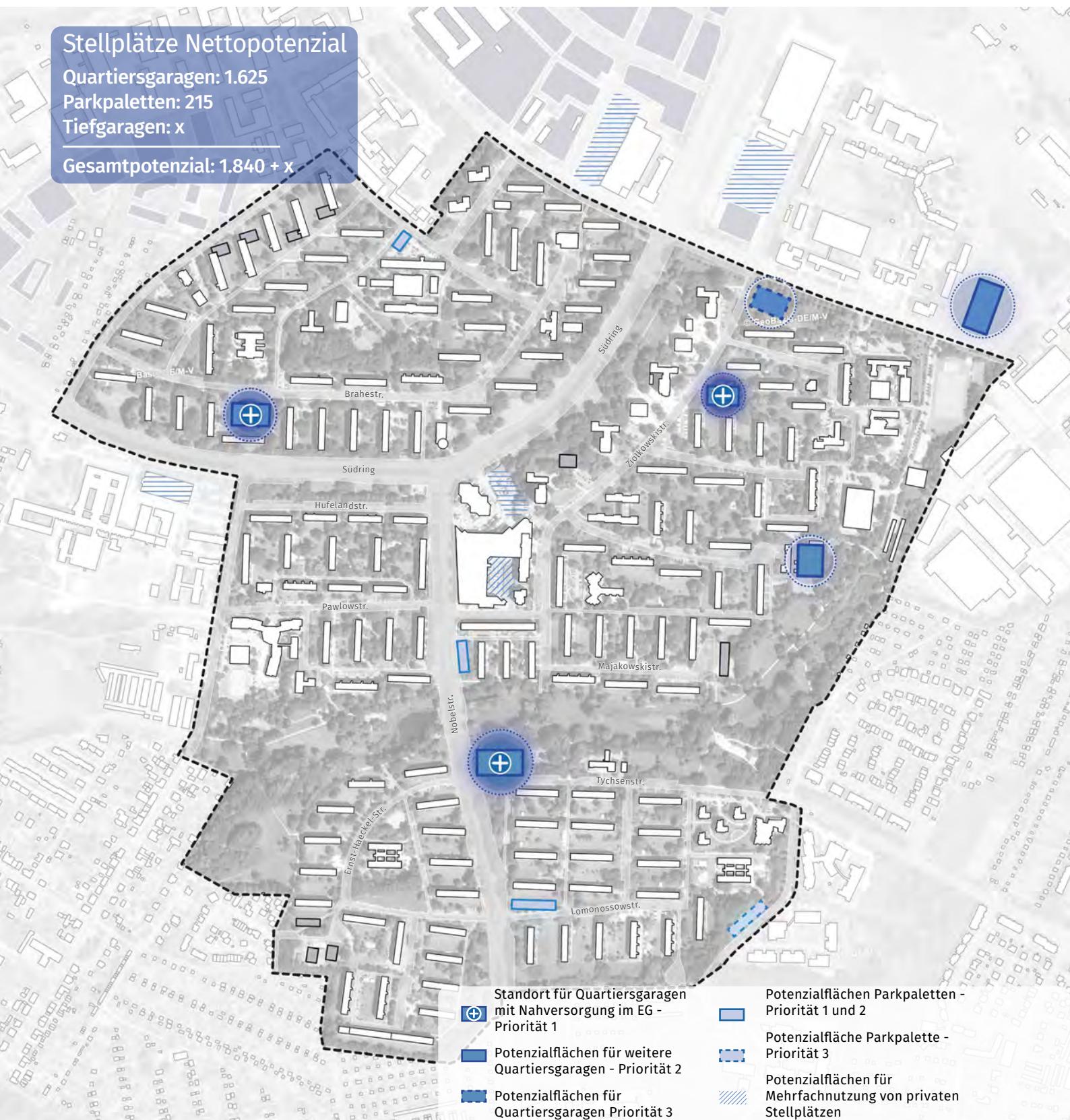
Dezentrales Netz,
Ergänzung zum ÖPNV-
Angebot für die erste und
letzte Meile



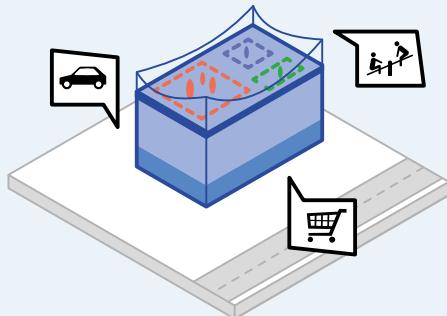
Dezentrales Netz: 1 Mobilpunkt /
Wohnkomplex

Keine Garage ohne multimodale
Angebote (Mobilpunkt oder Abstell-
fläche für Mikromobilität)

5.12 Kfz-Stellplätze

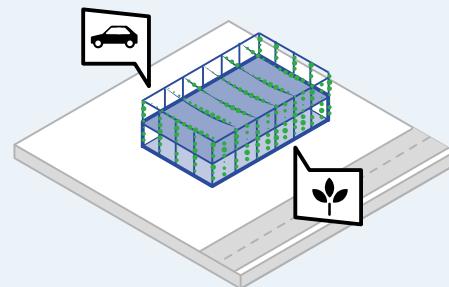
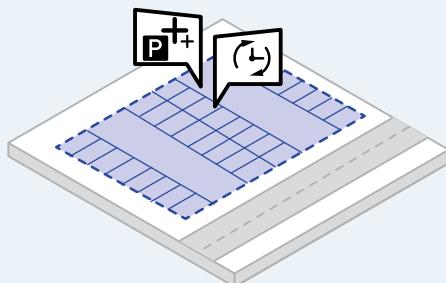


WERKZEUGE



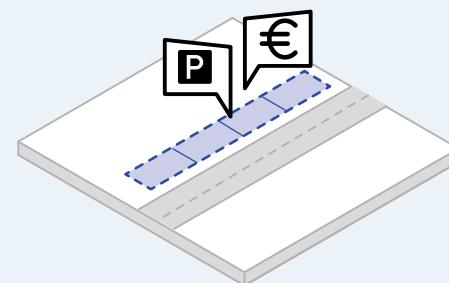
Multifunktionale Quartiersgarage

Die multifunktionale Quartiersgarage bündelt Stellplätze in den oberen Etagen mit anderen Nutzungen im Erdgeschoss. Dies können Nahversorger, Kiosk Café oder ein Mobilpunkt sein. Eine Dachgeschoßnutzung, etwa als Spielplatz, ist auch denkbar. Die Garage soll aber nicht höher als die umliegende Gebäude sein.



Begrünte Parkpalette

Auch eine begrünte Parkpalette soll das Kfz-Parken bündeln. Im Unterschied zur Quartiersgarage haben Parkpaletten nur zwei Geschosse und können auf geringeren Flächen gebaut werden. Sie sind somit flexibler, bieten aber geringere Stellplatzpotenziale.



Mehrfachnutzung von privaten Stellplätzen

Ein hoher Anteil der Kfz-Stellplätze in der Südstadt sind auf privaten Flächen und für spezifische Zielgruppen errichtet: Beschäftigte, Studierende, Kunden u.a.. Dieses Parkangebot wird oft großzügig dimensioniert, um punktuelle Nachfragergruppen zu bedienen (z.B. Publikum der Stadthalle). Abseits dieser Spitzen wird dieses Angebot allerdings sehr oft nicht benutzt: die Nachfrage kann stark nach Uhr-, Tages- oder Jahreszeit variieren. Die Öffnung der in der Südstadt vorhandenen privaten Stellplätze für andere Nutzergruppen, beispielsweise Supermarkt-Stellplätze für die Bewohnerschaft, ermöglicht eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkangebotes und würde weniger zusätzliche Parkierungsanlagen erfordern.

Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum

Das Parken in gebührenpflichtigen Parkierseinrichtungen ist unattraktiver als das Parken im gebührenfreien Straßenraum. Damit die entwickelten Quartiersgaragen und Parkpaletten angenommen und genutzt werden, ist begleitend eine Parkraumbewirtschaftung im umliegenden Straßenraum zwingend erforderlich. Durch Anwohnerparken können die Bedingungen von Anwohnern gegenüber anderen bevorzugt werden.

REGELN

BESTAND

Es soll keine Verschlechterung des Parkangebotes für die heutige Bewohnerschaft durch die städtebauliche Entwicklung geben

Das Parken kann und wird sich jedoch anhand neuer Rahmenbedingungen verändern: Möglich sind Anwohnerparken im Straßenraum, Mehrfachnutzung privater Stellplätze oder Parken in Quartiersgaragen.

NEUBAU

Stellplatzschlüssel für Neubau

Für den Wohnungsneubau wird grundsätzlich der in der Stellplatzsatzung genannte Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätze je Wohnung angenommen.

Kompensation entfallene / überbaute Stellplätze

Die im Rahmen von Neubauvorhaben entfallenden Stellplätze, die überbaut werden, sollen möglichst für alle zugänglich in Quartiersgaragen kompensiert werden.

Neue Stellplätze sollen nicht im Straßenraum oder auf ebenerdigen Parkplätzen entstehen.

Das bestehende Parkplatzangebot im Straßenraum und auf ebenerdigen Parkplätzen deckt den Bedarf der bestehenden Bevölkerung überwiegend ab.

Reduktion Stellplatzschlüssel

Mit dem Vorlegen eines qualitativen Mobilitätskonzeptes und Zahlung der vorgeschriebenen Ablösesummen kann der Stellplatzschlüssel bei einzelnen Bauvorhaben um mehr als 30% reduziert werden

Die Erstellung des erforderlichen Parkangebotes erfolgt anhand folgender Priorisierung:

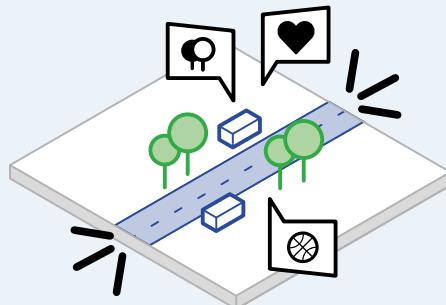
1. Priorität: Stellplätze in Quartiersgaragen und Parkpaletten
2. Priorität: Sind Quartiersgaragen oder Parkpaletten nicht in akzeptabler Nähe (bis zu ca. 400 m) umsetzbar, ist der Bau von Tiefgaragen möglich. Diese sollten direkt durch Hauptverkehrsstraßen erschlossen werden oder möglichst am Rande der Quartiere liegen und möglichst ohne Neuversiegelung oder Eingriffe in den Grünraum.
3. Priorität: Sind die vorgenannten Lösungen nicht realisierbar, dann können die als weniger attraktiv bewerteten Potenzialflächen für Quartiersgaragen im Umfeld genutzt werden.

Führen alle drei Priorisierungsschritte nicht zu einer Lösung, so soll trotzdem vom Bau zusätzlicher oberirdischer Stellplätze abgesehen werden, weil dies dem beschriebenen Regelwerk widersprechen würde.

5.13 Straßenraumgestaltung



WERKZEUGE



Umgestaltung/ Attraktivierung des Straßenraums

Der Straßenraum soll perspektivisch als Stadtraum und nicht nur als Verkehrsraum genutzt und erlebbar gemacht werden. Eine Umgestaltung des Straßenraums kann unterschiedlich umgesetzt werden. Ziel ist es, den Straßenraum verkehrlich zu beruhigen, um ihn auch für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende und als Aufenthaltsraum attraktiv zu machen. Durch eine barrierefreie Gestaltung, mit Flächen und Infrastruktur für aktive Mobilität wie Radabstellanlagen, Grünflächen sowie Sitz- und Spielelementen bekommt der Straßenraum neben der Erschließungsfunktion eine wichtige soziale und verbindende Funktion.

Baumallee

Einige Straßenräume sind mit der Pflanzung von Baumalleen oder Baumreihen und allgemein durch eine ökologische Gestaltung aufzuwerten. Befindet sich die Allee an einer Straße in die z.B. durch Neubauten entwässert werden soll, sind diese Baumreihen als Baumrigolen auszustalten. Wie bei den anderen umzugestaltenden Straßenräumen ist hier besonders Wert auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu achten.

REGELN

Mit temporären Maßnahmen beginnen

Eine Umgestaltung des Straßenraums erfordert die Akzeptanz der Bewohnerschaft. Durch punktuelle, zeitlich begrenzte Maßnahmen, wie temporäre Spielstraßen und den Einsatz mobiler Pop-Up-Einrichtung, können Erfahrungen gesammelt und potenzielle Sorgen adressiert werden. Wenn die temporären Maßnahmen gut angenommen werden, sollen daraus dauerhafte Maßnahmen folgen, wobei in der Erprobung erkannte Schwächen korrigiert werden. Elemente, die eine Verkehrsberuhigung baulich unterstützen sind z.B. Fahrbahnversätze, punktuelle Entsiegelung bis hin zur Mischverkehrsfläche.

Durch Straßenraumumgestaltung entfallende Stellplätze müssen nicht im direkten Umfeld kompensiert werden.

Eine Straßenraumumgestaltung führt zum Wegfall einzelner Stellplätze zugunsten anderer Nutzungen, um weitere Bedürfnisse im Straßenraum aktivieren zu können. Die entfallenden Kfz-Stellplätze können teilweise andernorts durch die Aktivierung privater Parkangebote oder den Bau von gebündelten Parkeinrichtungen kompensiert werden.

REGELN

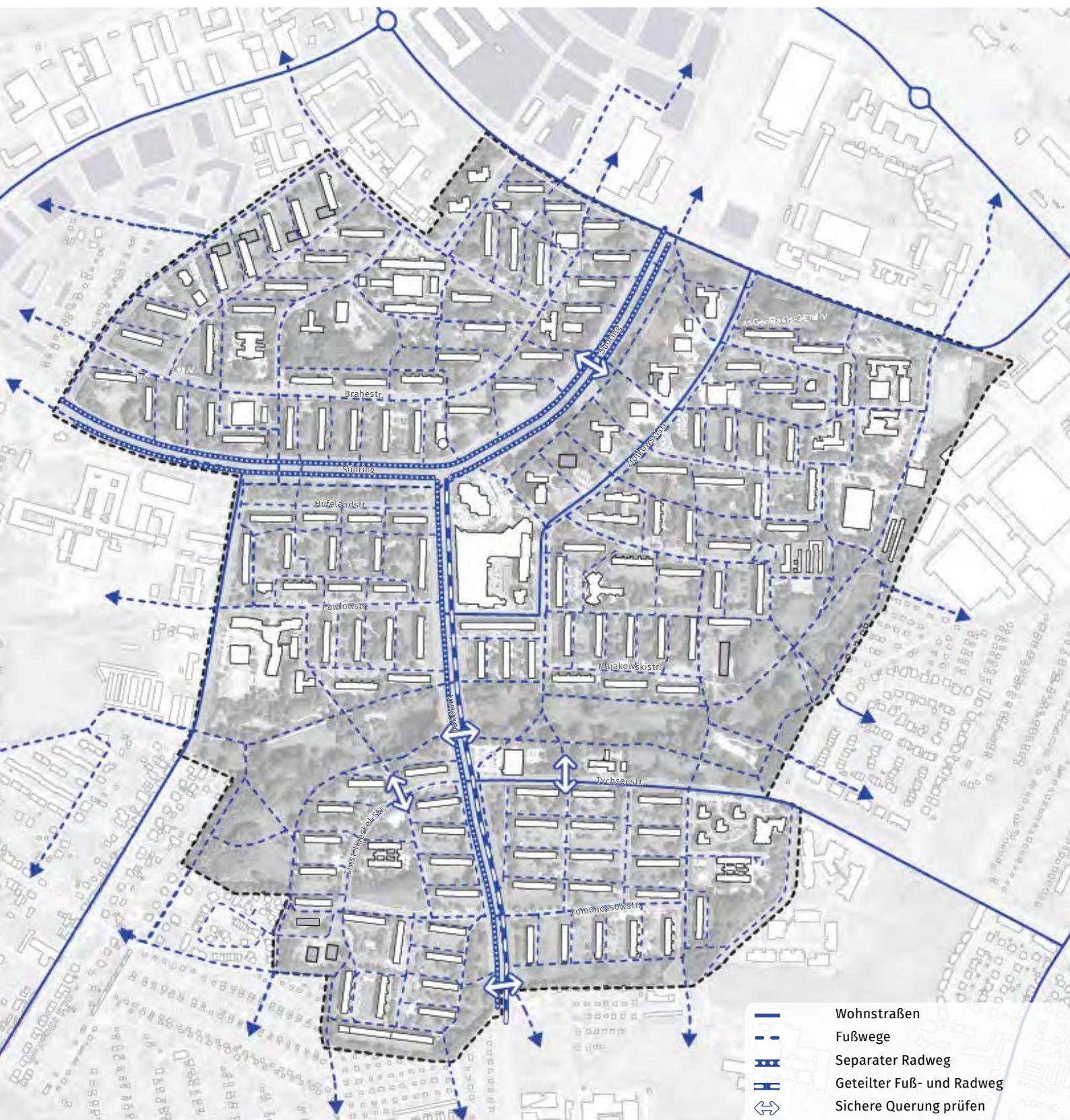
Keine Erschließung zusätzlicher Ziele über verkehrsberuhigte Straßen

Die Kfz-Erschließung zusätzlicher Ziele, wie beispielsweise Quartiersgaragen, soll nicht über verkehrsberuhigte Straßen erfolgen, um die Kfz-Verkehrsmengen in diesen Straßen so gering wie möglich zu halten.

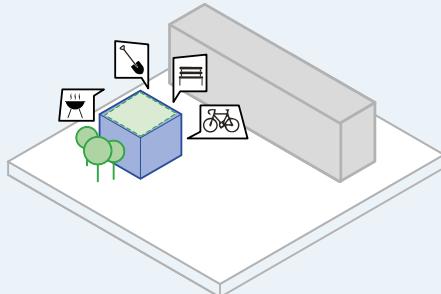
Dezentrales Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Mikromobilität schaffen

Unter den vielen Formen der Straßenraumumgestaltung können aktuell als Stellplätze genutzte Flächen für andere Mobilitätsformen umgenutzt werden. So soll ein dezentrales Angebot an Radabstellanlagen entstehen: auf der Fläche von zwei Kfz-Stellplätze können beispielsweise 12 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder andere „2-Räder“ entstehen.

5.14 Fuß- und Radverkehr



WERKZEUGE



Multifunktionale Fahrradboxen

In verschiedenen Höfen der Südstadt stehen der Bewohnerschaft bereits verschließbare Boxen zur Verfügung, um sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder anzubieten. Diese Fahrradboxen sollen weiterentwickelt werden, um die Radabstellinfrastruktur weiter auszubauen.

truktur weiter auszubauen. Darüber hinaus bieten diese das Potenzial zur Integration anderer Nutzungen, wie die Lagerung von Gartengeräten, oder sie können zu einem Nachbarschaftsort gestaltet werden, in dem z.B. ein Pavillon ergänzt wird.

REGELN

Barrierefreiheit im Straßenraum

Im Rahmen der zuvor beschriebenen Straßenraumumgestaltungen ist die Barrierefreiheit unbedingt zu berücksichtigen. Dies trifft besonders auf das sichere Überqueren der Fahrbahn zu.

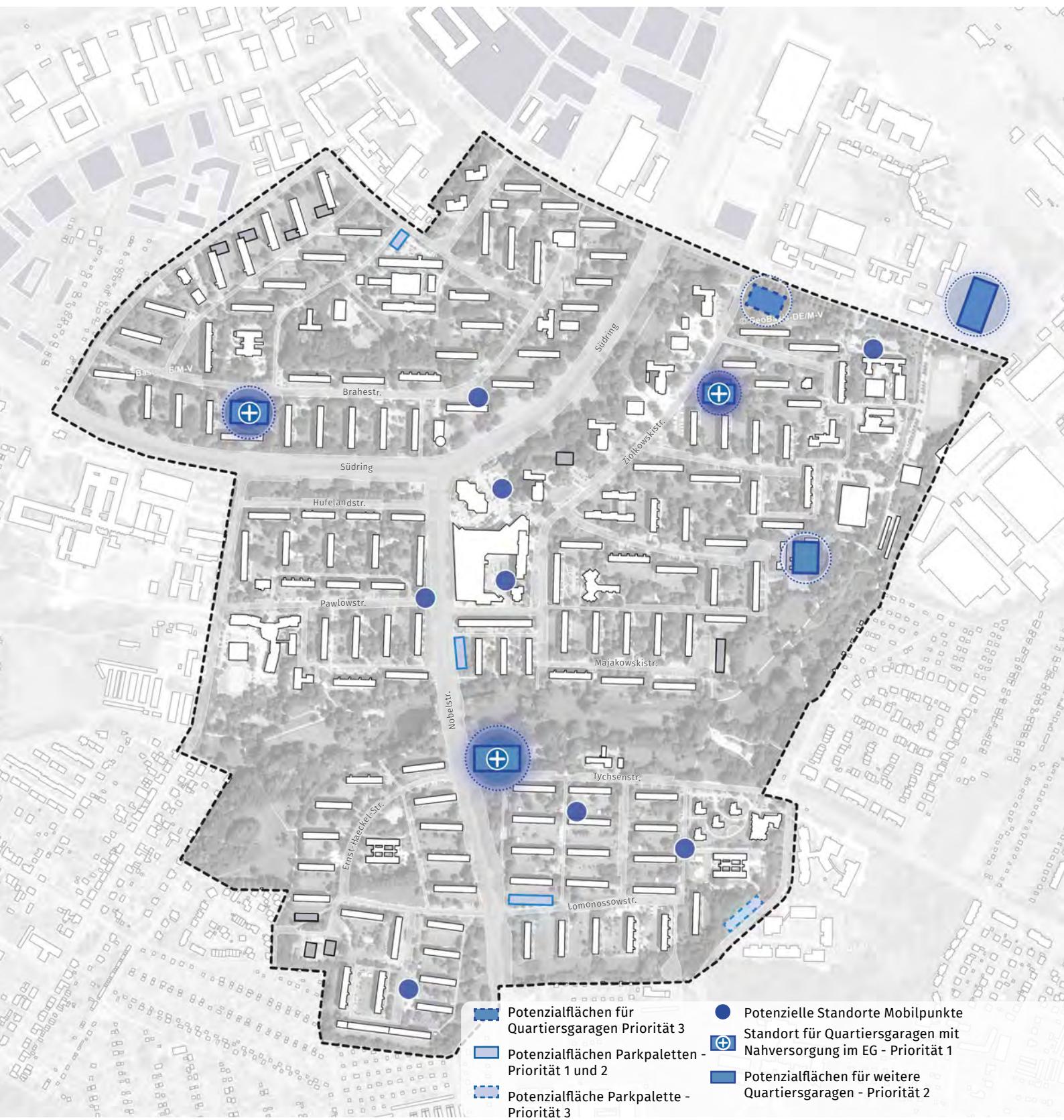
Sichere Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen

Die Hauptverkehrsstraßen Südring und Nobelstraße haben durch ihren mehrstreifigen Ausbau eine starke Trennwirkung. Alle etwa 300 m sollte es eine sichere Querungshilfe für den Fußverkehr in Form einer Lichtsignalanlage geben. Bedarf besteht im nordöstlichen Abschnitt des Südrings. Fußgängerüberwege sind ebenso geeignete Querungsanlagen, sind jedoch bei mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen nicht zulässig.

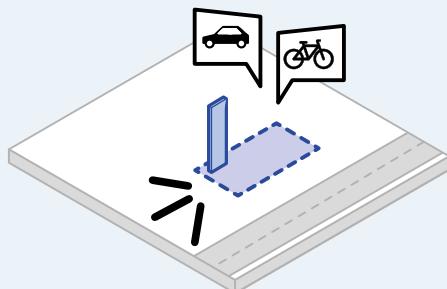
Stellplatzsatzung für Radverkehr anwenden

Die Stellplatzsatzung der Stadt Rostock enthält Vorgaben für die Erstellung von Radabstellanlagen. Diese sollen im Rahmenplan gelten, der Bau von Radabstellinfrastruktur soll Hand in Hand mit dem Wohnungsbau erfolgen. So ist das Radfahren für die Bewohnerschaft der Südstadt attraktiver. Die Radabstellinfrastruktur soll prioritär in den Neubauten (z. B. leicht zugänglich im Erdgeschoss) entstehen, um Flächenversiegelung im Straßenraum und in den Höfen möglichst einzuschränken. Ergänzend dazu können multifunktionale Fahrradboxen ausgeweitet werden.

5.15 Sharing- und Mikromobilität



WERKZEUGE



Mobilpunkt

Mobilpunkte sind der analoge Bestandteil der Rostocker Strategie zum Umgang mit den Sharing- und Mikromobilitätsangeboten. Sie vereinen Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, Lastenradverleih, Fahrradparken und weisen auf die ÖPNV-Ange-

bote in der Umgebung hin. Die Mobilpunkte bieten somit Verkehrsmittel als Alternative zum privaten Kfz an und ergänzen mit einem dezentralen Netz das ÖPNV-Angebot und den Zu- und Abgang zu den Haltestellen und der ersten und letzten Meile.

REGELN

Dezentrales Netz: 1 Mobilpunkt je Wohnkomplex

Das Ziel für die Entwicklung der Mobilpunkte für die Südstadt ist ein dezentrales Netz, um möglichst viele Anlaufpunkte für Sharing und Mikromobilität zu schaffen. Ein dezentrales Netz mit mehreren Stationen erleichtert das Abstellen der Sharing-Fahrzeuge, wie beispielsweise E-Scooter, abseits des Straßenraums. Deshalb soll mittel- bis langfristig mindestens ein Mobilpunkt je Wohnkomplex entstehen, um die Südstadt flächendeckend mit Mikromobilitätsangeboten zu versorgen.

Keine Parkierungseinrichtung ohne multimodale Angebote (Mobilpunkt oder Abstellfläche für Mikromobilität)

An den Parkierungseinrichtungen (Quartiersgaragen, Parkpaletten) sollen Mobilpunkte eingerichtet werden.

6. Ausblick

Unser Rahmenplan für die Südstadt stellt einen Entwicklungsrahmen dar, in dem der Stadtteil in den nächsten Jahrzehnten weiterwachsen und sich zukunftsfähig und modern entwickeln kann.

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität wird diesen Entwicklungsprozess aktiv steuern und das Knowhow der beteiligten Fachämter einbinden. Mit dieser Projektsteuerung erschließt sich das Amt neben der informellen Planung, der Bauleitplanung und der strategischen Mobilitätsplanung ein neues, für die Stadtentwicklung immens wichtiges Aufgabenfeld. Die Umsetzung der anspruchsvollen Ziele dieses Rahmenplans erfolgt in mehreren Schritten, ist sehr stark von den involvierten Grundeigentümer:innen abhängig und wird einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Insofern muss der Schwerpunkt dieses Entwicklungsprozesses im Kreieren von kooperativen Planungsprozessen liegen.

Zunächst werden neben den Wohnungsgesellschaften, der Tiefbau und die Ver- und Entsorger sowie weitere Akteure als maßgebliche Partner:innen für die Entwicklung des Stadtteils einbezogen. Ausgehend von den Zielen des Rahmenplanes wird derzeit geprüft, wo dieser Prozess begonnen wird bzw. an welchen Stellen die Potentiale für eine Verbesserung der Infrastruktur wie z.B. Leitungsbestände, Straßen, Parken und Grünflächen am größten sind. Die unterschiedlichen Ziele, Wünsche und Möglichkeiten der betroffenen Hauseigentümer:innen, der Ver- und Entsorger sowie weiterer Träger:innen sind dabei stets in Einklang zu bringen.

Für die Quartiere werden in den nächsten Schritten konkrete Quartiersplanungen erstellt, die mit den Beteiligten sowie unter Einbeziehung der Anwohner:innen in geeigneten Formaten abgestimmt und mit umsetzungsfähigen Maßnahmen unterstützt werden.

Der Rahmen der baulichen Entwicklung der Südstadt umfasst neben der Ergänzung des Bestandes auch die Errichtung von Ersatzneubauten, gegebenenfalls mit größeren Kubaturen. Damit kann den heutigen Anforderungen an den Wohnungsbau einschließlich einer größeren Flexibilität und Vielfalt bei der Schaffung neuer Wohnformen und Mobilitätsinfrastrukturen sowie an energieeffizientes Bauen entsprochen werden.

Wir freuen uns darauf, die Qualitäten und Potentiale der Südstadt weiter zu entwickeln und die Schaffung dringend benötigten Wohnraums voranzubringen!

Ihr Torsten Fischer,

Amtsleiter des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität

7. Nächste Schritte

Im nächsten Schritt geht es darum, den Übergang von der Planung in die Umsetzung aktiv zu gestalten. Im Fokus stehen dabei kurzfristig realisierbare Maßnahmen, die im Quartier eine direkte und sichtbare Wirkung entfalten können. Sie greifen zentrale Erkenntnisse der Rahmenplanung auf und setzen gezielte frühzeitige Impulse.

Diese ersten Maßnahmen markieren den Beginn eines kooperativen und lösungsorientierten Entwicklungsprozesses. Im Zentrum stehen dabei sowohl bauliche als auch funktionale Verbesserungen, die die Lebensqualität in der Südstadt unmittelbar erhöhen und zugleich die Grundlage für weiterführende Entwicklungsschritte legen.

Dabei konnten folgende kurzfristige Maßnahmen, festgelegt werden, die erste sichtbare Impulse setzen:

- Klärung der Voraussetzungen für Neustrukturierungen
- Projektierung der noch freien Bauflächen im Quartier für neue Wohnformen (z.B.: familienfreundliche und generationsübergreifende Wohnformen)
- Bei neuen Wohngebäuden gemeinschaftlich/gemischt nutzbare Räume im Erdgeschoss integrieren
- Für notwendige Nebennutzungen der Bestandsimmobilien Multifunktionsboxen entwickeln und städtebaulich integrieren
- KFZ-Stellplätze: Kontakt mit privaten Stellplatz-eigentümern aufnehmen (Supermärkte, Klinikum, Stadthalle, Südstadt-Center) zur Öffnung der Parkplätze für andere Nutzergruppen
- ÖPNV: Taktverdichtung und zusätzliche Straßenbahnhaltestelle auf Höhe Nobelstraße/Tychsenstraße prüfen
- Fußverkehr: weitere gesicherte Querungshilfen

prüfen: Straßenbahnhaltestelle Robert-Koch-Straße, Ernst-Haeckel-Straße, südliche Nobelstraße, Tychsenstraße/Galileistraße

- Radverbindung vom Zoo zum Hauptbahnhof durch den Kringelgrabenpark untersuchen
- Fahrradabstellanlagen ergänzen
- Ausstattung mit Trinkwasserbrunnen und WC-Anlagen prüfen
- Entwicklung von hochqualitativen Spielplätzen mit breitem Angebotsspektrum in den Quartieren
- Freiraum um das Südstadt-Center aufwerten
- Wochenmarkt am Südstadt-Center ausbauen

8. Anhang

8.1 Referenzen zum Regelwerk für den Transformationsprozess

Im Folgenden werden Referenzen zu den Kapiteln bereitgestellt, um den Inhalt zu veranschaulichen. Da für einige Referenzen keine Bildrechte vor-

liegen, wurden sie lediglich aufgeführt, um eine eigenständige, weiterführende Recherche zu ermöglichen.

STÄDTEBAU & ARCHITEKTUR

zu 5.1 Transformation der Zeilenbauten

- Genf - Lacroix Chesse Architekten:

Beispiel für eine zweigeschossige Aufstockung eines Nachkriegsgebäudes im Holzbau in moderner Architektur

- Platensiedlung, Frankfurt - Stefan Forster Architekten:

Beispiel für einen zweigeschossigen Aufstockung mit modularer Bauweise und kurzer Bauzeit

zu 5.2 Neubau auf neuen Flächen

- Glanbogen, Salzburg - Hohensinn Architektur:

Beispiel für einen Ersatzneubau in moderner Architektur und höherer Geschosszahl als der Bestand

zu 5.3 Transformation Wohnhochhäuser

- Pforzheim - Peter W. Schmidt Architekten:

Beispiel für ein modernes (hybrid) Holzhochhaus, das sich aktuell im Bau befindet - „CARL“ Wohnturm mit Kita, 14 Geschosse, 45 m hoch

zu 5.5 Nahversorger und soziale Infrastruktur

- STLH Architekten (Hamburg) Wettbewerb, Quartiersgarage Oberbillwerder:

Beispiel für eine Nutzungsmischung, eine Kombination aus Quartiersgarage und Einzelhandel u. Co-Working

FREIRAUM

- Berlin Lankwitz, Gemeinschaftsgarten der degewo
Beispiel für eine gemeinschaftliche Nutzung eines Hofes



Abb.47 Gemeinschaftsgarten mit Hochbeeten



Abb.48 Gemeinschaftsgarten in direkter Umgebung

- Berlin, Strahlauer Halbinsel
Beispiel für eine Versickerungsmulde



Abb.49 Versickerungsmulden in Grünstreifen

- Dänemark, Kirkebjerg - GruppeF
Beispiel für eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung



Abb.50 Blick in die grünen Höfe



Abb.51 Retentionsflächen in den Höfen



Abb.52 Blick auf die grüne Struktur

MOBILITÄT

zu 5.13 Kfz-Parken

- Konditaget Lüders „PARK’N’PLAY“, JAJA Architects, 2014-2016, Nordhavn, Kopenhagen, Dänemark (<https://jaja.archi/project/konditaget-luders/>):
Beispiel für eine Quartiersgarage mit öffentlicher Dachnutzung als Spielplatz und Nahversorger im EG



Abb.53 Nutzung Dachfläche als Spielplatz inkl. Begrünung



Abb.54 Prägende Fassadengestaltung

- Aldi Parkhaus Bremen Überseestadt, Hilmes & Lamprecht Architekten BDA, 2013 (<https://www.heinze.de/architekturobjekt/quartiersgarage-bremen-ueberseestadt/12829980/>):
Beispiel für eine multifunktionale Quartiersgarage

zu 5.14 Straßenraumgestaltung

- Berlin, Charlottenburg:
Beispiel für verkehrsberuhigte Bereiche



Abb.55 Aufenthaltsmöglichkeiten an Stelle von Parkplätzen

zu 5.14 Straßenraumgestaltung

- Berlin, Schöneberg
Beispiel für verkehrsberuhigte Bereiche



Abb.56 Ebenerdige Übergänge im verkehrsberuhigten Bereich



Abb.57 Begrünung und Fahrradstellplätze an Stelle von Parkplätzen

- Schulstraßen in Paris (Rues aux écoles, <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>)
ausländisches Beispiel für ein verkehrsberuhigten Bereich

zu 5.15 Fuß- und Radverkehr und 5.16 Mikromobilität

- Jelbi Station am Gleisdreieck, Berlin:
Beispiel für Mobilitätspunkt, mit Sharing Infrastruktur
- Lastenradleihangebot HELGE in Rostock (<https://helge-lastenrad.de/>):
Beispiel für städtisches Mobilitätsangebot mit gemeinschaftlichem Nutzen

8.2 Quellen- und Abbilungsnachweis

Literatur und Dokumente

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft: Städtebauliche Analyse, Rostock – Südstadt. Lutz Braun Architekt + Stadtplaner, 2014

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Amt für Umweltschutz: Umwelt- und Freiraumkonzept, 2020

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft: Entwicklungskonzept Südstadt, Bestandserfassung 2022

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Kommunale Statistikstelle: Soziodemografische Daten, 2023-2024

Links

Studio Südstadt:
<https://rathaus.rostock.de/de/startseite/334445>

Karten und Grafiken

Kartengrundlage:
Seite 74, 78, 86, 88, 90, 94, 98, 100, 106, 112, 116, 120, 122: ©GeoBasis-DE/M-V: Digitale Orthophoto

alle weiteren Karten und Grafiken:
yellow z, gruppeF, Ramboll

Fotonachweis

Fotos Seite 16-21

Abb. 14:

Bundesarchiv, Bild 183-D1005-0002-004, Fotograf: Lehmann, Thomas

Abb. 15:

„Blick auf die "Kosmos"-Gaststätte - 1974, Postkarte.“ DDR-Postkarten-Museum, www.ddr-postkarten-museum.de/picture.php?/1438/category/557. Zugriff am 17. März 2025.

Fotograf: Geschke, Verlag: VEB Ansichtskartenverlag Köthen

Abb. 16:

„An der "Kosmos"-Gaststätte - 1974, Postkarte.“ DDR-Postkarten-Museum, www.ddr-postkarten-museum.de/picture.php?/1439/category/557. Zugriff am 19. März 2025.

Fotograf: Melzer, Verlag: VEB Ansichtskartenverlag Köthen

Abb. 17:

Bundesarchiv, Bild 183-D0630-0008-001, Fotograf: Spremberg, Joachim

Abb. 18:

Bundesarchiv, Bild 183-E0215-0008-001, Fotograf: link, Hubert

Abb. 19:

Bundesarchiv, Bild 183-D0604-0020-002, Fotograf: Link, Hubert

Abb. 20:

Bundesarchiv, Bild 183-D0504-0020-006, Fotograf: Link, Hubert

Abb. 21:

Bundesarchiv, Bild 183-D0330-0002-003, Fotograf(in): Karnitzki

alle weitere Fotos: yellow z, gruppeF, Ramboll

