

RGS
STADTENTWICKLUNG
FÜR ROSTOCK



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Rahmenplan Osthafen – Petridamm

Erläuterungsbericht zur Rahmenplanung

SWECO

Impressum

Im Auftrag der



Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau mbH (RGS)

Am Vögenteich 26
18055 Rostock

stellvertretend für die:



Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Die Oberbürgermeisterin
Neuer Markt 1
18055 Rostock

Konzeption



Beim Strohhouse 31
20097 Hamburg

Copyright

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe, sind der Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorbehalten.

Hinweis

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Bericht weitestgehend auf die geschlechterspezifische Schreibweise verzichtet. Alle personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral und beziehen sich auf Angehörige aller Geschlechter.

Abbildungen

Alle Abbildungen, wenn nicht anderweitig angegeben, sind erstellt von der Sweco GmbH. Alle Rechte sind der Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorbehalten.

August 2025

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziele der Rahmenplanung	4	7. Städtebaulicher Entwurf	62
Plangebiet	6	Freiräume	65
Ziele der Rahmenplanung	6	Ein Wegesystem, das die Nahmobilität priorisiert	66
Prozess und Zeitplan	7	Bestand und Neubau	67
Beteiligung	7	Städtebauliche Prinzipien	68
2. Bestandsanalyse	10	Silhouette der Hochpunkte	71
Städtebau	11	Raumgerüst - Kritische Punkte der Gesamtentwicklung	72
Grün- und Freiflächen	16	8. Mobilitätskonzept	73
Umwelt	19	Kfz-Verkehr / MIV	73
Mobilität	26	MIV – Ruhender Verkehr	76
Nutzungen	33	nMIV – Radverkehr / Radnetz	77
Soziale Situation	36	Fußverkehr – Fußverkehrsnetz	78
Eigentum	41	ÖPNV	78
Fazit	43	Intermodale Mobilität	80
3. SWOT-Analyse	46	Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement	80
4. Prozess - Teil 2	47	Straßenquerschnitte – Beispiele	81
Lenkungsgruppe	50	9. Teilräume	83
Eigentümergefragung	52	Teilraum Osthafen	84
Arbeitsstand des Leitbildes nach Befragung	54	Teilraum Neue Mitte	86
5. Zielentwicklung	56	Teilraum Zingelwiesen/Petridamm	88
1. Wohnen und Gewerbe im Einklang	56	Teilraum Gewerbecampus Petridamm	90
2. Lebendiges und vielfältiges Quartier	57	Teilraum Dierkower Damm	91
3. Konsequenter Klima- und Naturschutz	58	10. Weiteres Vorgehen Gesamtprozess	92
4. Integrierte vernetzte Mobilität	59		
6. Rahmenplan (Städtebauliches Leitbild)	60		

1. Anlass und Ziele der Rahmenplanung

Lage des Plangebiets

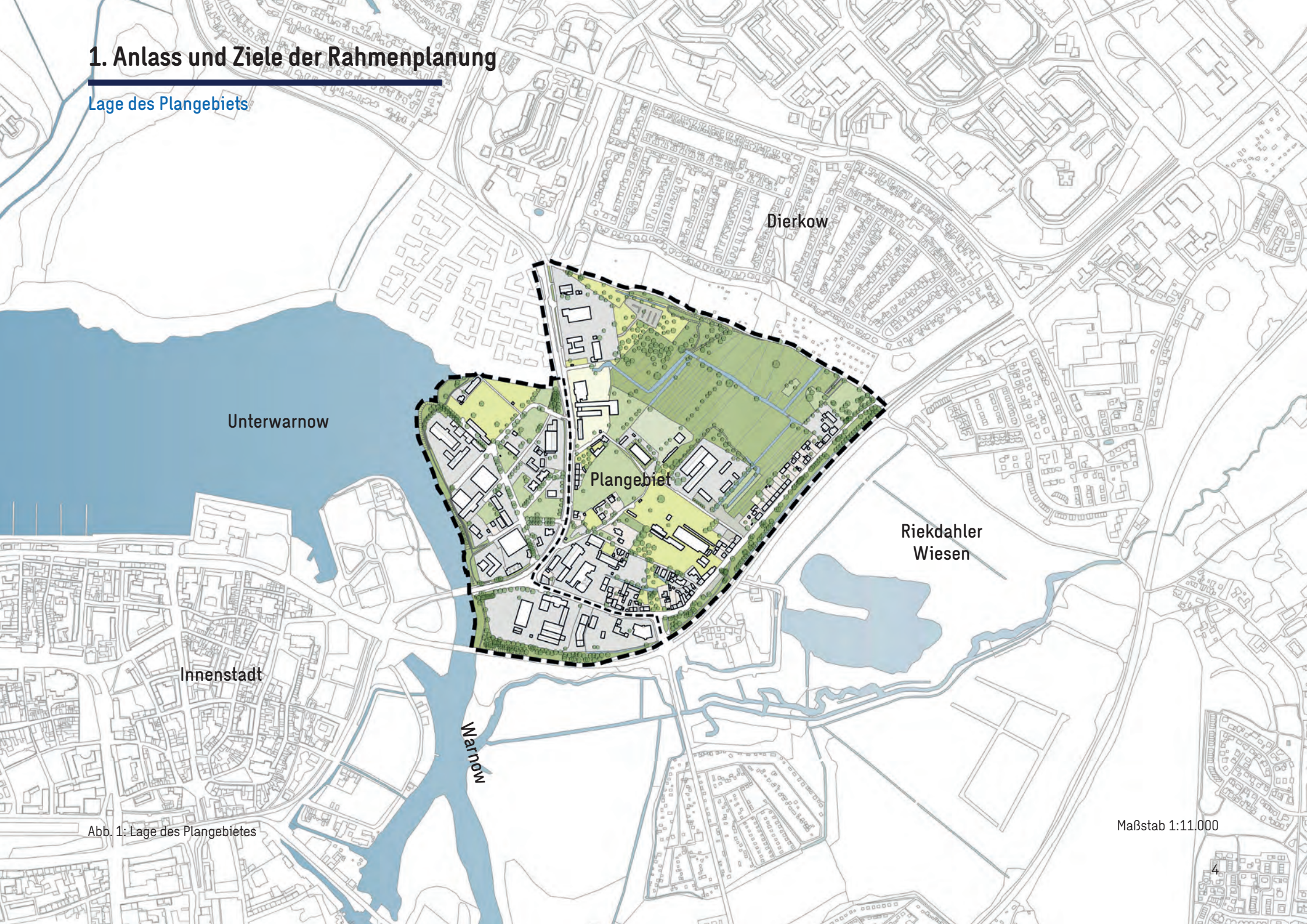


Abb. 1: Lage des Plangebietes

Maßstab 1:11.000

Anlass und Ziele der Rahmenplanung

Das östlich der Unterwarnow gelegene Gebiet Osthafen-Petridamm soll mit Hilfe einer städtebaulichen Rahmenplanung entwickelt werden.

Derzeit wird das Areal baulich durch bestehende Gewerbe- und Wohngebäude und naturräumlich durch das LSG Carbakniederung mit den Zingelwiesen geprägt. Aufgrund seiner zentralen Lage zwischen der Innenstadt von Rostock und den Großwohnsiedlungen im Nordosten der Stadt, weist das Gebiet ein hohes städtebauliches und funktionales Potenzial auf. Das nordwestlich angrenzende Warnowquartier, in dem modellhafte Lösungen zum künftigen Zusammenleben in der Stadt geschaffen werden, bietet zudem attraktive räumliche und inhaltliche Anknüpfungspunkte.



Abb. 2: Bebauung im Gebiet Osthafen

Das 71 ha große Rahmenplangebiet ist bereits vielfach Gegenstand städtebaulicher Überlegungen gewesen. Die Bereiche Osthafen und Petridamm wurden bereits im Jahr 2012 im Rahmen des Workshops zum Rostocker Oval sowie mit der Bewerbung Rostocks für die Austragung der BUGA 2025 im Jahr 2018 näher betrachtet. Im Jahr 2019 wurde durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft ein verwaltungsinterner Planungsworkshop durchgeführt, um die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen für die Entwicklung des Gebietes zusammen zu tragen und zu definieren. Im Juni 2020 fand zudem eine städtebauliche Ideenwerkstatt mit ExpertInnen aus den Bereichen Architektur und Städtebau, Stadtplanung, Mobilität, Grün- und Landschaftsplanung plus VertreterInnen der Kommunalpolitik und der Zivilgesellschaft statt. Mit der Durchführung



Abb. 3: Industriebrache am Petridamm

der Ideenwerkstatt wurden unter anderem das Ziel verfolgt, die stadtstrukturelle und räumliche Einbindung des gesamten Betrachtungsraums im Stadtgefüge zu analysieren und schlüssige Ansätze einer integrierten städtebaulichen Gesamtkonzeption der Gewerbegebiete Osthafen und Petridamm zu erarbeiten.

Die Ergebnisse der Ideenwerkstatt und der vorangegangenen Planungen sollen nun in ein neues Entwicklungskonzept zur Aufwertung des gesamten Stadtbereichs in Form eines städtebaulichen Rahmenplans einfließen. Der Rahmenplan soll auch eine Empfehlung für geeignete städtebauliche Instrumente zur Umsetzung der erarbeiteten Ziele für das Gesamtgebiet oder ggf. auch einzelne Teilbereiche geben. (z.B. Neuaufstellung der Bebauungspläne).



Abb. 4: Straßenbahnhaltestelle

Plangebiet

Das Plangebiet umfasst die als „Osthafen“ benannte Fläche westlich des Dierkower Damms und das östlich dieser Straße liegende Gebiet „Petridamm“. Nördlich und südlich grenzt das LSG Carbäkniederung an den Petridamm. Es fungiert gleichzeitig als natürliche Grenze des Geltungsbereichs zur Einfamilienhaussiedlung Dierkow-Ost im Norden. Die Landesstraße 22 grenzt den Bereich im Osten und Süden klar ein. Die westliche Grenze wird durch die Warnow und Unterwarnow markiert, wobei sich das Planungsgebiet bis zum Westufer der Warnow streckt.

Ziele der Rahmenplanung

Der Schwerpunkt der Rahmenplanung liegt in der ganzheitlichen und resilienten Entwicklung des Gebietes Osthafen-Petridamm. Dabei geht es vor allem darum, die vorhandenen Potenziale zu nutzen und städtebauliche Missstände zu beheben. Das Gebiet bietet vielfältige Möglichkeiten für eine gewerbliche und wohnbauliche Entwicklung in neuer urbaner Dichte und städtebaulicher Qualität. Ein zentraler Bestandteil ist die Entwicklung eines gemeinsamen Quartierszentrums, das als Mittelpunkt und Treffpunkt für Bewohner und Gewerbetreibende dienen soll. Um eine effiziente Verkehrsanbindung für alle VerkehrsteilnehmerInnen zu gewährleisten und gleichzeitig die Versiegelung von Flächen zu minimieren, soll ein neues Erschließungskonzept geplant werden. Dabei wird

besonders auf die Schaffung eines nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsnetzes geachtet. Das übergeordnete Ziel der Rahmenplanung ist es, ein qualitativ hochwertiges Gebiet zu entwickeln, in dem Wohnen und Gewerbe harmonisch miteinander im Einklang stehen. Gemäß dem Beschluss der Bürgerschaft sollen Wohn- und Arbeitsberei-



Abb. 5: Blick auf die Holzhalbinsel



Abb. 6: Große Zingelswiese

che nebeneinander existieren und miteinander verknüpft werden. Darüber hinaus sollen Angebote für geförderten und kostengünstigen Wohnungsbau geschaffen werden, um den Bedarf an bezahlbarem Wohnraum zu decken. Dies trägt zur sozialen Durchmischung und einer ausgewogenen Nachbarschaft zwischen Wohn- und Gewerbebereichen bei und entlastet die umliegenden Quartiere. Bei der Gestaltung des Freiraums sollen vorhandene ökologische Potenziale genutzt und erhalten werden, um eine nachhaltige und grüne Umgebung zu schaffen. Dies kann beispielsweise durch die Integration von Grünflächen, Parks und ökologischen Ausgleichsmaßnahmen geschehen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Berücksichtigung nachhaltiger Umweltstandards im Städtebau sowie im Bereich der Ver- und Entsorgung. Es sollen umweltfreundliche Konzepte für Energieversorgung, Abfallwirtschaft und Wasserressourcenmanagement integriert werden, um eine ökologisch verantwortungsvolle sowie resiliente Entwicklung des Gebiets zu gewährleisten.

Prozess und Zeitplan

Projektstart für die Verkehrs- und Rahmenplanung ist im Februar 2023 und umfasst die folgenden Arbeitsphasen:

1. Bestandsaufnahme
2. Analyse + Ausblick
3. Strategische Ziele / Leitbild
- 5a. Rahmenplanung
- 5b. Verkehrskonzept
6. Weiteres Vorgehen

Zu Beginn stehen die Grundlagenermittlung sowie die allgemeine Projektorganisation. Bestandteile sind interne Abstimmungen mit der Rostocker Gesellschaft für Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH sowie der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Es folgen die Bestandsaufnahme und -analyse sowie die Verkehrsanalyse im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen. Parallel zu den Analysen erfolgt eine kontinuierliche Abstimmung mit Vertretern verschiedener Fachämter, Ausschüsse und privater bzw. städtischer Unternehmen.

Auf der Basis der Analysen werden strategische Ziele und Leitbilder formuliert, die in die Entwicklung von Variantenentwürfen für die Teilbereiche des Gebietes münden. Am Ende des Prozesses stehen die eigentliche Rahmenplanung, die Erarbeitung von Maßnahmen sowie deren Priorisierung.

Beteiligung

Die aktive Öffentlichkeitsbeteiligung erhöht die Qualität des Rahmenplans durch die Abfrage von lokalem Wissen und individuellen Einschätzungen erheblich und ist für die Entwicklung aller Maßnahmen unabdingbar. Im Rahmen des zweijährigen Bearbeitungsprozesses (2023-2025) werden diverse Beteiligungsformate mit lokalen Akteuren, Fachämtern sowie der Öffentlichkeit durchgeführt.

Fachämterrunde

Die Abstimmung mit den Fachämtern ist ein wichtiger Bestandteil der Prozessstruktur. Vertreter der Ämter, die direkt oder indirekt mit der Rahmen- und Verkehrsplanung zu tun haben, werden aktiv in den Planungsprozess einbezogen. Insgesamt finden während der Projektlaufzeit sechs Ämterrunden statt.

Lenkungsgruppe

Zur Begleitung und Gestaltung des Prozesses wurde eine Lenkungsgruppe eingerichtet. Die Lenkungsgruppe setzt sich u.a. aus EigentümerInnen im Planungsgebiet zusammen und unterstützt die Verwaltung und die Sweco GmbH im Planungsprozess. Die Treffen dienen der Diskussion und dem Informationsaustausch. Bei Bedarf wurden im Laufe des Prozesses zusätzliche Termine zur Abstimmung und u.a. auch zur Erarbeitung einer Vision durchgeführt.

Eine Dokumentation der Sitzungen wird im 2. Teil dargestellt.

Ortsbeiräte

Um auch die für das Projekt relevanten politischen Gremien und Ortsteilvertretungen einzubinden, werden die Ortsbeiräte Gehlsdorf, Dierkow West und Brinckmansdorf beteiligt. Die Sweco GmbH informiert die Beiräte fortlaufend über den Bearbeitungsstand, steht für Fragen zur Verfügung und holt Rückmeldungen ein.

Online-Umfrage

Von April bis Juni 2023 wurde eine ausführliche öffentliche Umfrage durchgeführt, die im Internet sowie im Stadtgebiet beworben wurde. Über ein interaktives digitales Beteiligungstool (Maptionnaire), als auch eine Projektwebseite konnten alle Interessierten Fragen zum Gebiet beantworten und ihre Ideen schriftlich und in Kartenform einbringen.

Insgesamt haben 539 Bürgerinnen und Bürger an der öffentlichen Umfrage teilgenommen, wodurch wichtige Erkenntnisse über die Bestandssituation und Wahrnehmung des Untersuchungsgebiets gewonnen werden konnten. In der Gesamtbetrachtung bestätigten die Ergebnisse dabei weitestgehend die Schlussfolgerungen aus der parallel durchgeführten, eingehenden Bestandsanalyse. Prägnant war insbesondere,

2023

2024

2025

März

Juni

Sep.

Dez.

März

Juni

Sep.

Dez.

März

Juni

AnalyseBestandsaufnahme,
Grundlagenermittlung, SWOT**Zieldiskussion****Leitbildentwicklung****Städtebaulicher Entwurf****Teilraumstrategien****Dokumentation****BO****BB****LG****LG****PO****PO****PO****PO****FÄ****FÄ****FÄ****FÄ****LG****LG****LG****EB****LG****LG**

Lenkungsgruppensitzung

PO

Politik (Ortsbeirat)

EB

Eigentümerbefragung

FÄ

Fachämterbeteiligung

BB

Bürgerbeteiligung

BO

Bürgerbeteiligung (online)

Abb. 7: Zeitlicher Verfahrensablauf

dass sich die Bürgerinnen und Bürger für eine Ausweitung der freiräumlichen und sozialen Angebote ausgesprochen haben. Ein hohes Interesse gab es beispielsweise an einer Verbesserung der Gestaltung entlang der Uferzone und der Zingelwiese. Zudem wurde vielfach der Wunsch nach gastronomischen Einrichtungen, Sportanlagen und Veranstaltungsorten geäußert. Defizite wurden vor allem im Bereich der Aufenthaltsqualität, dem Angebot kultureller Einrichtungen und des Wohnraumangebots gesehen. Zudem wurde die fehlende Zugänglichkeit der Naturräume bemängelt.

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Am 01. Juli 2023 fand eine Auftaktveranstaltung im Gebiet statt. Ziel war es, die Öffentlichkeit über Hintergründe, Anlass, Inhalt und Ziel der Rahmenplanung zu informieren. Auch wurden erste Ergebnisse der Bestandsaufnahme präsentiert. Im Vorfeld wurde auf die Veranstaltung über eine eigens eingerichtete Beteiligungswebseite, die Webseite der RGS sowie eine direkte Ansprache über Multiplikatoren mithilfe eines Flyers hingewiesen. Direkt an der Uferkante der Unterwarnow war ein Beteiligungsangebot zum Mitmachen und Austauschen für Jung und Alt aufgebaut. Hier gab es u.a. eine Lego-Baustation, einen Ideenkasten sowie die Möglichkeit zum offenen Dialog. Im Rahmen der Auftaktveranstaltung wurden Fragen beantwortet, die Analyseergebnisse ergänzt und

persönliche Dialoge geführt.

Eine ausführliche Dokumentation zum Leitbild-Prozess wird ab Seite 47 dargestellt.



Abb. 8: Impressionen Auftaktveranstaltung



Abb. 9: Impressionen Auftaktveranstaltung

2. Bestandsanalyse

Bestandsplan



Abb. 10: Bestandsplan

Maßstab 1:6.000

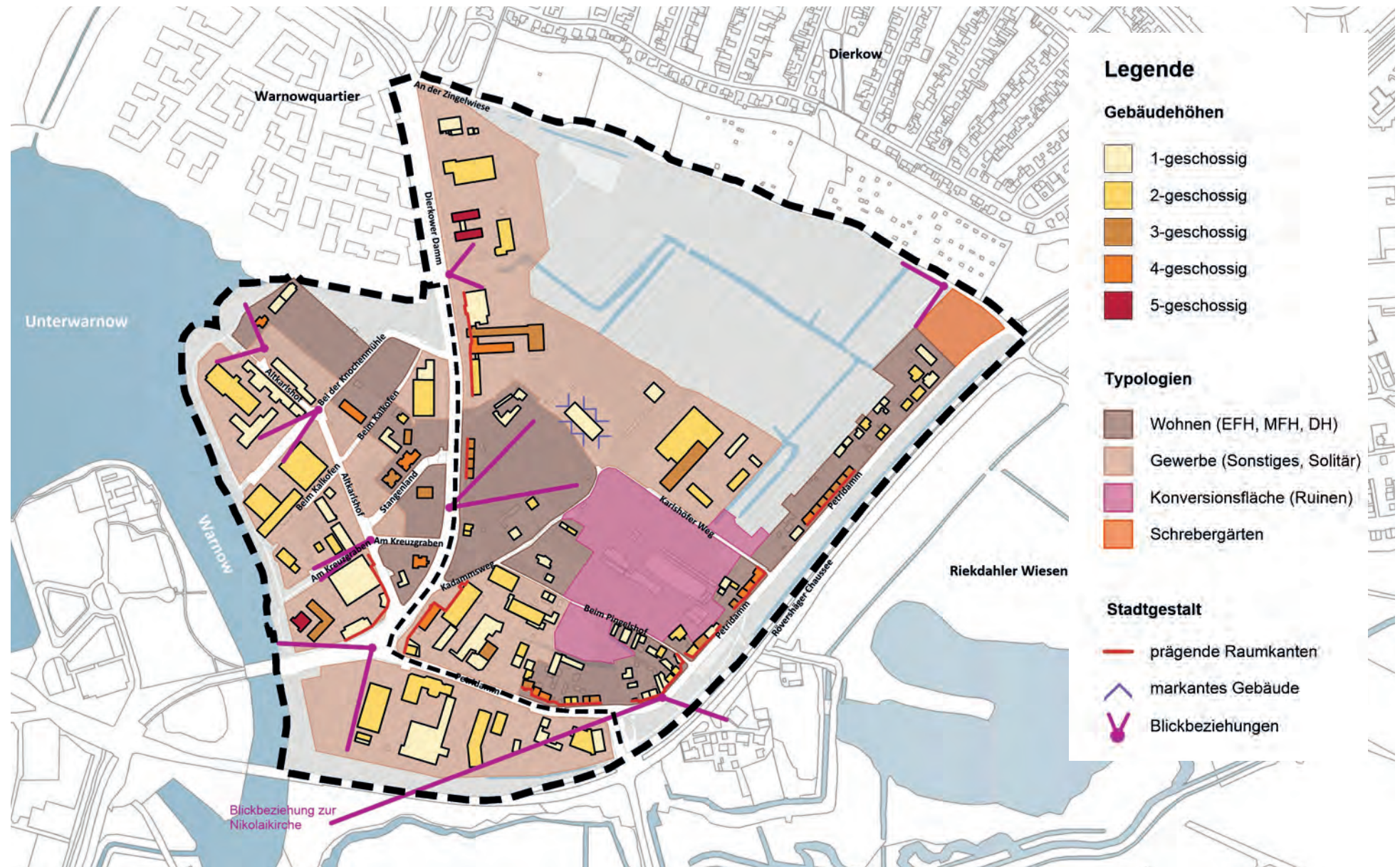


Abb. 11: Analyse Stadtraum

Maßstab 1:7.500

Bestandsanalyse

Die folgenden Unterkapitel befassen sich mit dem städtebaulichen Erscheinungsbild, der Qualität der Stadt- und Freiräume, den Nutzungsstrukturen und der Verkehrssituation. Auch auf planungsrelevante Umweltbelange und Restriktionen wie Hochwassergefahren, Bodenbelastungen und Schutzgebiete wird näher eingegangen. Die soziale Situation wird gebietsübergreifend betrachtet. Hier wird die vorhandene Infrastruktur in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Spiel- und Sportanlagen erfasst.

Insgesamt wird das Gebiet Osthafen-Petridamm hinsichtlich positiver und negativer Aspekte, die sich auf das Gesamtbild oder die Funktion auswirken, näher untersucht. Die Ergebnisse werden in Text und Plan dargestellt.

Städtebau

Derzeit wird das ISEK fortgeschrieben. Daher wird auf die Aussagen aus dem ISEK (2016) zurückgegriffen. Das ISEK hat den Stadtraum in Rostock hinsichtlich seiner Stärken und Schwächen untersucht (siehe Abbildung Abb. 12). Insgesamt konnten die einzelnen Stadtbereiche 24 Punkte für sechs Indikatorengruppen zur Stadtraumgestaltung erzielen. Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtbereich Brinckmansdorf. Hinsichtlich der Stadtraumgestaltung liegt Brinckmansdorf im Mittelfeld (14 von 24 Punkten). Besonders gut wurde die Durchgrünung bewertet und negativ bewertet

die fehlende historische Bausubstanz (Denkmalwert) (ISEK, 2016). Im Planungsgebiet gibt es keine Baudenkmäler. In unmittelbarer Nähe befindet sich die unter Denkmalschutz stehende Petribrücke.

Das Gebiet ist sehr heterogen und wird geprägt durch mehrere ein- bis zweigeschossige Bürogebäude, größere Produktions- und Lagerhallen sowie mehrgeschossige Wohn- und Geschäftsgebäude aus der Nachkriegszeit. Seit den 1930er Jahren sind hier besonders gewerbliche Nutzungen und vereinzelt Wohnnutzungen vorzufinden. Insgesamt ist es ein Gebiet mit einer geringen baulichen Dichte, durchzogen von größeren Grün- und Freiflächen sowie Industriebrachen. Die städtebauliche Struktur wird von einem heterogenen und funktionalen Gebäudebestand in offener Bauweise geprägt. Zwischen Stadthafen und Osthafen bildet der Fluss Warnow eine natürliche Begrenzung. Zwischen Kernstadt im Westen und Stadterweiterungsgebiet im Osten stellen die Vorpommernbrücke, die Petribrücke und die Rövershäger Chaussee die wesentlichen Zubringer und Erschließungselemente dar. Der Petridamm und der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Dierkower Damm bilden die Hauptachsen im Gebiet.

Indikatorengruppe „Stadtraumgestaltung“

Stadtraumgestaltung – bewertet wurden die Wohngebietsgestalt (Charakteristik der Gebietsgestaltung), die städtebaulichen Missstände und Baulücken, der Denkmalwert, die öffentlichen Räume und Stadtplätze, die Durchgrünung und die Qualität der Frei- und Grünräume.

Tabelle 21: Bewertung Indikatorengruppe „Stadtraumgestaltung“ der Stadtbereiche

Stadtbereiche	Charakteristik der Gebietsgestaltung	Baulücken, städtebauliche Missstände	Denkmalwert	Öffentliche Räume, Stadtplätze	Durchgrünung	Qualität der Frei- und Grünräume	Summe (Punktzahl)
Warnemünde	4	2	4	4	3	4	21
Rostock-Heide	1	4	1	1	4	3	14
Lichtenhagen	1	2	1	1	3	1	9
Groß Klein	2	3	1	2	3	2	13
Lütten Klein	2	3	1	2	2	2	12
Evershagen	2	3	1	3	2	2	13
Schmarl	2	2	0	2	2	2	10
Reutershagen	4	4	2	3	4	4	21
Hansaviertel	4	4	2	3	3	4	20
Gartenstadt	4	4	2	3	4	3	20
KTV	4	3	3	4	1	3	18
Südstadt	3	4	2	3	4	3	19
Blestow	3	3	3	3	3	3	18
Stadtmitte	4	4	4	4	4	4	24
Brinckmansdorf	2	3	0	2	4	3	14
Dierkow-Neu	1	1	0	2	2	3	9
Dierkow-Ost	4	4	1	2	3	2	16
Dierkow-West	4	4	1	2	3	2	16
Toitenwinkel	1	1	1	2	2	3	10
Gehlsdorf	3	3	3	1	4	3	17
Rostock Ost	1	4	0	0	4	2	11

Bewertung von 0-4 0-schlecht, 1-mangelhaft, 2-ausreichend, 3-gut, 4-sehr gut					
Klarheit der Raumbildung, Überschaubarkeit, Orientierbarkeit, Stadteigentyp und Unverwechselbarkeit, Maßstablichkeit, architektonische Vielfalt	Vorhandensein von Baulücken oder Bereichen mit Nutzungsänderungen, die zur Beeinträchtigung der Gebietsstruktur führen	Anteil an Einzeldenkmälern, Denkmalbereichen, Naturdenkmälern	Aufenthaltsqualität, Lage im Gebiet (Erfüllung der ortsspezifischen Aufgaben)	Vorhandensein von Vorgärten, Straßenbegleitgrün, Platzbegrünung, weitestgehend entsiegelte Innenhöfe	Ausstattungsqualität, Überschaubarkeit, Individualität, Wegegestaltung, Spielplatzangebot, Barrierefreiheit

Abb. 12: Bewertung Indikatorengruppe „Stadtraumgestaltung“, Quelle: ISEK 2016

Hieraus resultiert ein erhöhter räumlich-funktionaler Stellenwert des nördlichen Petridamms und des Dierkower Damms, der sich in den zahlreichen Gewerbebetrieben und einer Schule entlang des Verlaufs widerspiegelt. Auch ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den Erschließungsstraßen zu erkennen. Die städtebaulichen Strukturen werden von einem recht heterogenen, offenen und überwiegend ein- bis dreigeschossigen Gebäu-

debestand bestimmt. Der Dierkower Damm hat eine trennende Wirkung und unterteilt das Gebiet in zwei Abschnitte. Der Großteil der Gebäude im nördlichen Abschnitt wurde ab den 1990er Jahren in offener Bauweise errichtet und weist vorrangig eine gewerbliche Nutzung auf. Entlang der Hauptachse sind einige Neubauten entstanden. Die drei- bis fünfgeschossigen Bürogebäude bilden die Auftaktsituation in das Gebiet, insbesondere der prägende Baukörper Am Kreuzgraben 1a. Im südlichen Abschnitt finden sich vermehrt Mehrfamilien- und Einfamilienhäuser unterschiedlicher Baujahre sowie Bürogebäude, Hallenbaukörper und leer gefallene Industriebauten. Hier gibt es einen größeren Gebäudebestand aus der Nachkriegszeit als auch Alt- und Neubauten.

Die Gebietsränder sind im Norden, Westen und Süden über eine dichtere Bebauung gefasst. Im Inneren sind größere Grün- und Freiflächen sowie Industriebrachen vorhanden. Diese Flächen sind derzeit noch funktionslos und ohne besondere Qualitäten. Auch fehlt dem Gebiet eine eigene Quartiersmitte. Westlich angrenzend an das Gebiet schließt die dichte und urbane Bebauung des Gebietes Stadthafen an. Über Blickbeziehungen zur Holzhalbinsel und historischen Kernstadt sind räumliche Bezüge zu erkennen.

Der Gebäudezustand ist überwiegend positiv zu bewerten. Dennoch weisen mehr als 70% von ihnen geringfügige Mängel bis hin zu einem schlechten baulichen Zustand auf. Insgesamt wurden 154 Gebäude mit einer eigenständigen Adresse anhand von spezifischen Bewertungskriterien

analysiert. Dabei wurden Nebengebäude aufgrund ihrer geringen Relevanz für die Nutzungsstruktur nicht bewertet. Eine Bewertung des baulichen Zustandes des Inneren der Gebäude konnte nicht durchgeführt werden. Es wurde zwischen den folgenden fünf Bewertungskriterien unterschieden:

- Guter baulicher Zustand: Kein Sanierungsbedarf (44 Gebäude)
- Baulicher Zustand mit kleinen Mängeln: Geringer Sanierungsbedarf (78 Gebäude)
- Mäßiger baulicher Zustand: Mittlerer Sanierungsbedarf (15 Gebäude)
- Schlechter baulicher Zustand: Starker Sanierungsbedarf (9 Gebäude)
- Rückbau (8 Gebäude)

Um die Gebäude einer Kategorie zuordnen zu können, wurden Gebäudeteile von außen betrachtet und insbesondere nachfolgende Einzelaspekte bewertet:

- Fassadenzustand (Schäden aufgrund der Witterung, des Gebäudealters oder manueller Beeinträchtigungen)
- Zustand des Daches und der Dachaufbauten (Verwitterungsgrad der Dacheindeckungen, Patina, Dachsenkungen/-einstürze, Fehlstellen in der Eindeckung, Zustand der Regenrinnen oder Fallrohre, energetischer und allgemeiner Zustand der Fenster, Fensterverkleidungen und weitere Schäden)

Petridamm

Die städtebauliche Struktur wird entlang des nordöstlichen Straßenverlaufs von einer kleinteiligen Wohnbebauung und Mischnutzung geprägt. Im Übergang zu den großflächigen Hallenbaukörper in Richtung Dierkower Damm ist ein verdichteter, einseitig geschlossener Altbaubestand mit drei- bis viergeschossigen Gebäuden vorzufinden. Insgesamt bestimmen Mehrfamilienhäuser der Nachkriegszeit und nachverdichtete Einfamilienhäuser das Bild. Die Gebäude weisen überwiegend einen geringen Sanierungsbedarf auf.

Entlang des nordöstlichen Straßenverlaufs prägt eine einseitige Wohnbebauung das Ortsbild. Hier sind vorwiegend Mehrfamilienhäuser sowie freistehende Einfamilienhäuser in zweiter Reihe vorzufinden. Die Bebauung wird durch Rücksprünge in der Bebauung unterbrochen, so dass eine geschlossene Raumkante fehlt. Diese optischen Brüche werden verstärkt durch vorhandene Brachflächen und Baulücken. Diese bilden ein wesentliches Nachverdichtungspotenzial für das Gebiet. Besonders prägend ist auch die wenig einheitliche Fassadengestaltung.

Im Bereich des westlichen Straßenabschnittes wird die Wohnbebauung mit Gebäuden aus der Nachkriegszeit (1945 - 1979) fortgeführt. Zwischen den Gebäuden gibt es vereinzelt meist viergeschossige Wohn- und Geschäftsgebäude aus dem frühen 20. Jahrhundert. Diese Ortsbildprägen-

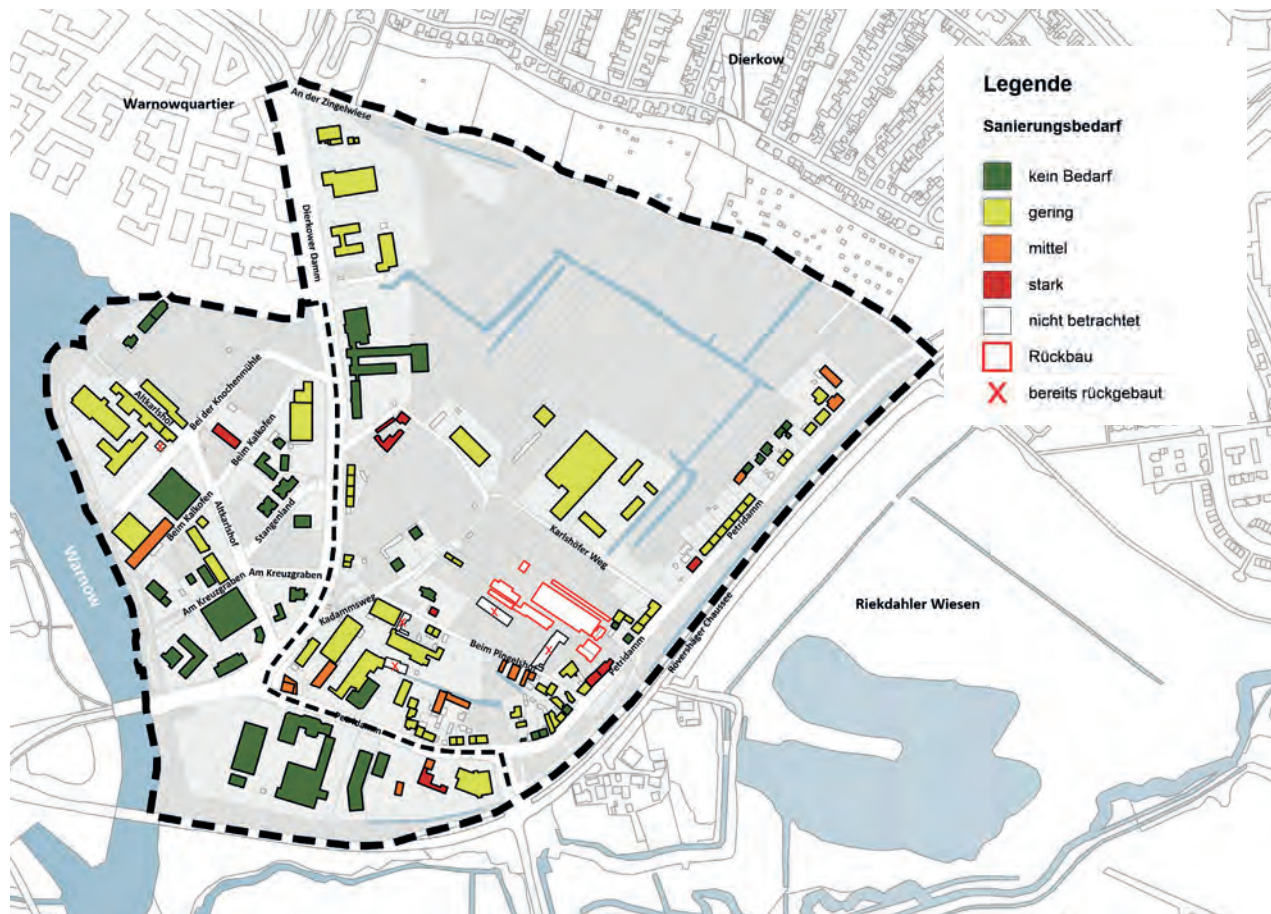


Abb. 13: Analyse Sanierungsbedarf

Maßstab 1:10.000

den Gebäude befinden sich entlang des nordwestlichen Straßenabschnittes. Gegenüberliegend, im südwestlichen Bereich des Petridamms, schließen großflächige Hallenbaukörper an die Wohnbebauung an. Ein prägender Leerstand ist die ehemalige Pension am Petridamm. Dieses historische Gebäude ist in einem schlechten baulichen Zustand.

Zwischen Dierkower Damm und Petridamm

Die städtebauliche Struktur wird durch größere Produktions- und Lagerhallen, zwei- bis fünfgeschossige Bürogebäude, ein Schulgebäude sowie vereinzelte Mehrfamilien- und Einfamilienhäuser bestimmt. Besonders prägend ist die Industrie-

brache mit zusammengefallenen Backsteinbauten zwischen „Beim Pingelshof“ und „Karlshöfer Weg“. Diese Brache wird als Lagerfläche für Baustoffe und im Bereich des Karlshöfer Weges als illegaler Müllentsorgungsplatz genutzt. Im Nord-Osten geht die Bebauung in eine Grün- und Moorfläche (Große Zingelwiese) über.

Insgesamt ist der Bereich südwestlich der Zingelwiese gering verdichtet und weist aufgrund von Baulücken und Brachflächen (z.B. zwischen Dierkower Damm und Kadammsweg) ein hohes Freiraumgestaltungs-/Nachverdichtungspotenzial auf. Entlang des Dierkower Damms ist hinsichtlich der Gebäudetypologien und Nutzungen eine sehr heterogene Bebauung vorhanden. Ein ortsbildprägendes Gebäude ist das Schulgebäude der Michaelschule. Die Bebauung bildet eine Raumkante und fasst den Raum zur gegenüberliegenden Bebauung. Strukturbrechend hingegen ist das fünfgeschossige Bürogebäude am Dierkower Damm 38. Auch sind einige gestalterische Mängel aufgrund einer fehlenden einheitlichen Fassadengestaltung (Nr. 41-44) und mangelhaft gestalteten Vorbereichen (Nr. 38b) vorzufinden.

Im Bereich des Kadammswegs sind in den letzten Jahrzehnten vorwiegend Einfamilienhäuser entstanden. Diese sind teilweise schwer einsehbar und hohe Einfriedungen dominieren das Straßenbild. In der Sichtachse zum Dierkower Damm steht leicht erhöht ein Gewerbebau (Kadammsweg 4) mit einer unattraktiven Fassadengestaltung. Ent-

lang des Karlshöfer Weges und beim Pingelshof gibt es zusätzlich zur Industriebrache weitere Unternutzungen im Gewerbebereich (Bürogebäude), Leerstände (Wohngebäude) und gestalterische Mängel (Garagenhöfe).

Westlich des Dierkower Damms

Die städtebauliche Struktur wird über Bürogebäude in offener Bauweise und größerer Gewerbe- und Lagerhallen bestimmt. Entlang des Dierkower

Damms sind in den letzten Jahren Neubauten für Büronutzungen entstanden. Auch wurden vereinzelt Einfamilienhäuser auf Betriebsgelände erbaut, beispielsweise am Kreuzgraben. Insgesamt weist das Gebiet eine funktionale Prägung auf. Entlang des Altkarlshofs und bei der Knochenmühle befinden sich untergenutzte Freiflächen. Ortsbildprägend sind die beiden goldschimmernden Bürogebäude am Gebietseingang nordöstlich der Petribrücke. Das Ensemble bildet eine Eingangssituation und nimmt die bauliche Struktur der gegenüberliegenden Holzhalbinsel mit auf. Die Uferkante bietet ein bislang noch untergenutztes Potenzial zur Erhöhung der urbanen Lebensqualität im Gebiet. Missstände sind vor allem die vorhandene Brachflächen und Baulücken sowie der Gewerbeleerstand. Auch gibt es erheblichen Sanierungsbedarf im Geschosswohnungsbau am Altkarlshof 19.



Abb. 14: Eindrücke aus dem Geltungsbereich



Abb. 15: Eindrücke aus dem Geltungsbereich

- Dierkower Damm hat eine trennenden Wirkung und teilt das Gebiet
- Heterogener und funktionaler Gebäudebestand in offener Bauweise
- Vorwiegend gewerbliche Nutzung und vereinzelt Wohnnutzung
- Geringe bauliche Dichte durchzogen von größeren Grün- und Freiflächen sowie Industriebrachen
- Hohes Nachverdichtungspotenzial
- Zahlreiche Ruinen und Brachflächen

Grün- und Freiflächen

Analyse Freiraum

Grün- und Freiflächen



Abb. 16: Analyse Grün- und Freiflächen

Maßstab 1:7.500

Grün- und Freiflächen

Im integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wird der Stadtbereich Brinckmansdorf mit einer sehr guten Durchgrünung bewertet, das heißt die Aufenthaltsqualität und die Lage im Gebiet erfüllen die ortsspezifischen Aufgaben. Die Durchgrünung, also das Vorhandensein von Parks, Straßenbegleitgrün oder Platzbegrünungen wird mit gut bewertet.

Städtisches Grün

Im Vergleich zu den benachbarten Stadtvierteln weisen der Petridamm und der Osthafen geringere Baumbestände entlang der Straßen auf. Entlang der Rövershäger Chaussee sind größere Baumgruppen erkennbar. Im Teilbereich Osthafen sind die Straßen Altkarlshof, Stangenland, Am Kreuzgraben und Bei der Knochenmühle teilweise von straßenbegleitenden Bäumen, überwiegend Linden, gesäumt. Im Bereich des Petridamms, insbesondere im Kardammweg und Beim Pingelshof, kommen viele unterschiedliche Gehölzarten vor.

Im Inneren des Gebiets gibt es größere Grün- und Freiflächen sowie Industriebrachen, die jedoch noch keine bestimmte Funktion haben und keine besonderen Qualitäten aufweisen. Entlang der Warnow erstreckt sich ein Röhrichtstreifen, der als Biotop ausgewiesen ist, sowie ein nicht näher bezeichneter Grünstreifen entlang des Ufers.



Abb. 17: Geplantes Landschaftsgebiet „Carbäk-niederung“



Abb. 18: Natur, Grünpflege und Landwirtschaft, Quelle Geoportal

Schutzgebiete

Im Südosten der Rövershäger Chaussee grenzen die Riekdahler Wiesen an, die mit Oberflächengewässern und mehreren gesetzlich geschützten Biotopen ausgewiesen sind. Dieses Gebiet ist Teil des Landschaftsschutzgebiets Carbäk-niederung, das eine Gesamtfläche von 227 ha umfasst. Neben den „Riekdahler Wiesen“ gehören auch die Gebiete „Herrenwiese“ und „Oberes Carbäktal“ zu diesem Schutzgebiet. Im Bereich der Zingelwiese erstreckt sich das Landschaftsschutzgebiet in das Petridamm-Areal hinein. Die Zingelwiesen sind von seggen- und binsenreichen Feuchtwiesen geprägt. Innerhalb des Landschaftsschutzgebiets wird eine schonende und umweltverträgliche Gewässerunterhaltung für die Fließgewässer Carbäk, Twiessel,

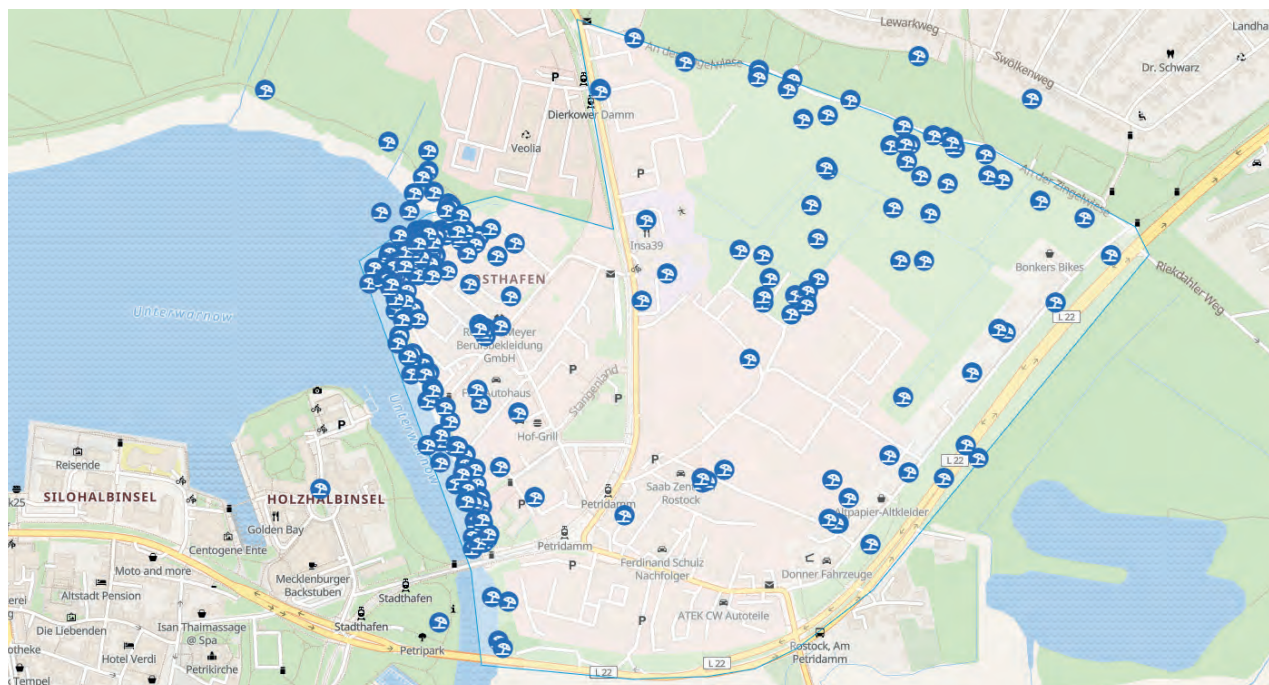


Abb. 19: Orte zur Erholung: Auszug aus der Online-Umfrage

Rönnggraben und Zingelgraben angestrebt. Zusätzlich soll bei Hochwasser von der Ostsee eine teilweise Überflutung der Riekdahler Wiesen über den Carbäkdurchlass am Verbindungsweg gewährleistet werden. Eine extensive Bewirtschaftung der geeigneten Grünlandflächen als Wiesen wird in diesem Bereich angestrebt. Der Zingelgraben, der die Wiesen mit der Unterwarnow verbindet, soll in dem Abschnitt südlich des Warnowquartiers zukünftig revitalisiert und offen gelegt werden.

Insgesamt erfreuen sich die Grün- und Freiflächen im Gebiet einer großen Beliebtheit. Die positive Wirkung der Flächen wurde auch im Rahmen der Onlineumfrage deutlich. Knapp über die Hälfte der Teilnehmenden nehmen die Grünflächen als schön und erholsam wahr (siehe Abb. 19).



Abb. 20: Fußweg „An der Zingelwiese“

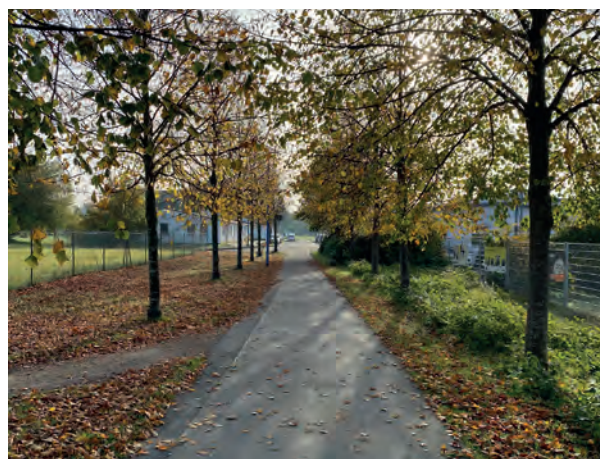


Abb. 21: Allee am „Altkaulshof“

- Vorgärten, Straßen- sowie Platzbegleitgrün sorgen für eine gute Durchgrünung
- Es gibt größere Grün- und Freiflächen sowie Industriebrachen ohne bestimmte Funktion und besondere Qualität
- Wertvoller, geschützter Naturraum an der Zingelwiese
- Übergang in das Landschaftsschutzgebiet „Carbäknerdung“
- Geplante Revitalisierung des Zingelgrabens südlich des Warnowquartiers

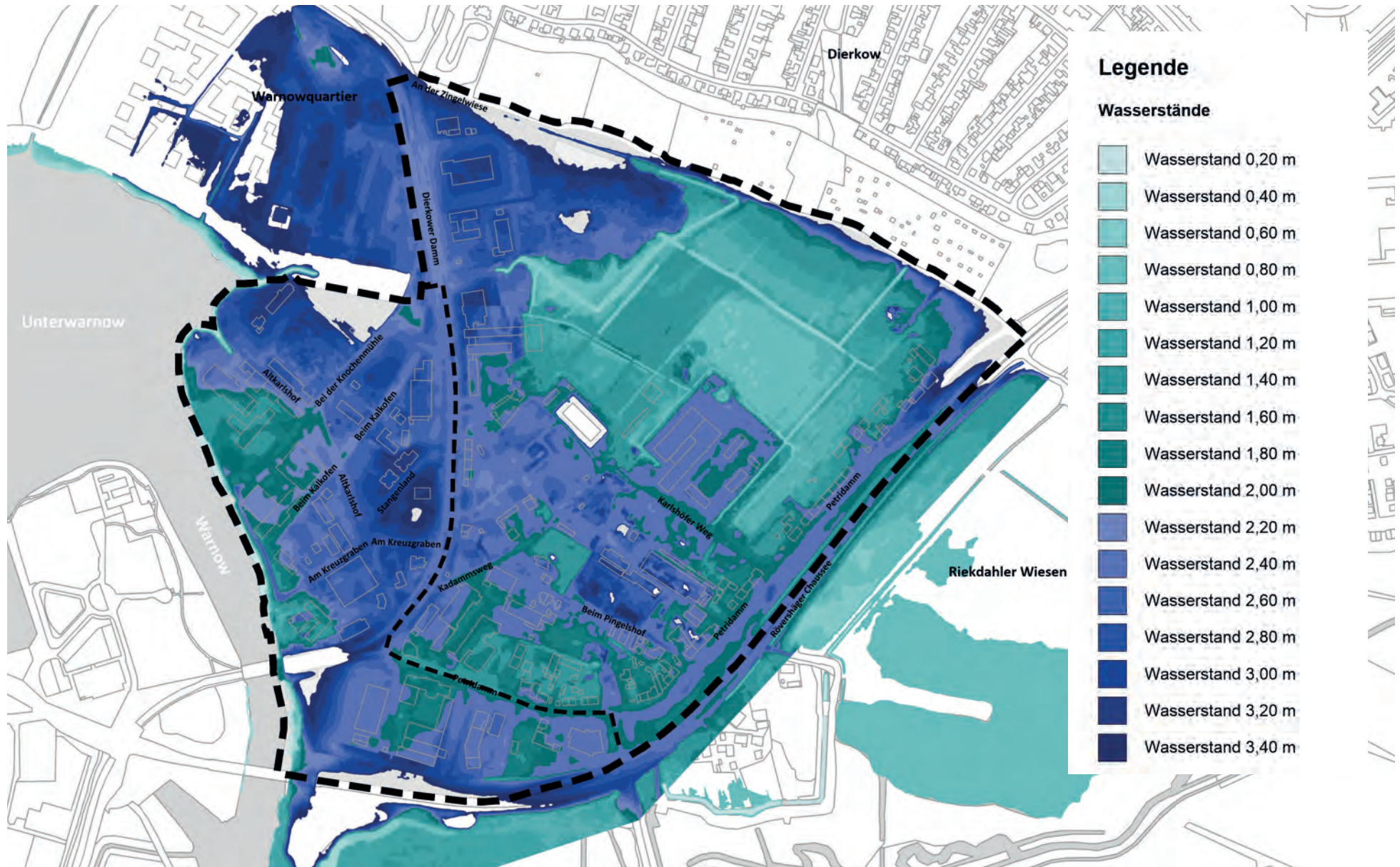


Abb. 22: Analyse Restriktionen Hochwasser

Maßstab 1:7.500



Abb. 23: Hochwassergefahrenkarte, Wasserstand 0,20 m über NHN, Quelle Geoportal Rostock



Abb. 24: Hochwassergefahrenkarte, Wasserstand 0,60 m über NHN, Quelle Geoportal Rostock

Hochwasser

Hochwasserschutz ist für die Hansestadt Rostock aufgrund der geografischen Lage am Wasser, kein unbekanntes Thema und wird bereits seit vielen Jahren aktiv angegangen. Das gesamte Gebiet ist bei Hochwasser gefährdet, sei es durch Überschwemmungen von Seiten der Ostsee oder Aufstau der Warnow. Besonders ein signifikanter Anstieg des Meeresspiegels in Kombination mit häufigeren Starkregenereignissen werden die Hansestadt Rostock in Zukunft vor große Herausforderungen stellen.

Das Plangebiet Osthafen-Petridamm ist mit seiner Lage an der Warnow (Unterwarnow) direkt von Küstenhochwasser betroffen. Bei einem Wasserstand von 0,20 m über NHN sind die Uferbereiche an der Warnow von Hochwasser betroffen. Die angrenzenden Gebäude und Gewerbeflächen liegen außerhalb des Überschwemmungsgebietes. Dies ist auch bei einem Wasserstand von 0,60 m über NHN so zu beobachten. Neben der Hochwassergefahr an der Warnow steigt auch das Wasser auf der Großen Zingelwiese an. Auch hier sind keine Gebäude beeinträchtigt. Im Gegensatz dazu wird bei einem Wasserstand von 1 m über NHN die Zingelwiese fast vollständig überflutet. Die Bebauung bzw. die Anlagen am nordöstlichen Gebietsrand (Dierkower Damm, Karlshöfer Weg, Petridamm) sind bei einem Wasserstand von 1 m über NHN von Hochwasser überflutet. Abb. 25 auf Seite 21 zeigt deutlich, dass es sich bei den Gebieten an der Warnow und Unterwarnow sowie im Sied-

lungsbereich zwischen Petridamm und Dierkower Damm um Gebiete mit hoher Überflutungswahrscheinlichkeit (10-20 Jahre) handelt. Kommt es neben dem Meeresspiegelanstieg zu vermehrten Extremwetterereignissen, wovon auszugehen ist, besteht die Gefahr, dass das Gebiet Osthafen-Petridamm zu großen Teilen überflutet wird. Dies bedeutet, dass Maßnahmen des Hochwasserschutzes und der Klimaanpassung für das Gebiet von großer Bedeutung sind. Auf Landesebene ist seitens des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg (StaLUMM) der Bau eines Hochwasserschutzes durch eine Sturmflutschutzanlage im Stadthafen (Kabutzenhof bis zur Vorpommernbrücke) bereits in Planung. Die angestrebte Fertigstellung ist für das Jahr 2030 vorgesehen.



Abb. 25: Hochwassergefahrenkarte, Wasserstand 1 m über NHN, Quelle Geoportal Rostock

Das StaLUMM geht von einem Bemessungshochwasserstand von 3,50 m bis 3,70 m über dem derzeitigen Meeresspiegel aus. Um das Gebiet nicht nur von Süden, sondern auch von Westen zu schützen, ist aus Sicht des StaLUMM eine Hochwasserschutzwand oder ein erhöhter Geh- und Radweg mit Geländesprung entlang der Warnow

und Unterwarnow zielführend. Darüber hinaus könnte eine Hochwasserschutzanlage entlang der Rövershäger Chaussee zwischen der Vorpommernbrücke und der Anhöhe Riekdahler Weg die Auswirkungen des sich verändernden Klimas und der zu erwartenden Hochwasserereignisse minimieren.

Lärmbrennpunkte

Die Analyse der Lärmaktionsplanung der Hansestadt Rostock hat die Lärmbrennpunkte in Rostock vor allem im Kernstadtbereich identifiziert. Hier sind insbesondere die Ein-/Ausfallstraßen (Landesstraßen) und der Innenstadtring betroffen, was auf ein starkes Aufkommen von motorisiertem Individualverkehr zurückzuführen ist.

Im Plangebiet Osthafen-Petridamm ist die Hauptverkehrsachse Dierkower Damm – Petridamm als bestehender Lärmbrennpunkt zu nennen. Mehr als 100 Personen von 148 Antworten der Teilnehmenden an der Online-Umfrage sind auch der Meinung, dass die beiden Abschnitte sehr laut sind und haben diesbezüglich einen negativen Bezug zum Straßenverlauf. Bereits 2012 wurde der Dierkower Damm als Lärmbrennpunkt aufgrund des hohen MIV-, LKW- und Straßenbahnverkehrs identifiziert. Für Mischgebiete wie den Osthafen-Petridamm sieht das Umweltbundesamt einen Schwellenwert von tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) vor. Abb. 28 auf Seite 22 zeigt, dass entlang des Dierkower Damms über einen Zeitraum von 24 Stunden Werte von über 60 dB(A) gemessen wurden. Dies stellt eine potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastung entlang der Hauptverkehrsachse dar. Insbesondere bei einer potenziellen Zunahme der Wohnnutzung im Gebiet wird dies zu neuen Konflikten führen.



Abb. 26: Betroffenheiten Osthafen Hochwasser, Quelle StaLUMM

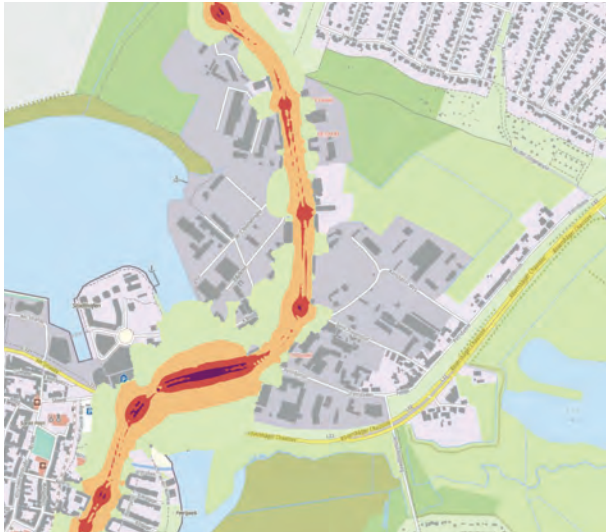


Abb. 28: Straßenbahnverkehrslärm 2022, Quelle Geoportal Rostock

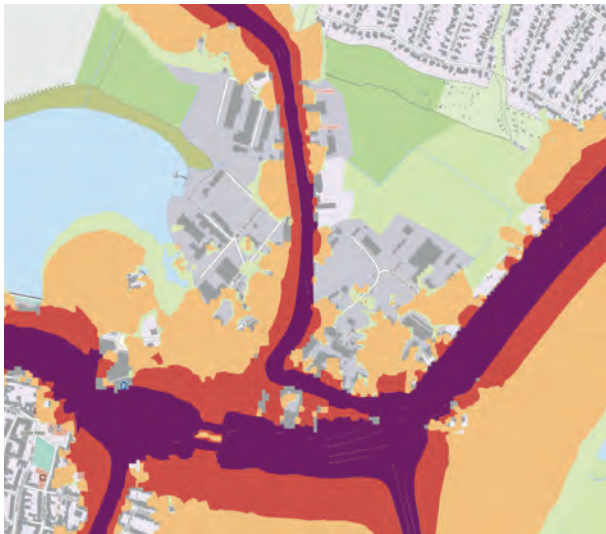


Abb. 29: Straßenverkehrslärm 2022, Quelle Geoportal Rostock

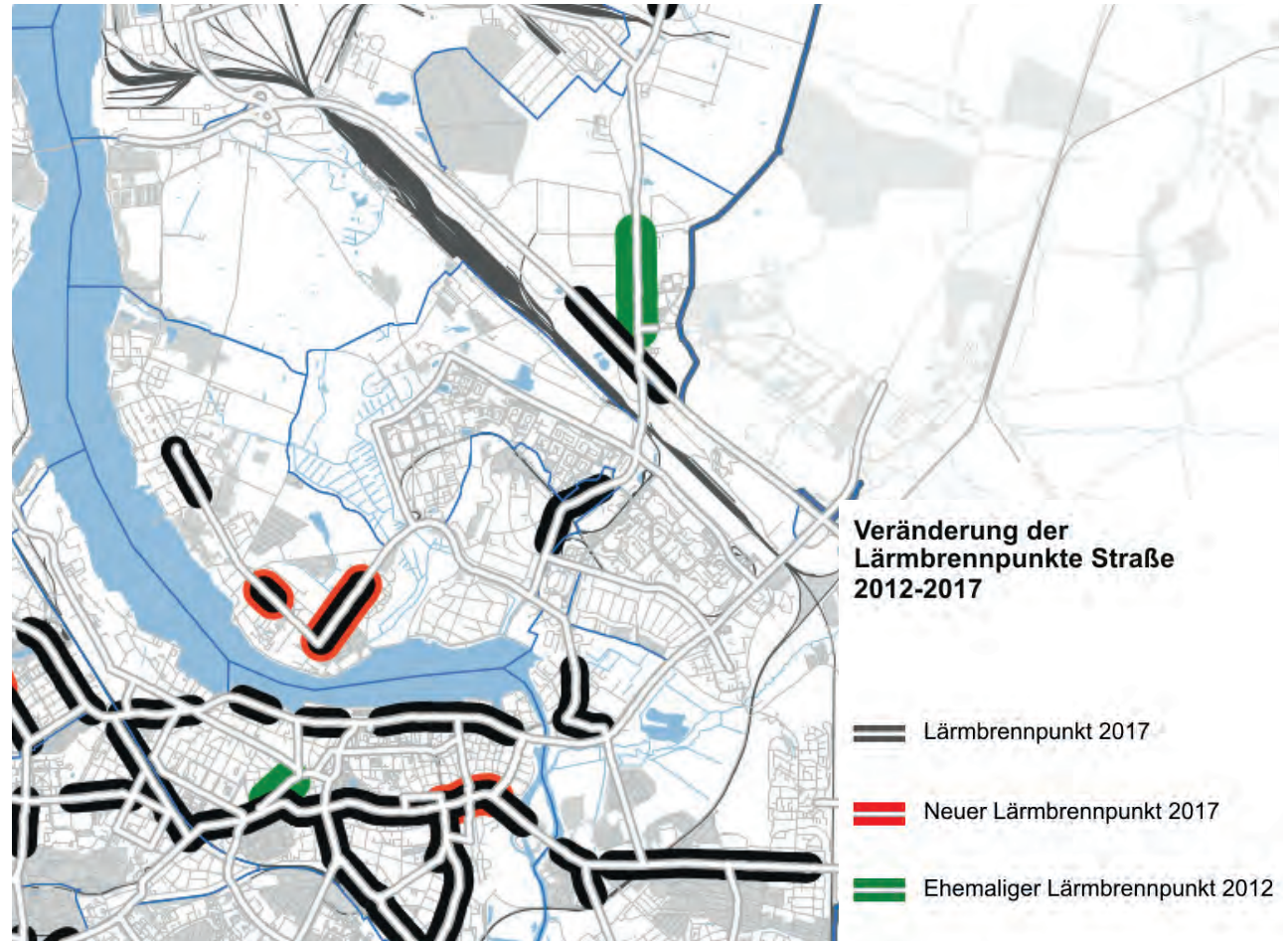


Abb. 27: Rostock Lärmaktionsplanung Stufe III, Quelle: LK Argus

Bodenbelastung

Böden spielen eine zentrale Rolle im Naturhaushalt und der Wirtschaft, z.B. aufgrund ihres natürlichen Speicher- und Retentionsvermögens bei Starkregenereignissen und leisten somit einen wichtigen Beitrag zum vorbeugenden Hochwasserschutz, bei der Speicherung von Kohlenstoff oder als Standort für Siedlungen und Verkehr. Schadstoffbelastungen und Probleme bei der Beseitigung von Altlasten sind in einem gewerblich geprägten Gebiet wie dem Osthafen-Petridamm potenzielle Gründe für schädliche Bodenveränderungen.

Das Bundes-Bodenschutzgesetz in der Fassung von 2021 (BBodSchG) sowie die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) bietet dafür die rechtliche Grundlage. Für das gewerblich geprägte Gebiet Osthafen ist dies im besonderen Maße relevant, da schädliche Bodenveränderungen die Bodenfunktion nachhaltig beeinflussen. In weiten Teilen Rostocks und ebenso im Osthafen wurden nach dem Krieg Brandreste, Trümmerschutt und ähnliches Material als Aufschüttmaterial für die Geländeenivellierung verwendet, um eine gewerbliche Nutzung zu ermöglichen. Das Rostocker Bodenschutzkonzept (2019) weist für diese Gebiete eine teils hohe Belastung mit Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) aus. Besonders betroffen sind die Flächen entlang des Dierkower Damms und der nordöstliche Bereich der Uferkante. In der weiteren

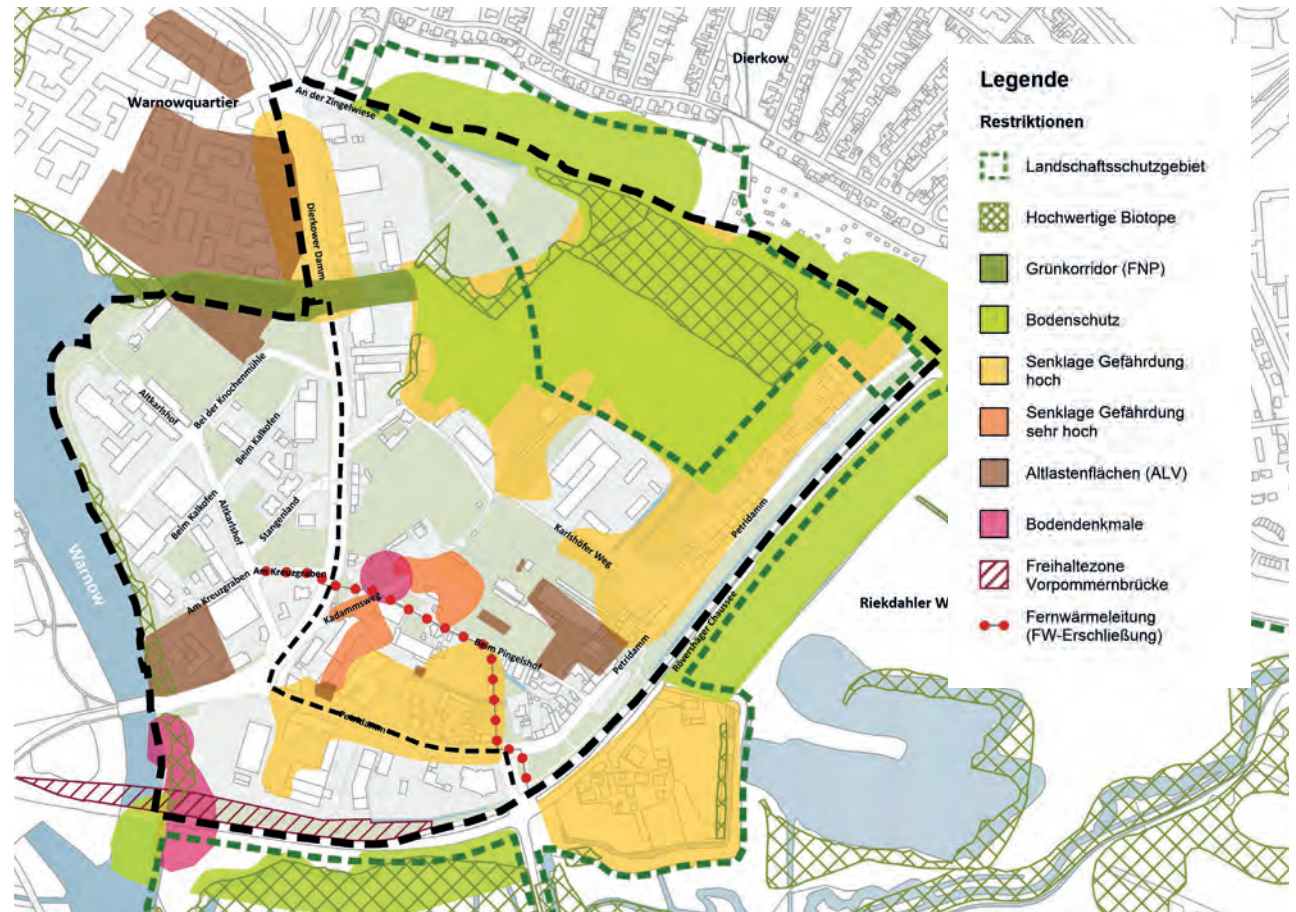


Abb. 30: Restriktionen

Maßstab 1:10.000

Rahmenplanung sind diese Flächen, die im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ gekennzeichnet sind, besonders zu berücksichtigen. Umnutzung von belasteten Bodenflächen können besondere Untersuchungen/Maßnahmen erforderlich machen.

Der vorwiegend im Gebiet vorzufindende Bodentyp ist Gley. Gley gehört zu den hydromorphen, vom Bodenwasser beeinflussten Böden. Der Boden ist den Schwankungen des Grundwassers ausgesetzt, was dazu führt, dass Gley im Sommer oft sehr trocken, im Winter luftarm, nass und kalt ist. Ursprünglich wurden Gleyböden aufgrund ihrer Be-

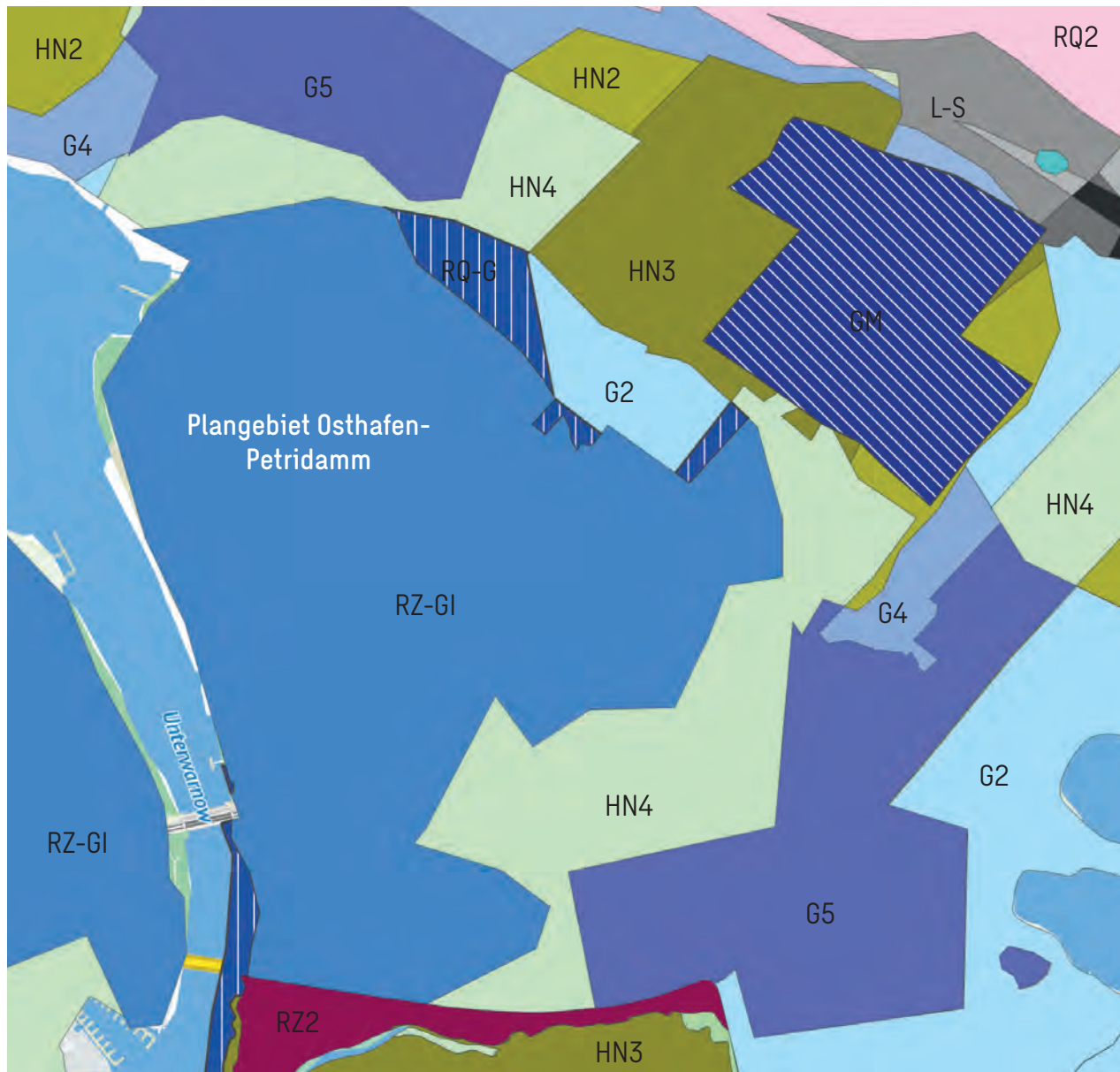


Abb. 31: Bodentypen, Auszug aus Geoport.HR0 2023

Bodentypen**Große Zingelwiese:**

HN2	Niedermoor/Lehm
HN3	mächtiges Niedermoor
GM	Anmoorgley

Siedlungsbereich (v.a. Petridamm):

HN4	gestörtes Niedermoor
G5	Gley aus umgelagertem Material

Siedlungsbereich (v.a. Osthafen):

RZ-GI	Pararendzina-Gley aus umgelagertem Geschiebesand
-------	--

Kreuzung Karlshöfer Weg / Petridamm:

G4	Gley aus Sand
----	---------------

Zwischen Dierkower Damm und Kadammsweg:

G2	Humusgley aus Sand
RQ-G	Regosol-Gley

Umgebung:

L-S	Parabraunerde-Pseudogley
RQ2	Regosol aus umgelagertem Lehm
RZ2	Pararendzina aus umgelagertem Lehm

schaffenheit als Grünland oder Wald genutzt. Teilweise wurden diese Böden in der Vergangenheit für andere Nutzungen (z.B. Ackerbau) entwässert, was zu starken Bodenverdichtungen führen kann. Weitere Bodentypen im Gebiet sind:

- Niedermoor/Lehm (HN2), mächtiges Niedermoor (HN3) und Anmoorgley (GM) > Große Zingelwiese
- Gestörtes Niedermoor (HN4) > im bebauten Bereich zwischen Dierkower Damm und Rövershäuser Chaussee
- Pararendzina-Gley aus umgelagertem Geschiebesand (RZ-G1) > nördlich und teils südlich des Dierkower Damms
- Gley aus umgelagertem Material (G5) > nördlich/südlich des östlichen Petridamms und nordöstlichen Dierkower Damms
- Gley aus Sand (G4) > Kreuzung Karlshöfer Weg und Petridamm
- Regosol-Gley (RQ-G), Humusgley aus Sand (G2) > kl. Teilbereiche im nordöstlichen Gebiet

Insbesondere das Niedermoor auf der Großen Zingelwiese erfüllt als Lebensraum für Pflanzen- und Tierwelt und der Rückhaltung von Wasser eine wichtige ökologische Funktion, die für das lokale Klima im Gebiet von großer Bedeutung ist. Dieser Boden besitzt somit eine hohe Schutzwürdigkeit. Dies spiegelt auch das Meinungsbild aus den Beteiligungsverfahren wider, in denen die Moore als besonders und unbedingt schützenswert klassifizierten wurden.



Abb. 32: Belastete Fläche Bei der Knochenmühle

Schadstoffbelastung

Aus dem Landschaftsplan der Hansestadt Rostock wird ersichtlich, dass im Bereich Osthafen entlang der Unterwarnow (Bei der Knochenmühle, Beim Kalkofen) zwei Gebiete vorhanden sind, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Bei der Altablagerung Dierkow handelt es sich um eine rekultivierte Hausmülldeponie im unmittelbaren Uferbereich der Unterwarnow in stadtgestalterischer Beziehung zur Rostocker Altstadt.

- Flächendeckende Bodenbelastung durch PAK im Bereich Osthafen
- Sensibler Umgang mit Gleyböden
- Hochwassergefahr entlang des Warnowufers
- Hohe Lärmbelastung durch Dierkower Damm
- Schutz und Entwicklung der Mooregebiete

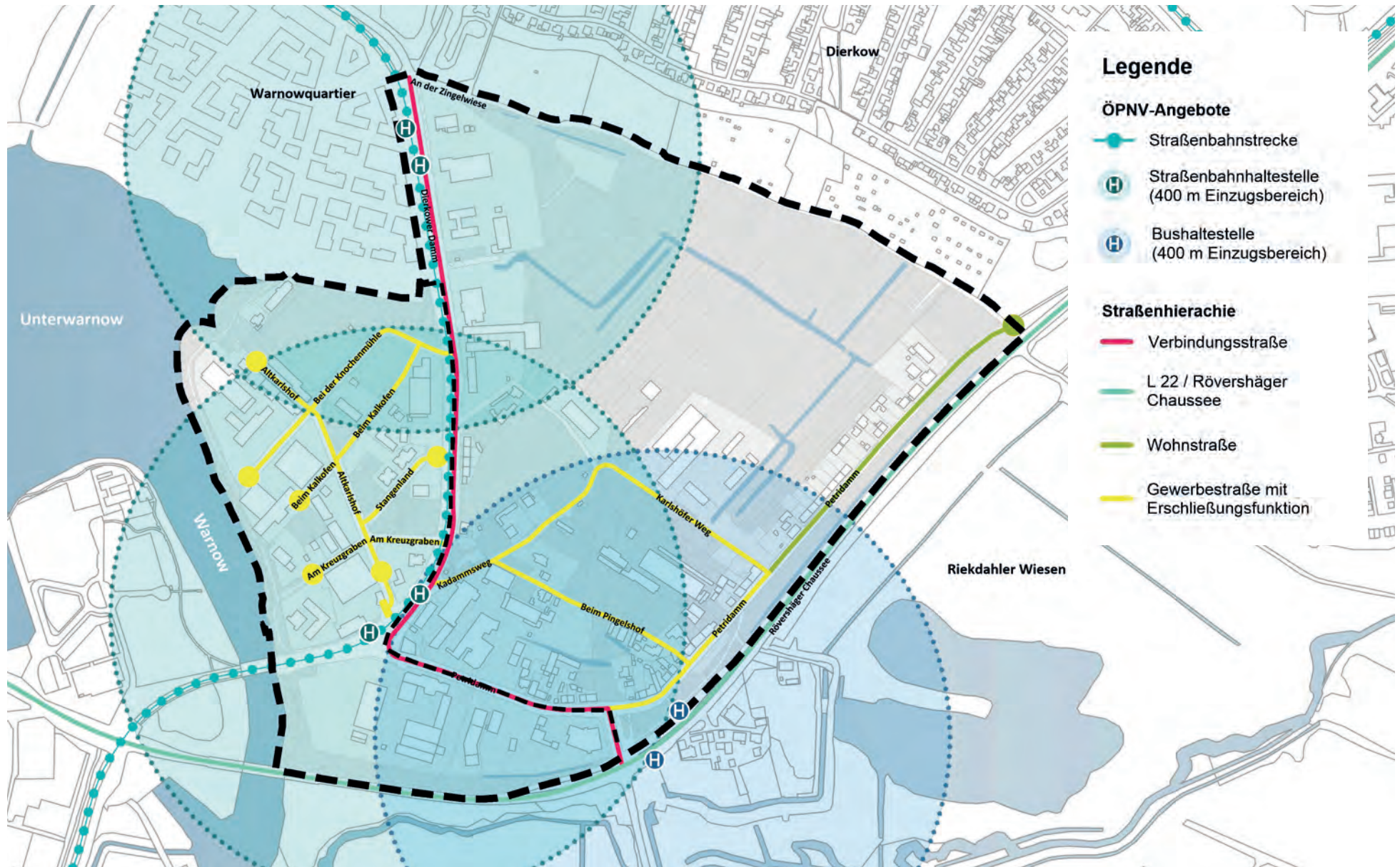


Abb. 33: Analyse Mobilität

Maßstab 1:7.500

Quartierslage im städtischen Kontext

Das Gebiet ist ein attraktiver Arbeitgeberstandort und ein Standort mit hohem Quell-/Zielverkehrsaufkommen für Kunden- und Wirtschaftsverkehr. Die Stadtentsorgung Rostock GmbH ist im Knotenpunkt Petridamm / Dierkower Damm / Petribrücke angesiedelt. Über diese Nutzung entsteht ebenfalls Ziel-/Quellverkehrsaufkommen. Wohnen, soziale / touristische Einrichtungen sowie nähräumlichen Versorgungseinrichtungen sind im Bestand begrenzt angesiedelt.

Die Innenstadt, die Altstadt und das Rathaus sind fußläufig und mit dem Fahrrad über die Petribrücke erreichbar. Damit ist die Lage des Quartiers im städtischen Kontext sehr attraktiv. Der Dierkower Damm ist die erschließende Hauptverkehrsverbindung MIV / ÖPNV für das Planungsgebiet, hier bündeln sich die wesentlichen Hauptverbindungen (MIV-, ÖPNV-, Rad-, Fußwege-Netz) im Bestand.

Kfz-Verkehr / MIV - Fließender Verkehr

Das Straßennetz der Stadt Rostock ist hierarchisch gut gegliedert. Damit ist eine klare Funktionseinteilung der Straßenzüge im Bestand sehr gut möglich. Besondere Bedeutung hat in der Stadt der äußere Tangentenring (A19, B105, B104), der die Umlandverkehre rund um Stadtmitte / Hauptbahnhof / Kröpeliner-Tor-Vorstadt aufnimmt und über radiale Verbindungen an den inneren Tangentenring weiterleitet. Das Planungsgebiet liegt zwischen dem inneren und äußeren Tangentenring

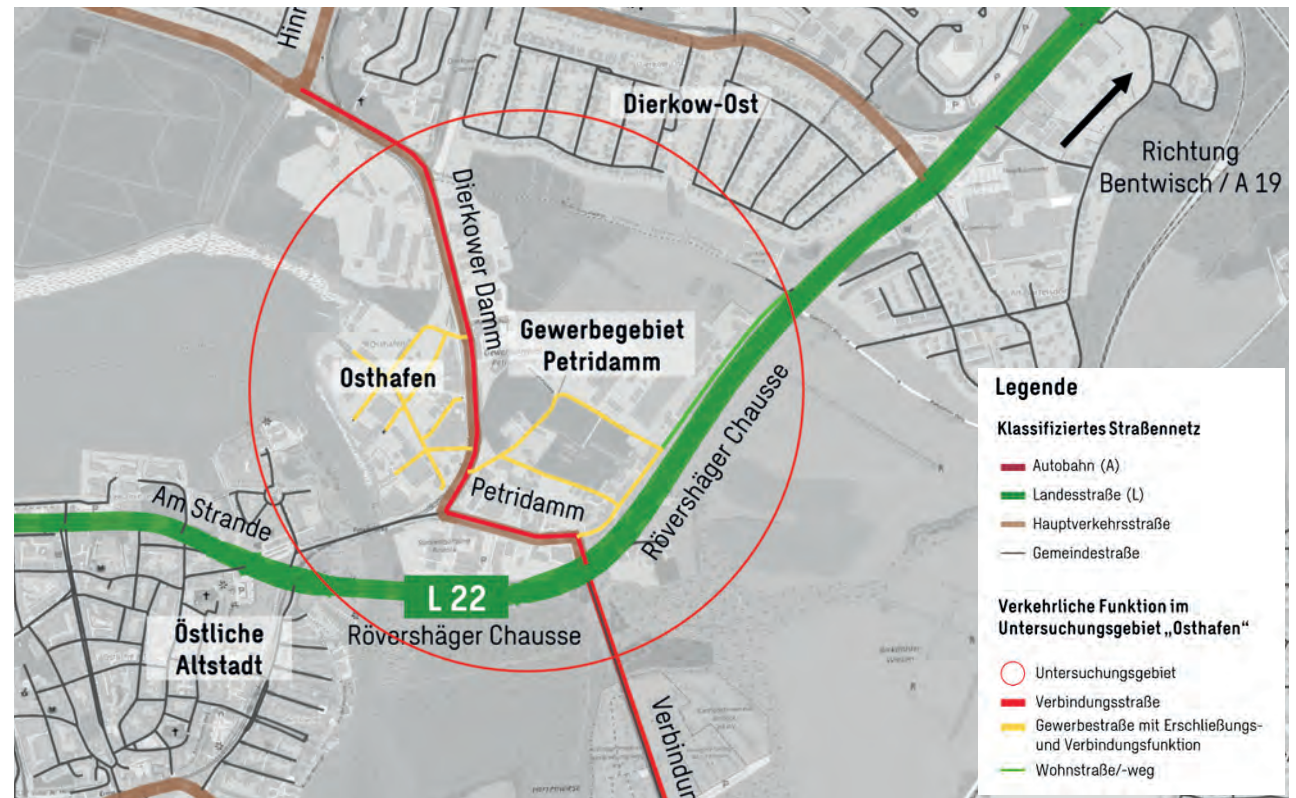


Abb. 34: Klassifiziertes Straßennetz und verkehrliche Funktionen

und wird durch den Petridamm und Dierkower Damm an das Hauptstraßennetz angeschlossen. Der Petridamm / Dierkower Damm ist auch Verbindungsstraße zu den angrenzenden Gebieten der östlichen Wasserlinie (Richtung Gehlsdorf, Tötenwinkel, Dierkow-West). Alle an den Petridamm / Dierkower Damm angeschlossenen Straßen des Planungsgebietes sind entweder als Gewerbestraßen oder als Wohnstraße des untergeordneten Netzes einzustufen, s. Abb. 32 auf Seite 27.

MIV - Ruhender Verkehr

Entlang der Hauptverbindungen Petridamm / Dierkower Damm sind wenige öffentliche Parkplatze ausgewiesen. Vereinzelt parken Fahrzeuge südlich der Schule auf der östlichen Gehwegseite des Dierkower Damms. Mitarbeitende und Kunden der Gewerbebetriebe finden entlang des Petridamm ausreichend Stellplätze auf privaten Grundstücken. Westlich des Petridamms finden sich in

den Gewerbestraßen überwiegend straßenbegleitende unbewirtschaftete und zeitlich unbegrenzte Längsparkstände, diese werden tagsüber gut ausgelastet und ergänzt um Parkplatzflächen auf privatem Grund. In den Gewerbestraßen bei der Knochenmühle, Altkarlshof, Stangenland und am Kreuzgraben wird sowohl das private als auch das öffentliche Stellplatzangebot gut genutzt, die Auslastung ist tagsüber mäßig bis hoch. Die Stellplatzangebote auf privatem Grund sind sehr flächenintensiv. In der Wohnstraße Petridamm wird teils längs, aber auch in Senkrechtaufstellung im öffentlichen Raum bis zum Wendehammer geparkt. In diesem Bereich ist aufgrund der geschlossenen Bauweise die Parkplatzverfügbarkeit auf privatem Grund nur teilweise gegeben.

nMIV - Radverkehr Radnetz

Das existierende Radverkehrsnetz im Plangebiet zeichnet sich insbesondere durch den Verlauf des Fernradweges Berlin-Kopenhagen, entlang des Dierkower Damms aus, welcher das Plangebiet in nord-südlicher Richtung durchquert. Dieser Radweg stellt für die Bürgerinnen und Bürger eine wichtige Verbindungsstrecke dar und wird von vielen zum Durchqueren des Gebiets genutzt. Zudem existiert die Vorplanung zu einem Ausbau der Verbindung zum Radschnellweg Dierkower Damm und Petridamm stellen gemeinsam die zentralen Radverkehrsachsen im Plangebiet dar. Weitere relevante Geh- und Radwegverbindungen innerhalb



Abb. 35: Radwegeführung entlang der Warnow

des Untersuchungsgebietes verlaufen entlang der Warnow, teils unbefestigt, und haben aufgrund von attraktiven Aussichten und Verweilmöglichkeiten vor allem Freizeitcharakter. Dieser Eindruck bestätigt sich auch durch die Ergebnisse der Online-Umfrage. So stellt der Streckenabschnitt an der Warnow nicht nur den am häufigsten genutzten Alltagsweg dar, sondern wird von den Teilnehmenden auch gerne als Ort zum Verweilen und Erholen genutzt. Der Radverkehr wird entlang der Hauptverkehrsstraßen überwiegend getrennt vom Kfz-Verkehr geführt. Im Nebennetz fährt er bei Tempo 30 überwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn.



Abb. 36: Radverkehrsführung und Fehlverhalten im Petridamm 01



Abb. 37: Radverkehrsführung und Fehlverhalten im Petridamm 02

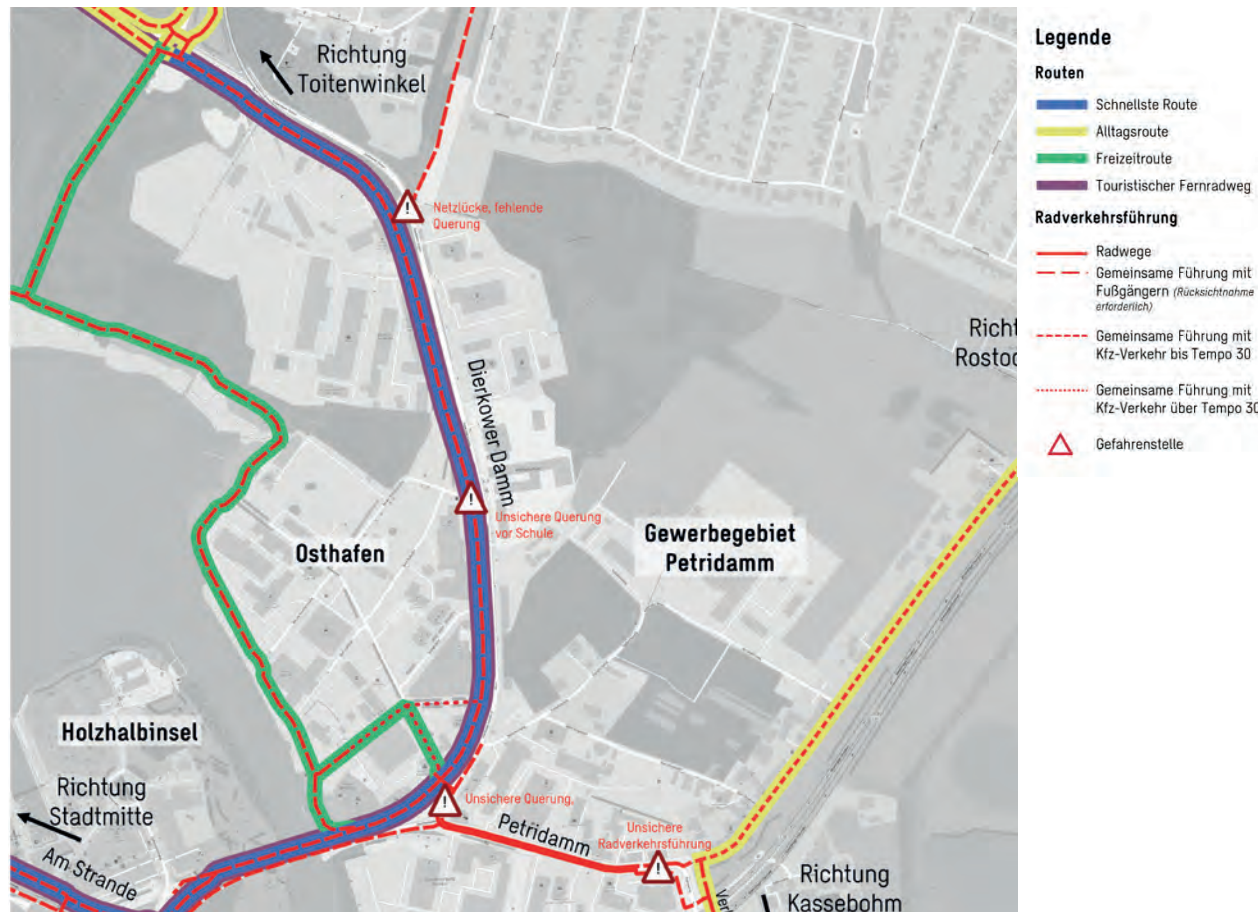


Abb. 38: Existierendes Radnetz und Radverkehrsführung, Darstellung: Sweco GmbH

Öffentliche Fahrradabstellanlagen existieren aktuell nur in geringer Anzahl im westlichen Bereich des Untersuchungsgebiets an der Warnow und Unterwarnow, an der Haltestelle Petridamm und vor der Firma Riedelsche Dachbaustoffe GmbH. Vor der Michaelschule und den angrenzenden Gebäuden gibt es zudem einige Anlehnbügel.

Wesentliche Merkmale und Defizite zum Angebot Radverkehr:

- In den Jahren 2020 und 2021 haben sich im Plangebiet elf Verkehrsunfälle ereignet, mehr als die Hälfte davon mit Beteiligung von Fahrrädern. Die räumlichen Unfallschwerpunkte



Abb. 39: Fahrradabstellanlagen entlang der Unterwarnow

sind nicht exakt identifizierbar.

- Es fehlt derzeit eine direkte Radweganbindung der Dierkower Höhe an den Dierkower Damm.
- Es fehlt vom Geh- und Radweg entlang des Dierkower Damms eine direkte Quermöglichkeit zur Michaelschule. Insbesondere für Rad fahrende Kinder ist die Führung über die vorhandene Straßenbahn-Haltestelle ungünstig und unsicher. Der Dierkower Damm bedeutet allgemein eine hohe Trennwirkung für Radfahrende.
- Die Radverkehrsführung östlich des Dierkower Damms ist unklar und lückenhaft. Die Michaelschule ist nicht ausreichend sicher an das Radwegenetz angebunden.
- Der Kreuzungsbereich Petridamm/Verbin-

dungsweg stellt für Radfahrende eine Gefahrenstelle dar. Insbesondere die Führung des Radverkehrs aus Westen kommend vom Seitenraum über die Fahrbahn auf den Schutzstreifen birgt ein hohes Risiko für unsichere Radfahrende. Es ist vermehrt Fehlverhalten zu beobachten.

Fußverkehr

Fußverkehrsnetz

Die Petribrücke stellt für den Fußverkehr die direkte Verbindung zwischen Osthafen/Petridamm und Altstadt dar. Nach Norden Richtung Dierkow-West stellt der Dierkower Damm die direkteste Verbindung und schnellste Route dar. Es ist daher nicht verwunderlich, dass ca. 120 von 572 der Teilnehmenden aus der Online-Umfrage sich zu Fuß in dem Quartier bewegen. Dies ist allerdings wahrscheinlich auf den Fußverkehr entlang der Unterwarnow zurückzuführen. Dieser kann entweder westlich entlang eines gemeinsamen Zweirichtungs- Geh- und Radweges oder östlich der Fahrbahn begangen werden. In Richtung Osten besteht die Möglichkeit, den Petridamm entlangzulaufen oder den Fußweg An der Zingelwiese zu nutzen.

Von hoher Bedeutung für den Fußverkehr ist die Michaelsschule, deren Zugang über den östlichen Gehweg des Dierkower Damms möglich ist. Innerhalb des Plangebietes existiert ein Fußwegenetz, das die Nutzungsschwerpunkte miteinander verbindet, allerdings einige Netzbrüche aufweist:

- Eine sichere Ost-West-Querung Dierkower Damm existiert auf Höhe der Schule nur für den Kfz- und den Radverkehr. Das Queren zu Fuß ist gefährlich.
- Insbesondere entlang des Dierkower Damms im Abschnitt Kadammsweg - Schule sorgen parkende Fahrzeuge im Seitenraum für Sicherheitsmängel entlang des Schulwegs.
- Die Barrierefreiheit an den Straßenbahnhaltestellen sowie an Querungsstellen ist zum Teil, aber nicht durchgängig gegeben.
- Teils existieren Gehwege nur einseitig, z.B. entlang den Straßenzügen Altkarlshof, Stangenland, Petridamm.
- Die Oberflächenqualität einiger Fußwege ist mangelhaft, u.a. im Kadammsweg, An der Zingelwiese und entlang der Warnow. Gleichzeitig verfügen die Geh- und Radwege entlang der Warnow über hohe Aufenthalts- und Freizeitqualitäten.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) Straßenbahn und Busverkehr

Im Plangebiet umfasst das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs den Straßenbahn- und Busverkehr.

Die Straßenbahn ist im Petridamm/Osthafen das prägendste ÖPNV-Angebot. Sie verläuft als Linien 1, 2, 3 und 4 als Nord-Süd-Trasse durch das Plangebiet und soll zukünftig den Großteil des Quell-/Ziel-Verkehrs im Gebiet für die quartiersansässigen Nutzungen aufnehmen. Bislang nutzen

ca. 23 % der Teilnehmenden der Online-Umfrage die Straßenbahn als primäres Fortbewegungsmittel, um in das Quartier zu gelangen. Neben der Straßenbahn wird das Planungsgebiet durch die Nachtbuslinie F2 sowie die überregionale Linie 112 (Ruf-Bus) angebunden.

Linienverlauf

Grundsätzlich besteht über die Straßenbahnlinien eine direkte Anbindung an das Stadtzentrum und die Orts- bzw. Stadtteile Toitenwinkel und Dierkow nach Norden. Auch die westlich an die Warnow angrenzenden Stadtteile sind über das Straßennetz bis nach Lichtenhagen erreichbar. Dagegen sind die Ortsteile im Südosten, wie Brinckmansdorf nicht direkt über die Straßenbahn an das Planungsgebiet angeschlossen.

Die Straßenbahn fährt unabhängig vom sonstigen Verkehr entlang des Dierkower Damms auf einer eigenen Trasse. Zentrale Knotenpunkte/Umsteigepunkte sind ausgehend vom Planungsgebiet je nach Ziel die Haltepunkte Dierkower Kreuz (TRAM, BUS), Steintor IHK (BUS, TRAM) sowie der Hauptbahnhof (ICE, RE, RB, S-Bahn, BUS, TRAM). Der Buslinienverkehr im Plangebiet konzentriert sich auf die Rövershäger Chaussee und verläuft damit entlang der südlichen Plangebietsgrenze in Ost-West-Richtung. Weitere Buslinien verkehren nicht. Eine Schnittstelle mit der Straßenbahn ergibt sich an am Stadthafen, südwestlich des Plangebietes.

Betriebszeiten und Taktung

Die Betriebszeiten und Taktung an Werktagen der oben genannten Straßenbahnlinien können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Alle vier Straßenbahnen weisen im Plangebiet den gleichen Linienverlauf auf, daher verdichtet sich der Takt im Quartier entsprechend. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen verkehren die Linien in ausgedünnten Taktzeiten. Die beiden Straßenbahnhaltestellen „Petridamm“ und „Dierkower Damm“ sind barrierefrei erreichbar und mit taktilen Elementen ausgestattet. Sie weisen Überdachungen und Sitzmöglichkeiten auf. Auch elektronische Anzeigetafeln sind vorhanden.

Gemäß der Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sollte der Einzugsbereich von Straßenbahnen in Mittel- und Oberzentren maximal 300 bis 500 m Luftlinienentfernung betragen. Auch der aktuell vorliegende Nahverkehrsplan definiert 400 m als maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle, verweist zusätzlich auf die Relevanz des benötigten Zeitaufwandes. Gemäß nachstehender Abbildung (folgende Seite) ist die Fläche des Plangebiets im Norden, Süden und Westen nahezu vollständig abgedeckt, die Erreichbarkeiten sind demzufolge als gut zu bewerten. Der Osten mit den Wohnhäusern entlang des Petridamm weist dagegen Mängel in der Abdeckung der öffentlichen Verkehrsangebote auf.

Linie	Typ	Betriebszeit	Takt Hauptverkehrszeit	Takt Nebenverkehrszeit	Takt Spätverkehrszeit
1	Straßenbahn	04 bis 0 Uhr	10 Minuten	20 Minuten	30 Minuten
2	Straßenbahn	06 bis 17 Uhr	20 Minuten	60 Minuten	60 Minuten
3	Straßenbahn	04 bis 0 Uhr	20 Minuten	30 Minuten	30 Minuten
4	Straßenbahn	05 bis 20 Uhr	20 Minuten	30 Minuten	60 Minuten
F2	Bus (Nachtbus)	0 bis 04 Uhr	60 Minuten, Samstag, Sonn- und Feiertag: 30 Minuten		
112	Bus	06 bis 17 Uhr	Der Anruflinienbus verkehrt nach telefonischer Anmeldung.		

Tabelle 1: Betriebszeiten und Taktung (Stand Juni 2023)

Zur besseren ÖPNV-Anbindung des Warnowquartiers sowie des angrenzenden Stadtparks (Rostocker Oval) ist eine Verlegung der Haltestelle Dierkower Damm weiter nach Norden vorgesehen. Die vorhandene Haltestelle soll zurückgebaut und stattdessen eine weitere Haltestelle am Dierkower Damm direkt nördlich der Michaelschule errichtet werden.

Wesentliche Merkmale und Defizite zum Angebot ÖPNV:

- Die Lage der Straßenbahnhaltestellen zur Michaelschule ist ungünstig, aufgrund dessen, dass keine der beiden Haltestellen in direkter Nähe zum Schuleingang liegt. Die Haltestellen

befinden sich 250 m bzw. 350 m vom Schuleingang entfernt.

- Die Straßenbahntrasse weist allgemein eine hohe Trennwirkung in Ost-West-Richtung auf.
- Die Vorgabe der maximalen Haltestellenerreichbarkeit wird im östlichen Teilbereich des Plangebietes, insbesondere im östlichen Petridamm und entlang des Karlshöfer Wegs nicht erreicht. Die Laufentfernungen zur Straßenbahn liegen teils über 400 m Luftlinie.
- Bus- und Bahnhaltestelle Am Petridamm liegen ca. 350 m voneinander entfernt, ein Umstieg ist nicht einfach oder schnell möglich
- Die Stadtteile im Südosten, wie Brinckmansdorf sind nicht direkt, sondern nur über Umstiege erreichbar.



Abb. 40: ÖV-Linien und Haltestellenerreichbarkeiten

Intermodale Mobilität

P+R-Anlagen ermöglichen die Verknüpfung von PKW und ÖPNV und tragen dazu bei, den MIV in den Innenstädten zu reduzieren. In der Stadt Rostock und Umgebung sind insgesamt zwölf

P+R-Anlagen ausgewiesen. Im Plangebiet selbst existieren keine Anlagen, wobei die P+R-Anlage Dierkower Kreuz einem Umstieg auf die Straßenbahn nördlich des Plangebietes ermöglicht. Ausgewiesene, öffentliche Bike+Ride-Anlagen (B+R) existieren im Untersuchungsgebiet nicht. Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ist im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Petridamm durchaus ausbaufähig. In Rostock ist bislang die Variante des stationsbasierten Carsharings mit drei Varianten vertreten, wobei im Gebiet Osthafen-Petridamm selbst keine Carsharing-Stationen verortet sind. Der Großteil der Carsharing-Stationen befindet sich im Stadtgebiet westlich der Warnow.

Im Bereich des Bike-Sharing existiert in Rostock das Angebot der Deutschen Bahn (Call-a-Bike) mit Verleihstation am Hauptbahnhof sowie am Bahnhof in Warnemünde. Im Planungsgebiet selbst besteht aktuell kein Fahrradverleihangebot. Eine Ergänzung im Carsharing-Bereich bietet das Lastenrad-Verleihsystem in Rostock mit bislang drei Fahrzeugen, die an den drei Mobilpunkten Rostocks entliehen werden können.

In der Gesamtstadt bieten aktuell drei Anbieter ihre E-Scooter an. Die Stadtverwaltung hat sich mit den Anbietern auf Rahmenbedingungen für den Betrieb geeinigt, wozu unter anderem die Ausweisung von Parkverbotszonen zählt.

In Rostock existieren sogenannte Mobilpunkte,

an denen mehrere Angebote umweltfreundlicher Verkehrsmittel gebündelt werden. Die Standorte befinden sich alle im Stadtgebiet westlich der Warnow (Gertrudenplatz, Ulmenmarkt, Ulmenstraße / Polizei) und bislang nicht im Gebiet Petridamm/Osthafen. Aus der Online-Umfrage lässt sich deutlich die Nachfrage nach einer klimaschonenden Mobilität sowie einer Intermodale Mobilität erkennen. Für mehr als 30% spielt der Handlungsbereich eine übergeordnete Rolle.

Zusammenfassend fällt das derzeitige Angebot an Umsteigemöglichkeiten und alternativen Mobilitätsangeboten im Vergleich zur Gesamtstadt relativ gering aus.

- Attraktive Lage zur Innenstadt und gute verkehrliche Anbindungen
- Hauptverkehrsachsen sind der Dierkower Damm und der Petridamm
- Hohes Quell- und Zielverkehrsaufkommen
- Straßenbahnlinie mit direkter Anbindung an das Stadtzentrum
- Geringes Angebot an Umsteigemöglichkeiten und alternativen Mobilitätsangeboten

Nutzungen

Gebäudenutzung im Erdgeschoss

Nutzung

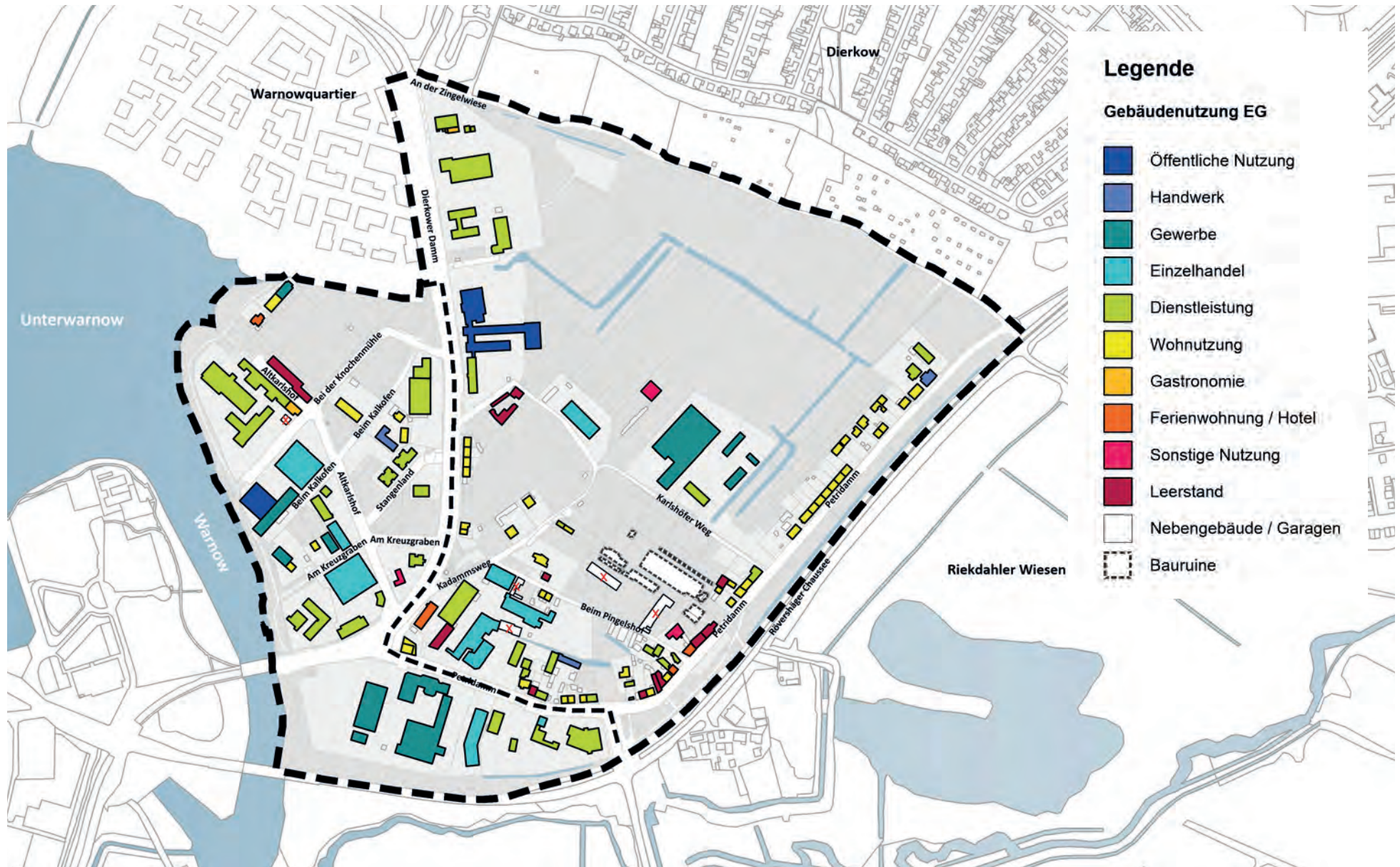


Abb. 41: Gebäudenutzung im Erdgeschoss

Maßstab 1:7.500

Art der baulichen Nutzung

Für das Untersuchungsgebiet sind zwei Bebauungspläne aus dem Jahr 2000 maßgebend für die Art der baulichen Nutzung. Der Bebauungsplan Nr. 13.GE.77 für das Gewerbegebiet Petridamm setzt insbesondere Mischgebiete und Gewerbegebiete fest. Gemischte Nutzungen sollen nördlich des Petridamms und im Bereich der Michaelschule und südlich davon realisiert werden. Der Bebauungsplan Nr.13.GE.93 „Gewerbegebiet Osthafen“ setzt Sondergebiete, Gewerbegebiete und Kerngebiete fest. Der nördliche Teil des Bebauungsplanes ist als Sondergebiet festgesetzt. Der östlich an den Dierkower Damm angrenzende Bereich ist als Kerngebiet festgesetzt. Der westliche und mittlere Teil des Osthafens ist als Gewerbegebiet festgesetzt.

Ergeschossnutzung

Das Gebiet ist überwiegend durch Gewerbe- und Büronutzungen geprägt. Eine Vielzahl von eingeschossigen Gewerbehallen sind entlang des Petridamms in Richtung Dierkower Damm und nördlich des Dierkower Damms vorzufinden, weshalb den Erdgeschossnutzungen eine größere Bedeutung zuzuschreiben ist. Aperiodische Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote sind dabei die dominierenden Nutzungsformen, wobei die Automobilbranche in Form von Autohäusern und Werkstätten überwiegt. Weitere Dienstleistungsbetriebe sind an den Hauptverkehrsadern Dierkower Damm

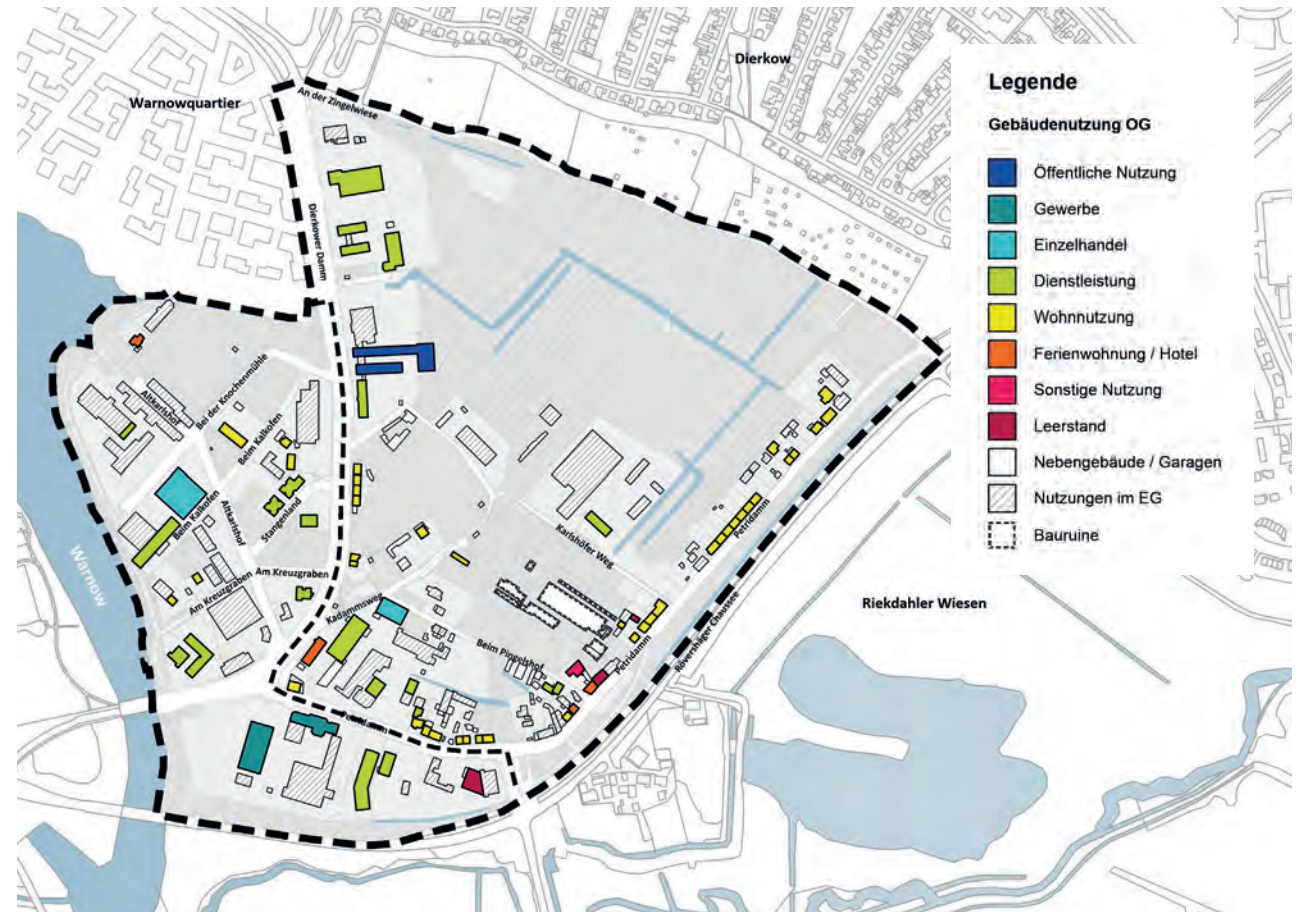


Abb. 42: Gebäudenutzung in den Obergeschossen

Maßstab 1:10.000

und Petridamm angesiedelt. Öffentliche Nutzungen bestehen mit der Michaelschule (Dierkower Damm 39), der Stadtreinigung (Petridamm 26) und mit dem Betriebshof des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Bei der Knochenmühle 28). Darüber hinaus gibt es vier Beherbergungs-

betriebe im Gebiet. Wohnnutzungen sind vor allem im nördlichen Bereich des Petridamms in Richtung Dierkow vorhanden. Im Bereich des Osthafens sind die Wohnnutzungen überwiegend mit gewerblichen Nutzungen gekoppelt. Leerstände sind vor allem im gewerblichen Bereich zu finden. Entlang des Petridamms sowie im Gebiet in Richtung Dier-

kower Damm und im Altkarlshof gibt es Leerstände (u.a. eine ehemalige Pension, Gewerbehallen und eine Hofstelle).

Obergeschossnutzung

Eingeschossige Gewerbebauten prägen das Ortsbild. Die Anzahl der mehrgeschossigen Gebäude ist daher vergleichsweise gering. Nördlich des Dierkower Damms und entlang des Petridamms sind zwei- und mehrgeschossige Bürogebäude und Mehrfamilienhäuser zu finden. In den Obergeschossen entlang des Petridamms findet sich überwiegend Wohnnutzung. Die drei Hotels „Hotel Warnow“, „Hotel Citymaxx“ und die Hotel-Pension Petridamm mit ihren insgesamt vier Hotelgebäuden sind ebenfalls mehrgeschossig. Das Hotel Warnow bietet die Möglichkeit dort Tagungen auszurichten (Quelle: Interessengemeinschaft Osthafen Rostock o.J.). Darüber hinaus verfügen auch die öffentlichen Gebäude der Stadtreinigung sowie das Hauptgebäude der Michaelschule über ein oder mehrere Obergeschosse.

Einzelhandel und Gastronomie

Am Petridamm, am Kadammsweg und am Altkarlshof sind mehrere Autohändler und Werkstätten angesiedelt. Nahversorgungsangebote für den täglichen Bedarf fehlen im Gebiet. Abb. 41 zeigt, dass der größte Teil des Gebietes außerhalb der genormten fußläufigen Distanz von 600 m liegt (vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2018).



Abb. 43: Fußläufige Erreichbarkeit strukturprägender Lebensmittelmärkte (Zuschnitt aus Einzelhandelskonzept 2018, S. 61)

Das Nahversorgungszentrum Holzhalbinsel mit einem Vollversorger, einem Discounter, einer Drogerie und einer Apotheke sowie weiteren gastronomischen und Dienstleistungsangeboten bietet fußläufige Einkaufsmöglichkeiten für die Bewohner und weiteren Nutzergruppen des südlichen Planungsgebietes. Insbesondere vor dem Hintergrund der zukünftigen Stärkung des Wohnens sind Nahversorgungsangebote im Gebiet zu ergänzen. Gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept wird für das gesamte Planungsgebiet eine fußläufige Erreichbarkeit gefordert.

Das gastronomische Angebot besteht aus einer Pizzeria mit Lieferdienst „Pizza House Rostock“, einem Bistro „BLAUER ESEL“ und einem Imbiss „Schnitzel Ösi“. Diese sind neben Gewerbebetrieben an der Knochenmühle und am Dierkower Damm sowie in einem Wohn- und Geschäftshaus Ecke Petridamm angesiedelt. Das Angebot orientiert

sich vor allem an den Bedürfnissen der Beschäftigten im Gebiet Osthafen-Petridamm. Aus der Online-Befragung geht jedoch deutlich hervor, dass sich über 50 % der Teilnehmenden ein größeres gastronomisches Angebot wünschen. Hinsichtlich des aktuellen Einzelhandelsangebotes besteht eine grundsätzliche Zufriedenheit mit dem Nahversorgungsangebot in den angrenzenden Gebieten (z.B. Holzhalbinsel).

- Einzelhandel- und Dienstleistungsangebote des aperiodischen Bedarfs
- Fehlende Nahversorgungsangebote sowie gastronomische Angebote
- Michaelschule als wichtige öffentliche Anker-nutzung
- Vereinzelt gewerblicher Leerstand

Analyse Bildung und Betreuung



Abb. 44: Analyse Bildung und Betreuung

Maßstab 1:12.000

Bestandsaufnahme Soziale Situation

Aktuell gibt es im Plangebiet aufgrund der überwiegenden gewerblichen Bebauung wenige soziale Einrichtungen / Angebote. Daher werden in der Bestandsaufnahme teilweise die Angebote der benachbarten Innenstadt und der nördlich gelegenen Großwohnsiedlung Dierkow mitbetrachtet. Außerdem werden die, für die einzelnen Themen grundsätzlichen planungsrelevanten Aussagen und Anforderungen dargestellt.

Schulen und Kindertagesstätten

Als einzige Bildungseinrichtung im Plangebiet ist die private St. Michaelschule am Dierkower Damm 39 zu nennen. Dabei handelt es sich um ein Schulkonzept, das Kindergarten, Grundschule, Förderschule, Gesamtschule und Hort vereint. Insgesamt gibt es 215 Plätze in freier Trägerschaft für Kinder mit und ohne Beeinträchtigung, für die ein Schulgeld erhoben wird. Diese Schule ist aufgrund ihres besonderen Profils wenig gebietsbezogen und wird stadtweit gewählt. Das Plangebiet gehört zum Schulcampus der Grundschule John Brinkmann südlich der Rövershäuser Chaussee an der Tessiner Straße. Die öffentliche Grundschule John Brinkmann ist ca. 3 km entfernt vom Gebiet und somit ist eine fußläufige Erreichbarkeit nicht gewährleistet. Der Schulentwicklungsplan der Stadt Rostock muss hier langfristig auf die Bedarfe angepasst werden. Als weiterführende Schule ist das unmittelbar angrenzende Musikgymnasium

Käthe Kollwitz zu nennen. Im Umkreis von 4 km gibt es weitere Gesamtschulen, Regionalschulen und auch Gymnasien.

Die Auslastung der Hortplätze ist laut dem Schulentwicklungsplan in Dierkow bei 101%, in den Stadtbereichen Toitenwinkel, Gehlsdorf und Brinckmansdorf zwischen 97 und 99%. Mit der Bevölkerungsprognose, die von einer steigenden Zahl von Kindern im Grundschulalter ausgeht, wird die Nachfrage nach Hortplätzen weiter steigen. Kindertagesstätten und Kinderkrippen gibt es kaum im Gebiet, die nächsten Einrichtungen sind im benachbarten Stadtteil Dierkow und in der Innenstadt zu finden. In Dierkow gibt es mehrere große Kitas mit über 100 Krippen/Kita- und Hortplätzen. Eine Kitabedarfsplanung muss frühzeitig an die geänderten Bedarfe angepasst werden. Im Stadtteil Brinckmansdorf, zu dem das Gebiet gehört, liegt die Auslastung der Plätze in Kindertageseinrichtungen bei 97,6%. In der Fortschreibung des ISEK wird für den Versorgungsraum 6, in dem das Projektgebiet, liegt in den nächsten zehn Jahren aufgrund stark steigender Kinderzahlen der Bedarf an weiteren Kindertageseinrichtungen entstehen.



Abb. 45: Michaelschule Frontansicht



Abb. 46: Michaelschule Rückwärtiger Bereich

Gesundheit und Leben im Alter

Angebote im Gesundheitsbereich (Ärzte, Apotheken, Kliniken, Sanitätshäuser) gibt es im benachbarten Stadtteil Dierkow und in der Innenstadt. In Dierkow sind in zwei Ärztehäusern alle wichtigen Allgemein- und Fachärzte zu finden. Angrenzend an das Gebiet gibt es eine Tagesklinik für Kinder- und Jugendpsychiatrie, Dierkower Höhe. Eine Versorgung mit ambulanten Diensten, betreutes Wohnen, Kurzzeitpflege und vollstationäre Pflegeeinrichtungen ist bisher im Gebiet nicht gegeben, jedoch von 14% der Teilnehmenden aus der Online-Befragung erwünscht. Es gibt drei ambulante Pflegedienste in Dierkow und Alt Bartseldorf, die Tagespflege „Am Schäfersteich“ in Toitenwinkel, zwei Seniorenwohnanlagen in Brinckmansdorf und eine Kurzzeitpflege am Gaffelschonerweg. Die Bevölkerungsprognose weist für das Stadtgebiet in den nächsten Jahren eine Zunahme der älteren Bevölkerung aus, so dass eine Kapazitätserweiterung im Pflegebereich notwendig wird.

Kultur und Gemeinschaft

Mit der Culttourhalle PI 13 befindet sich direkt im Gebiet beim Pingelshof 13 eine In-Location für Events und Feierlichkeiten. Außerdem gibt es hier die Möglichkeit Tanzkurse zu besuchen und Musikunterricht im Bereich Pop, Flamenco und Jazz zu belegen. Der „Elements e. V.“ ist ein freier Träger, der unter anderem einen interkulturellen Treff und



Abb. 47: Gesundheit und Pflege

Maßstab 1:18.000

interkulturelle Projekte anbietet und im Dierkower Damm 29a verortet ist. Das generelle Interesse an Kulturmöglichkeiten ist auch aus der Online-Befragung erkennbar. Knapp 20% der Befragten wünschen sich ein größeres kulturelles Angebot. Der Weihnachtsmarkt und das Osterfeuer bei den Zingelwiesen stellen aktuell wichtige nachbar-

schaftliche Veranstaltungen für das Gebiet dar. Einige weitere Vereine haben ihren Einrichtungssitz im Projektgebiet (DAV, zurück zur Arbeit e. V.) Außerdem ist das Landesjugendwerk der AWO am Dierkower Damm 29 verortet und bietet verschiedene Angebote und Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, die sich über das gesamte Stadtge-

biet verteilen. In der Dierkower Allee ist der Verein Wohltat e. V. ansässig der unter anderem die Suppenküche in Rostock betreibt, Herausgeber der Straßenzeitung Strohalm ist und für die Kinder der Grundschule Ostseekinder täglich ein kostenloses Frühstück anbietet. Diese Akteure sind wichtige mögliche Beteiligte bei der Entwicklung des Gebiets. In Dierkow gibt es das Stadtteil- und Begegnungszentrum Dierkow, in Trägerschaft der Volkssolidarität Kreisverband Rostock Stadt e. V., mit Angeboten im Bereich der sozialräumlichen Arbeit der Jugendhilfe und der Gemeinwesenarbeit. Die Angebote hier sind vor allem auf den direkten Stadtteil bezogen und können eher wenige Synergieeffekte für das Programmgebiet entwickeln. Allerdings kann das Haus als Vorbild für ein eigenes, im Gebiet zu entwickelndes Begegnungszentrum genutzt werden.



Abb. 49: PI 13 Culttourhalle, Quelle: Sweco GmbH



Abb. 48: Kultur, Freizeit und Vereine

Maßstab 1:18.000

Spiel, Sport und Jugend

Im direkten Plangebiet sind keine Spiel- und Sportangebote für Kinder und Jugendliche vorhanden, diese befinden sich in den benachbarten Wohngebieten. Hier gibt es vor allem in Dierkow eine Reihe von Kinderspielplätzen und Kleinfeldanlagen.

Letztere sind in den überwiegenden Fällen Schulsportanlagen, ob hier eine öffentliche Nutzung unabhängig von der schulischen Nutzung vorliegt, ist zu prüfen. In der Online-Umfrage äußerten knapp 31% der Teilnehmenden den Wunsch nach einer Angebotsverbesserung von Spiel- und Sportmöglichkeiten im Gebiet.



Abb. 50: Spiel und Sport

Maßstab 1:18.000

Um eine flächendeckende Versorgung mit Spielplätzen zu gewährleisten, muss der Bedarf in Abhängigkeit von der Bevölkerungsstruktur und -verteilung analysiert werden. Instrument hierfür ist das Spielplatzkonzept Rostock, das 2015 fortgeschrieben wurde. Auch ist es im §8 Abs. 2 Landesbauordnung M-V verankert. Im Rahmen

der Fortschreibung des Landschaftsplanes wurde 1999 unter Federführung des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege mit der Spielbereichsentwicklungsplanung begonnen. Pläne liegen für die Ortsteile Reutershagen, Südstadt und Biestow vor. Für Rostock wurde ein stadtspezifischer Nettospielflächenwert von 7,5 m² / Kind

ermittelt. Die Verantwortung für Kleinkinderspielplätze hat die Stadt den Wohneigentümern zugewiesen und ist in einer Satzung geregelt. Die DIN 18304-1 enthält Aussagen zur Erreichbarkeit von Spielplätzen. Neben den Richtwerten in m² sollen Spielplätze für Kinder bis 6 Jahre Spielplätze im Umkreis von 200 m liegen, für Kinder bis 12 Jahre im Umkreis von max. 400 m.

Größere Straßen - im Plangebiet der Dierkower Damm - zerschneiden ohne Querungshilfen die vorgegebenen Einzugsbereiche der Spielmöglichkeiten, so dass die Teilgebiete Petridamm und Osthafen zumindest für jüngere Kinder unabhängig voneinander gedacht und entwickelt werden müssen.

- Soziale Angebote vorrangig in benachbarten Gebieten
- Steigender Bedarf an Bildungs-, Betreuungs- und Gesundheitseinrichtungen bei zunehmender Wohnnutzung zu erwarten
- Fehlendes kulturelles Angebot im Gebiet
- Mangel an Treffpunkte und Veranstaltungsorten
- Fehlende Erreichbarkeit von Spiel- und Sportflächen

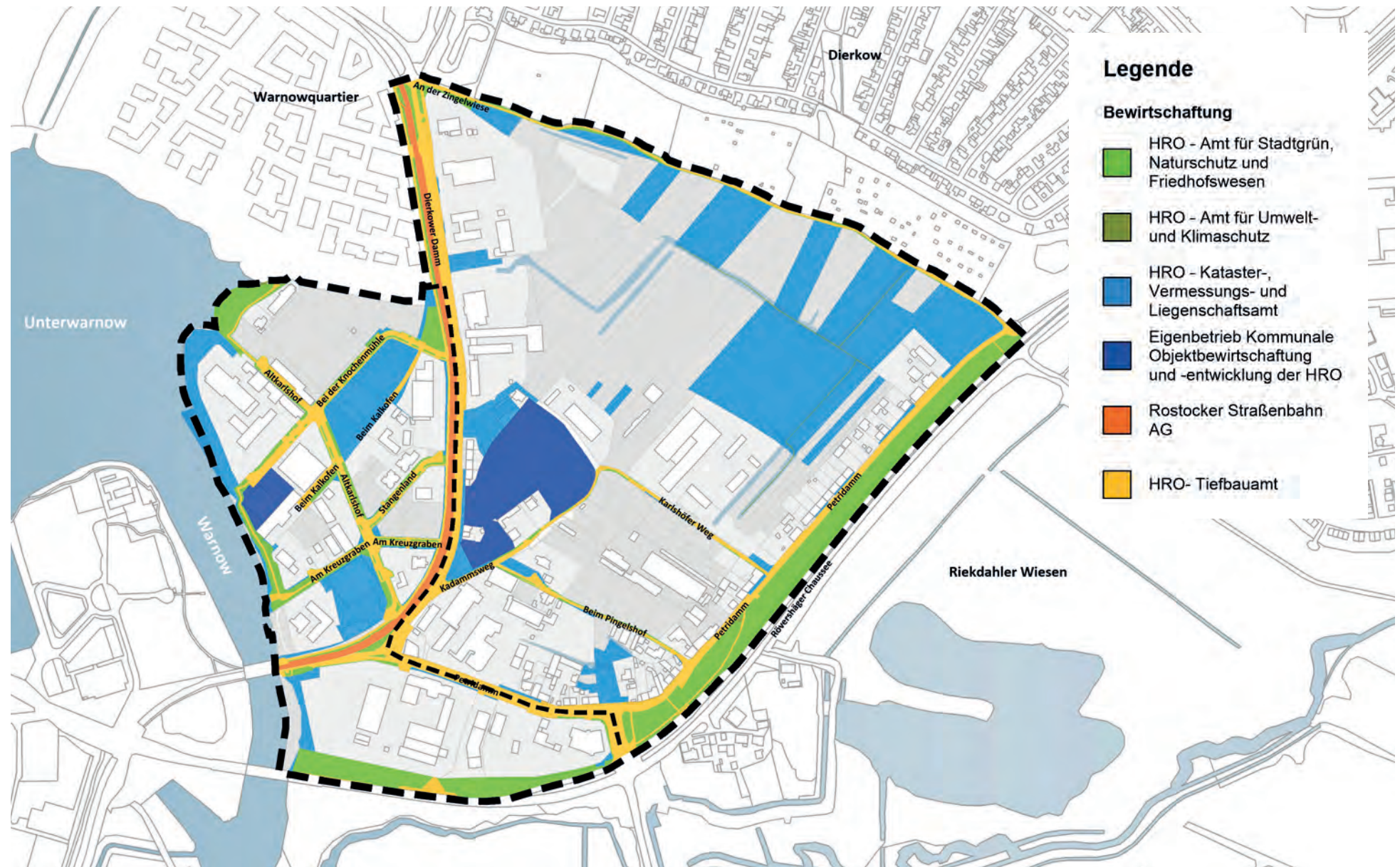


Abb. 51: Analyse Bewirtschaftung

Maßstab 1:7.500

Bestandsaufnahme Eigentum

Privatflächen und Gebäude

Der überwiegende Teil der Gebäude und Flächen im Gebiet befindet sich in Privatbesitz. Die Gebäude am Altkarlshof 19 und Dierkower Damm 39 sind öffentliches Eigentum. Die restlichen Flächen befinden sich in kommunalem und kirchlichem Besitz. Die kommunalen Flächen werden vom Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt bewirtschaftet sowie je nach Nutzung und Funktion von anderen Ämtern der Stadt Rostock (siehe Abb. 47). Die Flächen der Michaelschule gehören zur Evangelischen Stiftung Michaelshof aus Gehlsdorf.

Verkehrsflächen

Die Hauptverkehrsflächen befinden sich im Eigentum der Stadt. Dazu gehören der Dierkower Damm, der Petridamm, der Altkarlshof sowie weitere Zufahrten. Die Straßen werden im Eigenbetrieb vom Tiefbauamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bewirtschaftet. Die Rostocker Straßenbahn AG ist für die Straßenbahnflächen entlang des Dierkower Damms in Richtung Warnowquartier zuständig. Die Zufahrten auf Privatgrundstücke sind Privatflächen und somit fällt die Bewirtschaftung in die Hände der Eigentümer.

Grünflächen

Öffentliche Grünflächen im städtischen Eigentum



Abb. 52: öffentliche Uferzone

sind entlang der Uferkante vorhanden. Die weitgehend zusammenhängende Fläche wird durch eine private Fläche zwischen der Petribrücke und der Straße am Kreuzgraben unterbrochen. Für die Bewirtschaftung der städtischen Flächen ist das Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt und das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen zuständig. Die Moor-, Acker- und Brachflächen im Nordosten und im Westen des Gebietes befinden sich teils in städtischem und privatem Besitz. Eine Besonderheit stellt das Grundstück zwischen dem Dierkower Damm und dem Kadammweg dar. Dieses Gelände befindet sich im Betriebsvermögen des Eigenbetriebes Kommunale Objektbewirtschaftung und Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Die Grünflächen

in unmittelbarer Straßennähe sind im Besitz der Stadt und werden vom Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen bewirtschaftet.

- Gebäudebestand vorwiegend im privaten Eigentum
- Mehr als die Hälfte der Flächen im privaten Eigentum
- Hauptverkehrsflächen im Eigentum der Stadt
- Grünflächen entlang der Uferkante und der Rövershäger Chaussee größtenteils in städtischem Besitz

Zusammenfassung

Im Westen des Plangebietes dient die weitläufige Zingelwiese mit ihren naturnahen Feuchtwiesen und Gehölzen als Naherholungsgebiet. Die Zingelwiese ist ein wichtiger Lebensraum für Flora und Fauna. Darüber hinaus sorgen die vorhandenen Grünflächen im Zusammenspiel mit dem Baumbestand entlang der Unterwarnow für eine positive Freiraumgestaltung. Die Flächen bieten Raum für eine resiliente, zukunftsfähige Weiterentwicklung des Gebietes. Entlang des Petridamms bildet der prägende Baumbestand einen natürlichen Sichtschutz zur Rövershäger Chaussee. Diese natürliche Barriere reicht nicht aus, um die angrenzende Wohnbebauung ausreichend vor Straßenverkehrslärm zu schützen. Die Lärmbelastung ist entlang des Dierkower Damms und des Petridamms besonders hoch. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden verschiedene Gefahrenpunkte insbesondere für Fußgänger und RadfahrerInnen entlang der oben genannten Straßen identifiziert. Positiv hervorzuheben ist die Fahrradinfrastruktur entlang des Dierkower Damms und der Uferkante. Die Verkehrsflächen am Petridamm, am Karlshöfer Weg sowie in Teilbereichen des Dierkower Damms weisen schadhafte Beläge auf.

Im Gebiet besteht ein hohes Nachverdichtungspotenzial aufgrund von Baulücken und untergenutzten Flächen (z.B. am Dierkower Damm, beim Pingelshof und im Bereich Osthafen). Im Bereich des Osthafens und entlang des Dierkower Damms sind in den letzten Jahren Neubauten entstanden.



Abb. 53: Zingelwiese



Abb. 54: Grünfläche an der Unterwarnow

Das Schulgebäude der Michaelschule und der Bürokomplex am Kreuzgraben 1 nahe der Petribrücke wirken sich positiv auf das Gebiet aus.

Insgesamt sind im Plangebiet viele Grün- und Freiflächen vorhanden. Die Blickbeziehungen zur Innenstadt und zur Unterwarnow sind ein wichtiges

charakteristisches Merkmal des Areals. Das Gebiet profitiert von einer guten Verkehrsanbindung und der fußläufigen Erreichbarkeit der Altstadt und des neu entstehenden Warnowquartiers. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass für das Gebiet der Wunsch nach mehr freiräumlichen und kulturellen Nutzungen besteht.

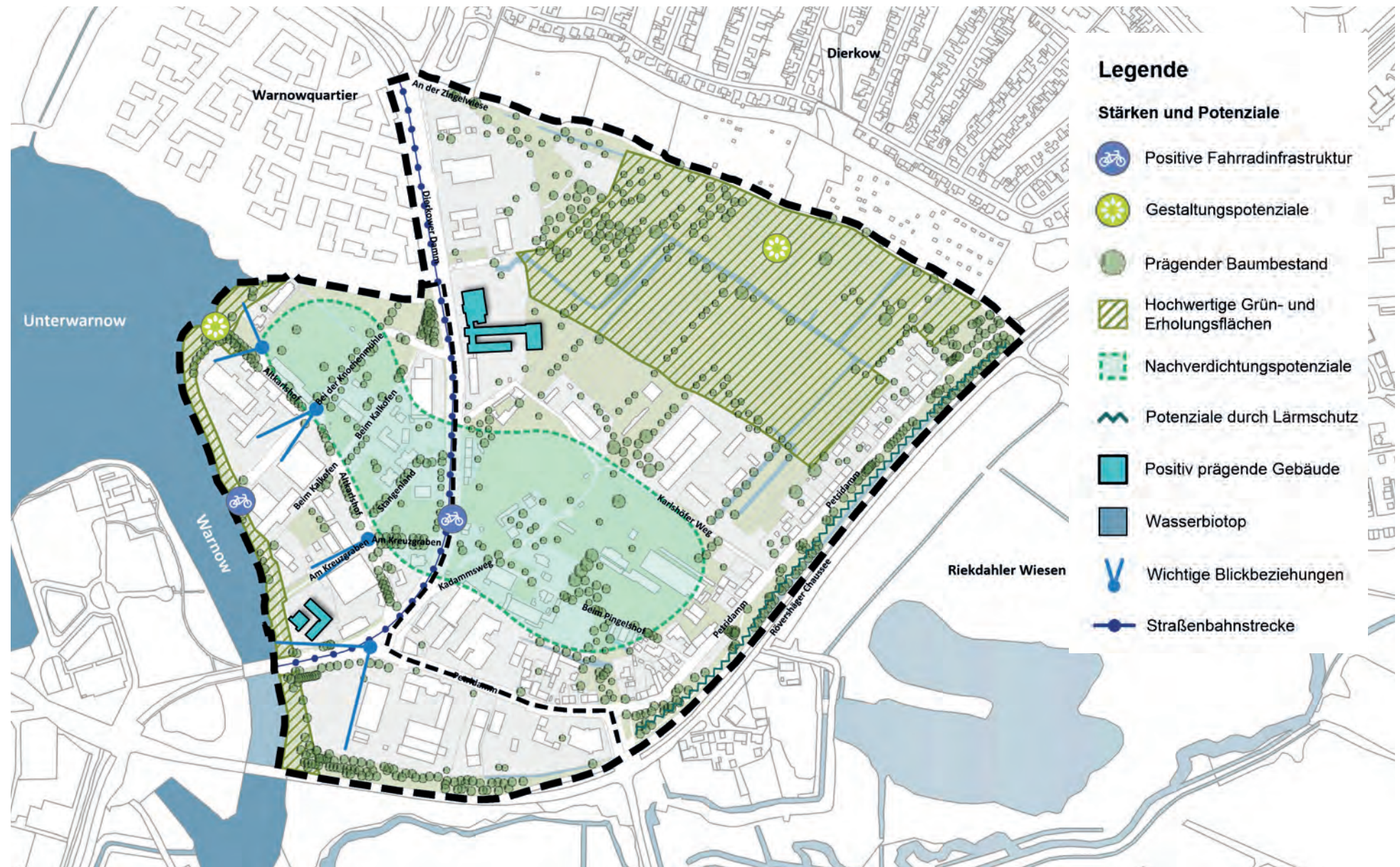


Abb. 55: Fazitplan: Stärken und Potenziale

Maßstab 1:7.500

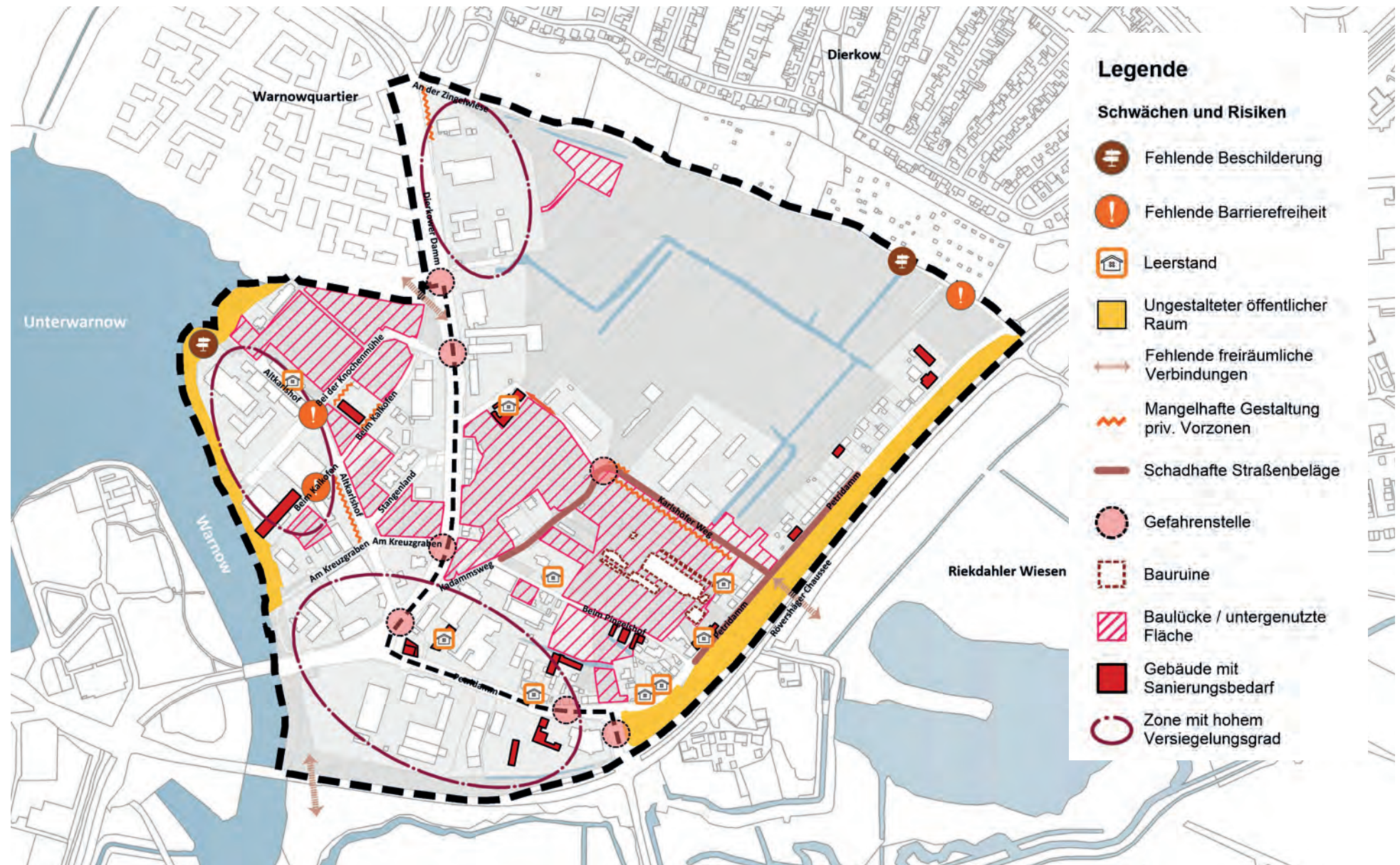


Abb. 56: Fazitplan: Schwächen und Risiken

Maßstab 1:7.500

SWOT

Auf der Grundlage der vorangegangenen Bestandsaufnahme und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den Beteiligungsmodulen kann zusammenfassend ein SWOT-Profil zur Ausgangssituation bzw. zu den Entwicklungsperspektiven im Bearbeitungsgebiet dargestellt werden.

Dieses Profil der Stärken-Schwächen / Chancen-Risiken verbindet somit statistische Fakten und Wahrnehmungen im Kontext der Gebietsentwicklung und der gesamtstädtischen Entwicklung. Dabei ist zu beachten, dass eine Chance auch eine Herausforderung sein kann und umgekehrt, ebenso wie eine Schwäche nicht zwangsläufig oder gar allein in der Lösungshoheit der Stadt Rostock liegt. Das SWOT-Profil bildet die Grundlage für die nachfolgende Ableitung von Handlungsfeldern, Leitbild und Entwicklungszielen und Maßnahmen der Rahmenplanung Osthafen-Petridamm.

SWOT, die [swa:t] (aus dem Englischen):

Die SWOT-Analyse ist ein strategisches Planungsinstrument, das auch in der Stadtplanung genutzt wird, um die Stärken (**S**trengths), Schwächen (**W**eaknesses), Chancen (**O**pportunities) und Bedrohungen (**T**hreats) im Kontext urbaner Entwicklungsprojekte zu identifizieren.



Abb. 57: Luftbild

Stärken

- Gute Lage in der Nähe der Innenstadt, des Warnowquartiers und der Warnow / Unterwarnow
- Gute Anbindung an den ÖPNV (Straßenbahn) und an das Radverkehrsnetz
- Wertvolle Naturräume mit Zingelwiese und Uferkante
- Etablierte Gewerbebetriebe sowie neue, hochwertige Bürobauten
- Integratives Bildungszentrum (Michaelschule und ergänzende Nutzungen)

Schwächen

- Erhöhtes Verkehrsaufkommen und Lärmbelastung
- Trennwirkung des Dierkower Damms
- Fehlende Identität des Quartiers
- Wenig Aufenthaltsqualität in weiten Teilen des Bearbeitungsgebietes
- Keine Plätze oder sonstige Begegnungs- und Aufenthaltsflächen im Quartier
- Mangel an Sozial- und Freizeitangeboten
- Fehlende Grünverbindung zwischen Riekdahler Wiese, Zingelwiese und Unterwarnow
- Fehlender Bezug zu Wasser und Grünräumen
- Fehlende Wegeverbindungen nach Brinckmansdorf und Dierkow
- Untergenutzte Gewerbeflächen und Brachflächen
- Flächendeckende Bodenbelastung durch PAK im Bereich Osthafen

Chancen

- Stärkung des Gewerbestandorts
- Schaffung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Schaffung von Wohnraum und Wohnfolgeeinrichtungen
- Aufenthaltsqualität an der Warnow und Unterwarnow erhöhen
- Potenziale der Naturräume und des Moores sowie des Umfeldes entwickeln und erlebbar machen
- Verlagerung vom MIV zu Fahrrad und ÖPNV
- Reduzierung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- Nachverdichtung und Nutzung von Brachflächen
- Potenziale für soziale Resilienz und Schaffung von Orten der Begegnung und Gemeinschaft - Ausbau von Kulturangeboten
- Partizipative Gebietsentwicklung – Einbindung der Eigentümer zur bedarfsorientierten Entwicklung des Gebietes

Risiken

- Minderung der Aufenthaltsqualität durch starken Fokus auf MIV und Durchgangsverkehr im Gebiet
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch neue Nutzungen
- Nutzungskonflikte und kleinteilige Eigentümerstrukturen
- Schwächung des Gewerbestandorts durch zusätzliche Wohnraumentwicklung
- Steigender Bedarf an sozialer Infrastruktur durch Wohnraumentwicklung nicht ausreichend gedeckt
- Verringerung des Angebots an bezahlbarem Wohnraum durch die Entwicklung des Gebiets
- Zukünftige Umweltbelange werden nicht ausreichend berücksichtigt
- Umnutzung belasteter Bodenflächen kann besondere Untersuchungen / Maßnahmen erfordern
- Überflutungsgefahr (Warnow/ Unterwarnow und Starkregen) werden nicht realistisch eingeschätzt
- Förderung der Biodiversität durch Entwicklung neuer Nutzungen nicht ausreichend berücksichtigt

4. Prozess - Teil 2

Im Anschluss an die Bestandsaufnahme und Analyse wurden übergeordnete Entwicklungsziele sowie vier Varianten eines städtebaulichen Leitbilds erarbeitet. Diese bildeten die Grundlage für die weitere planerische Überlegungen. Die Entwicklungsziele und Leitbildvarianten wurden im Oktober 2023 im Zuge eines Workshops den zuständigen Fachämtern vorgestellt, diskutiert und überarbeitet.

Auf Grundlage der Rückmeldungen wurde eine Vorzugsvariante entwickelt, die zunächst in der Lenkungsgruppe vorgestellt und anschließend den beteiligten Fachämtern zur schriftlichen Stellungnahme übermittelt wurde. Im weiteren Verlauf zeichnete sich ab, dass wesentliche Inhalte der Vorzugsvariante – insbesondere der zentrale Grünzug – aus Sicht mehrerer Flächeneigentümer nicht umsetzbar erschienen. Die Gespräche mit Schlüsselakteuren im Gebiet ergaben, dass eine Bereitstellung privater Flächen für die geplante Freiraumentwicklung nicht in Aussicht gestellt wurde. Vor diesem Hintergrund wurde im Frühjahr 2024 zusammen mit der Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH (Rostock Business) eine vertiefte Eigentümerbeteiligung initiiert. Bereits im Vorfeld der Rahmenplanung war eine schriftliche Befragung durch die Stadt Rostock durchgeführt worden, deren Rücklaufquote jedoch unter 10 % lag und nur begrenzte Erkenntnisse lieferte. In der Folge führte die Stadt Rostock persönliche Gespräche

mit sämtlichen Flächeneigentümern im Bereich Osthafen und im Gebiet Petridamm-Süd.

Ziel der Gespräche war die Erhebung geplanter Nutzungsänderungen, Einschätzungen zur künftigen Erschließung sowie zur grundsätzlichen Entwicklungsbereitschaft. Die Durchführung dieser Gespräche war mit einem erheblichen zeitlichen Aufwand verbunden und führte zu einer deutlichen Verlängerung des Bearbeitungszeitraums. Nach Abschluss der Eigentümerbeteiligung im Herbst 2024 wurden die daraus gewonnenen Erkenntnisse ausgewertet und in die Planung überführt. Auf dieser Grundlage wurde das städtebauliche Leitbild überarbeitet und im Dezember 2024 erneut der Lenkungsgruppe vorgestellt. Wesentliche Änderungsbedarfe wurden nicht mehr geäußert; damit bildete das Leitbild die Grundlage für die abschließende Phase der Rahmenplanung. Aufgrund der Verzögerungen sowie des hohen Abstimmungsaufwands wurde Anfang 2025 beschlossen, den städtebaulichen Rahmenplan in einer reduzierten, kompakten Fassung abzuschließen. Der Fokus der verbleibenden Bearbeitungszeit lag auf der Weiterentwicklung und Ausarbeitung eines städtebaulichen Entwurfs für das Gesamtgebiet. Anschließend wurde das Plangebiet in fünf Teilräume gegliedert. Für jeden Teilraum wurde eine spezifische Entwicklungsstrategie erarbeitet und mit konkreten Handlungsempfehlungen unterlegt, die als Grundlage für die weitere Umsetzung dienen.

Fachämter

Fachämterworkshop Oktober 2023

Im Oktober 2023 fand ein Workshop mit den zuständigen Fachämtern statt. Ziel war die fachliche Rückkopplung der Bestandsaufnahmen und Analyseergebnisse, die Entwicklung gemeinsamer Handlungslinien sowie die Diskussion von vier Varianten des städtebaulichen Leitbilds zur Ableitung einer Vorzugsvariante. Zudem wurden erste Ideen für konkrete Maßnahmen und Projekte gesammelt. Die Leitbildvarianten wurden unter den Schwerpunkten Mobilität, Freiraum, Städtebau und Nutzungen bewertet:

Mobilität:

Besonders positiv wurde Leitbild V03 bewertet, da es eine funktionale Trennung von Wirtschafts- und Wohnverkehr ermöglicht und somit die Aufenthaltsqualität im Zentrum erhöht (siehe S.7). Varianten V01 und V02 wurden kritisch gesehen, da ihre Erschließung über den Dierkower Damm Trennwirkungen und eine starke Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr aufweist. Leitbild V04 überzeugte durch seine Leistungsfähigkeit, zeigte jedoch Schwächen beim Schutz sensibler Bereiche. Es wurde angeregt, alternative Trassenführungen im Norden zu prüfen.

Freiraum:

Die Varianten V02 und V03 wurden bevorzugt, da

sie überzeugende Grünverbindungen zur Warnow und attraktive zentrale Freiräume bieten. Bei V03 wurde auf mögliche Nutzungskonflikte durch die Größe des zentralen Parks hingewiesen. Eine weiterentwickelte Variante auf Basis von V02 – mit zusätzlicher Bebauung zur Zingelwiese und gestalterischem Hochwasserschutz – wurde als besonders geeignet eingeschätzt.

Städtebau:

Leitbild V03 wurde als Favorit genannt. Positiv bewertet wurden die durchlässige Bebauung, die gute Raumstruktur sowie die zentrale Lage des Quartiersplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität. Kritisch angemerkt wurde die geringe bauliche Dichte und die Zersplitterung im nördlichen Bereich. Insgesamt wurde die Bedeutung der städtebaulichen Durchmischung und klar gefasster Raumkanten hervorgehoben.

Nutzungen:

Eine abgewandelte Form von Leitbild V01 wurde favorisiert. Ziel ist eine stärkere funktionale Durchmischung und räumliche Nähe von Bildung, Kultur und Wohnen, insbesondere durch die Verlagerung kreativer Nutzungen in Richtung Schule sowie die Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungen im Bereich der Unterwarnow.

Ergänzende Anregungen und Projektideen umfassten neue Wegeverbindungen über die Warnow zur besseren Verknüpfung östlicher und westlicher Quartiersbereiche sowie eine stärkere

Integration angrenzender Gewässer in die Planung.

Fachämterbeteiligung Januar/Februar 2024

Ende Januar 2024 wurden die Fachämter gebeten, den aktuellen Entwurf des städtebaulichen Leitbilds zu prüfen und innerhalb eines fünfwöchigen Zeitraums Stellungnahmen abzugeben. Grundlage bildete das Leitbild, das sich aus den Ergebnissen des Ämterworkshops und der Diskussion mit der Lenkungsgruppe entwickelt hatte.

Zentrale Rückmeldungen betrafen:

- Umgang mit Bebauung und Nutzungen, insbesondere die Integration vorhandener Bestandsgebäude und deren Einfluss auf die Grünverbindung. Anpassungen der Bebauungsstruktur und eine differenzierte Zuordnung von Gewerbeflächen wurden vorgeschlagen.
- Gestaltung und Dimensionierung von Grünverbindungen und öffentlichen Freiräumen unter Berücksichtigung klimaökologischer Zielsetzungen, inklusive Maßnahmen zur Hochwasservorsorge (Geländeprofilierungen, Schutzanlagen).
- Emissionsarme Erschließung und Einbindung bestehender Infrastrukturen im Bereich Mobilität und Verkehr. Konkrete Vorschläge zur Anpassung der Verkehrsführung und zur Nutzung möglicher Förderkulissen wurden eingebracht.



Abb. 58: Ämterworkshop, Oktober 2023



Abb. 59: Fachämterbeteiligung



Abb. 60: Leitbildvarianten

- Lärmschutz entlang des Petridamms, Schaffung ruhiger Wohnbereiche sowie sensibler Umgang mit Grundstückseigentümern am geplanten Grünzug.
- Integration vorhandener Bausubstanz in die Gesamtplanung.

Die Stellungnahmen enthielten zahlreiche fachlich fundierte Hinweise, die im weiteren Planungsprozess geprüft, abgewogen und soweit möglich in die Leitbildüberarbeitung eingeflossen sind.

Lenkungsgruppe

Im Rahmen der Rahmenplanaufstellung wurde die Lenkungsgruppe, bestehend aus Eigentümern, Verwaltungsvertretern sowie Vertreter des politischen Raums (Ortsbeiräte, Ausschüsse), regelmäßig in den Planungsprozess eingebunden. Ziel war die frühzeitige Einholung von Rückmeldungen zu Leitbild, Nutzungskonzept und Erschließung. Nachdem bereits in der ersten Prozessphase (siehe Band 1) drei Sitzungen der Lenkungsgruppe stattfanden wurde diese Beteiligung auch und er zweiten Prozessphase fortgeführt:

Vierte Sitzung, November 2023:

Aufbauend auf der Analyse und ersten Leitbildvarianten fand ein Workshop mit der Lenkungsgruppe statt. Es wurde deutlich, dass der hohe Abstraktionsgrad der bisherigen Skizzen eine konkrete Beurteilung durch die Eigentümer erschwerte. Eine stärkere Bezugnahme

auf bestehende Nutzungen und eine erneute Interessenabfrage wurden angeregt.

Positiv hervorgehoben wurden die angestrebte Verkehrsberuhigung des südlichen Dierkower Damms, die ganzheitliche Herangehensweise sowie die Quartierssschwerpunkte an der Zingelwiese und rund um die Michaelsschule. Die Ausbildung prägender Grünräume wurde ebenfalls begrüßt, insbesondere auch im Kontext des Hochwasserschutzes.

Kritisch wurden der Konflikt zwischen geplanten öffentlichen Grünbereichen und bestehenden privaten Grundstücken sowie potenzielle Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe diskutiert. Auch verkehrliche Auswirkungen, insbesondere auf dem Dierkower Damm, wurden ebenso angesprochen. Empfohlen wurde eine engere Abstimmung zwischen Planungszielen und Grundstücksnutzungen sowie eine stärkere Einbindung der Ortsbeiräte als Multiplikatoren.

Fünfte Sitzung, Februar 2024:

Das Leitbild und die Bestandsbewertung wurden intensiv diskutiert. Eigentümer kritisierten die geplante Umwandlung nutzbarer Flächen in Grünräume sowie die Bestandsbewertung und den Rückbau einzelner Gebäude. Elemente wie grüne Fassaden und Dachbegrünungen wurden als visionär und wenig praxisnah eingeschätzt. Statt eines durchgehenden Grünzugs wurde

eine Integration von Grünflächen im Bestand vorgeschlagen. Der Wunsch nach realistischen Umsetzungsperspektiven und konkreteren Visualisierungen wurde geäußert. Die Verwaltung kündigte an, die Rückmeldungen aufzunehmen; der Grünzug wurde als nicht haltbar eingeschätzt. Ein weiterer Ortstermin wurde vereinbart.

Sechste Sitzung, März 2024:

Die langjährige, konfliktreiche Planungsgeschichte, welche bereits 2018 begann, wurde hervorgehoben. Eigentümer forderten zeitnahe Planungssicherheit und schlugen eine etappenweise Entwicklung vor. Rostock Business bot Unterstützung bei einer erneuten Eigentümerbefragung und Prüfung möglicher Kompensationen an.

Konsens bestand, dass ein tragfähiges Leitbild nur unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen verabschiedet werden kann. Die Verkehrsplanung folgt den abgestimmten Modellen; der Grünzug entlang der Wasserkante dient auch dem Hochwasserschutz. Durch die zunehmende städtebauliche Dichte und Versiegelung im Gebiet wird das Thema Hochwasserschutz eine höhere Bedeutung bekommen. Geplante Beteiligungsschritte (Ortsbeiräte, Zielgruppenveranstaltung) wurden verschoben.

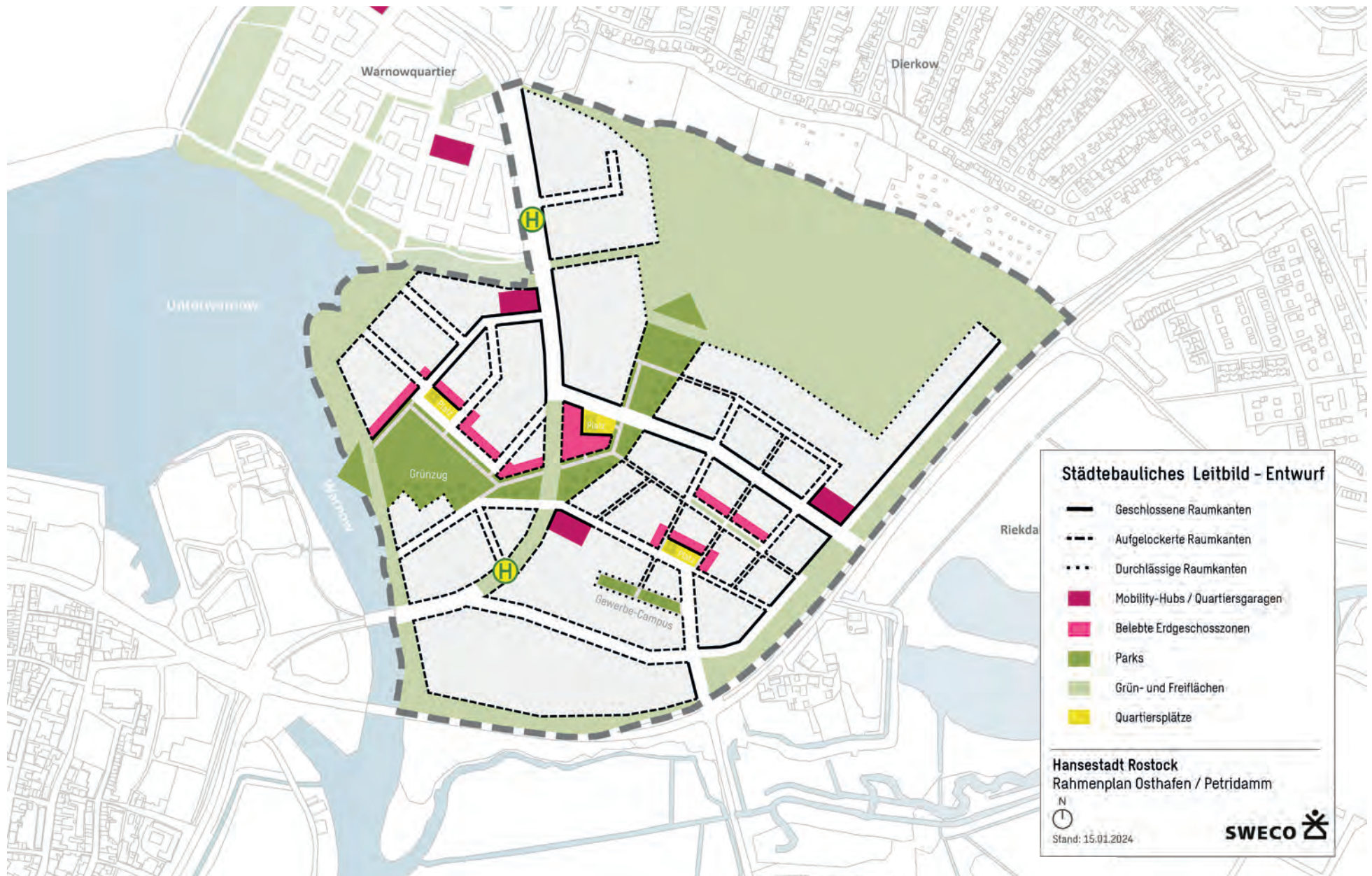


Abb. 61: Städtebauliches Leitbild, Stand Jan. 2024

Siebte Sitzung, Dezember 2024:

Die Ergebnisse der Eigentümerbefragung wurden vorgestellt. Gespräche mit nördlichen Gewerbeeigentümern standen noch aus. Für das südliche Dreiecks-Baufeld am Petridamm wurde über die Ausweisung als Urbanes Gebiet (MU) oder als Gewerbegebiet diskutiert; die bauliche Nutzung soll weiter geprüft werden.

Die geplante Einbahnstraßenregelung um den Gewerbecampus wurde teils kritisch gesehen, unter anderem wegen möglicher Lärmbelastung und eingeschränkter Erreichbarkeit, aber auch als Chance zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung bewertet.

Die Eigentümer wünschten Einsicht in Entwürfe zu den Vertiefungsbereichen vor der Zielgruppenbeteiligung, was aufgrund des engen Zeitplans abgelehnt wurde. Das räumliche Leitbild wird überarbeitet, das Erschließungssystem intern weiter beraten.

Eigentümerbefragung

Nachdem im Verlaufe des Prozesses immer deutlicher wurde, dass die Interessen der Einzeleigentümer nicht ausreichend durch die Lenkungsgruppe vertreten werden konnten, wurde beschlossen eine erneute Eigentümerbefragung durchzuführen.

Eine erste schriftliche Abfrage von Nutzungsperspektiven fand bereits vor der Rahmenplanung 2022 statt, war allerdings aufgrund einer sehr geringen Rücklaufquote nicht aussagekräftig. In persönlichen Gesprächen mit den Einzeleigentümern sollte nun geklärt werden, inwiefern der aktuelle Stand des städtebaulichen Leitbildes mit den Eigentümerinteressen kompatibel ist. Die Gespräche wurden von der Rostock Business durchgeführt.

Ziel war es, Erkenntnisse zu Nutzungsperspektiven, Umstrukturierungsbereitschaft sowie verkehrlichen und freiraumbezogenen Aspekten zu gewinnen.

Nutzungsperspektiven und Haltung zur Umwandlung in ein Urbanes Gebiet (MU):

In beiden Bereichen besteht bei der Mehrheit der Eigentümer grundsätzliches Interesse an baulicher Weiterentwicklung. Die Umwandlung in ein MU wird überwiegend positiv bewertet, einzelne Stimmen äußerten Bedenken hinsichtlich Nutzungskonflikten.

Petridamm: Neben gewerblichen Nutzungen werden Wohnnutzungen, teils in Kombination mit Gewerbe, angestrebt. Erste Projektideen umfassen Mobility Hubs, Parkhäuser und hybride Gebäudetypen.

Osthafen: Auch hier ist die Planungsbereitschaft hoch. Konkrete Überlegungen zu Wohn-Gewerbe-Kombinationen und Neubauten wurden geäußert.

Veränderungsbereitschaft bei Ermöglichung von Wohnen:

In beiden Gebieten besteht Bereitschaft zur Umstrukturierung, sofern Wohnen möglich wird.

Petridamm: Vorgeschlagen wurden mehrgeschossiger Wohnungsbau (bis zu fünf Geschosse) und Mischformen mit Gewerbe.

Osthafen: Ähnliche Wünsche, ebenfalls unter Voraussetzung erweiterter Geschossigkeit. Etwa die Hälfte können sich eine Veränderung langfristig vorstellen..

Rückmeldungen zur Verkehrsführung und zum Leitbild:

Petridamm: Kaum Anmerkungen zum Leitbild; vereinzelt Hinweise zur Verkehrsführung und Nutzungskonflikten.

Osthafen: Mehrheit hatte keine Anregungen; einzelne Eigentümer empfanden das Leitbild als einschränkend. Wünsche betrafen zusätzliche Parkplätze und Sicherstellung der Erreichbarkeit.

Verlegung der Straßenbahnhaltestelle:

Jeweils etwa die Hälfte der Eigentümer äußerte sich nicht.

Petridamm: Keine nennenswerten Einwände

Osthafen: Einzelne kritisierten die Haltestellenverlegung oder äußerten Bedenken bezüglich eines Mobility Hubs.

Bereitschaft zur Bereitstellung von Ausgleichs- und Freiflächen:

Die Mehrheit lehnt dies wegen kleiner Grundstücke oder fehlender Reserven ab. Einige signalisierten Gesprächsbereitschaft, abhängig von den Möglichkeiten der Grundstücksausnutzung.

Weitere Hinweise:

Verbesserung der Radwegeinfrastruktur (insbesondere Dierkower Damm), Bedeutung geeigneter Stromversorgung für Mobilitätsinfrastruktur, Wunsch nach hoher Geschossigkeit, Änderungen am bestehenden Bebauungsplan (z. B. Grünstreifen), Anliegen zur Freiraumqualität (z. B. Zingelwiesen erlebbar machen), Gesprächsangebote zu Ortsterminen und Flächenverkäufen.

Insgesamt zeigt sich eine hohe Entwicklungsbereitschaft der Eigentümer. Die Umwandlung in ein Urbanes Gebiet wird überwiegend positiv bewertet, sofern bauliche und funktionale Rahmenbedingungen angemessen berücksichtigt werden. Nutzungskonflikte und infrastrukturelle Anpassungen bleiben zentrale Themen des weiteren Planungsprozesses.

Arbeitsstand des Leitbildes nach Befragung



Abb. 62: Städtebauliches Leitbild, Stand Dez. 2024



Abb. 63: Städtebauliches Leitbild, Stand Jan. 2025

5. Zielentwicklung

Die im Zuge der Rahmenplanung durchgeführte Bestandsaufnahme, der integrierte Beteiligungsprozess sowie die Erhebung der Stärken und Schwächen ergeben für das Gebiet Osthafen-Petridamm ein detailliertes Bild der Handlungsbedarfe und Entwicklungspotenziale. Dieses Profil dient als Grundlage für die Identifizierung zentraler Leitideen sowie eines daraus definierten strategischen Leitziels.

Die Leitideen weisen eine Vielzahl inhaltlicher Verschränkungen auf und sind daher integriert zu betrachten, um eine ganzheitliche Entwicklung für das Gebiet zu erarbeiten. Innerhalb dieser Leitideen wurden entsprechend der erkannten Entwicklungsbedarfe und Potenziale inhaltliche Leitziele formuliert.

1. Wohnen und Gewerbe im Einklang

Der Rahmenplan Osthafen-Petridamm zielt darauf ab, einen harmonischen Mix aus Wohnraum und gewerblichen Flächen zu schaffen, um so lebendige und funktionale Nachbarschaften zu fördern. Dabei soll auf der bestehenden Gewerbestruktur im Gebiet Osthafen-Petridamm aufgebaut und eine vertikale wie horizontale Nutzungsdurchmischung geschaffen werden. Der Schlüssel hierfür liegt in der sorgfältigen Planung und Gestaltung, die sowohl die Bedürfnisse der künftigen Bewohner als auch die der Unternehmen berücksichtigen. In einem gut integrierten Wohn- und Gewerbegebiet Osthafen-Petridamm können sich Einzelhandel, Soziale Einrichtungen, Dienstleistungs- und Büronutzungen, Gewerbe und Handwerk neben Wohneinheiten und -gebäuden entwickeln. Dies stärkt nicht nur kurze Wege, sondern trägt auch zu einer vielfältigen und dynamischen Nachbarschaft bei, in der Menschen unterschiedlicher sozialer und kultureller Hintergründe und Berufe zusammenkommen und interagieren. Eine Herausforderung bei der Realisierung dieses Ideals ist die Vermeidung von Konflikten zwischen Wohn- und Gewerbenutzung, wie etwa Lärm oder einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Werden diese Herausforderungen gelöst, kann der Bereich Osthafen-Petridamm gegenüber anderen Stadterweiterungsgebieten das einzigartige Potenzial einer mischgenutzten Stadt ausschöpfen und eine besondere Standortqualität ausbilden.

Das Gebiet Osthafen-Petridamm entwickelt sich zu einem urbanen Raum mit durchmischten Nutzungen, in dem Wohnen, Arbeiten und Soziales gleichberechtigt nebeneinander bestehen. Besonders westlich des Dierkower Damms entsteht eine dichte horizontale und vertikale Nutzungsmischung mit lebendigen Erdgeschosszonen und vielfältigen Angeboten. Bezahlbarer Wohnraum, vielfältige Wohnformen sowie wohntfolgende Einrichtungen sichern soziale Durchmischung. Entlang der Warnow werden attraktive Wohnflächen am Wasser entwickelt, während südlich der Straße „Beim Pingelshof“ ein zukunftsfähiger Gewerbebestandort entsteht. Der Übergang zum Grünraum wird durch naturnahes Wohnen geprägt. Die städtebauliche Planung berücksichtigt bestehende Strukturen, setzt auf Wandelbarkeit und wird durch ein aktives Bodenmanagement gestärkt, die Spekulationen entgegengewirkt und Interessenskonflikte vermeidet.

WOHNEN UND GEWERBE IM EINKLANG



Abb. 64: Idealtypische Mischnutzung

2. Lebendiges und vielfältiges Quartier

Das Gebiet Osthafen-Petridamm wird ein lebendiges und vielfältiges Quartier am Wasser, das sich unter anderem durch Naherholung, kulturelle Angebote und Diversität auszeichnet. Das Wesen des lebendigen und vielfältigen Quartiers liegt in seiner ständigen Veränderung und seiner Anpassungsfähigkeit. Es ist ein resilienter Ort, der offen ist für Neues, ohne seine Geschichte und seine Wurzeln zu vergessen. Durch die Beteiligung der Bewohner an Entwicklungsprozessen wird das Quartier zu einer gemeinschaftlich gestalteten Nachbarschaft, in der sich jeder Einzelne zugehörig und wertgeschätzt fühlt. Das Gebiet ist nicht nur ein Wohnort, sondern ein Lebensraum voller Möglichkeiten und Inspiration. Grünflächen und öffentliche Freiräume spielen eine wichtige Rolle, denn sie dienen als Lungen der Stadt und als Orte der Begegnung. Aktivitätsräume fördern die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner und bieten Raum für Freizeitaktivitäten. Diese natürlichen Begegnungsräume verbessern nicht nur die Lebensqualität, sondern tragen auch zum Umweltschutz und zur Resilienzbildung bei.

Das Quartier wird als sozial und funktional vielfältiger Lebensraum gestaltet, der Begegnung, Kultur und Gemeinschaft in den Mittelpunkt stellt. Ein identitätsstiftendes grünes Quartierszentrum rund um den Kadammweg (Planstraße) und den Dierkower Damm (Umwelttrasse) bildet das

lebendige Herz des Gebiets. Öffentliche Räume und Grünflächen, zwischen Zingelwiese und Unterwarnow, bieten Raum für Freizeit, Sport und kulturelle Aktivitäten und fördern eine offene Nachbarschaft für alle Generationen und sozialen Gruppen. Hochwertige, sichere und barrierefreie Freiräume regen zum Aufenthalt an, stärken die Kommunikation und schaffen eine menschengerechte Atmosphäre.

Die Verknüpfung von Grün- und Stadträumen erzeugt Offenheit und eine hohe Lebensqualität.

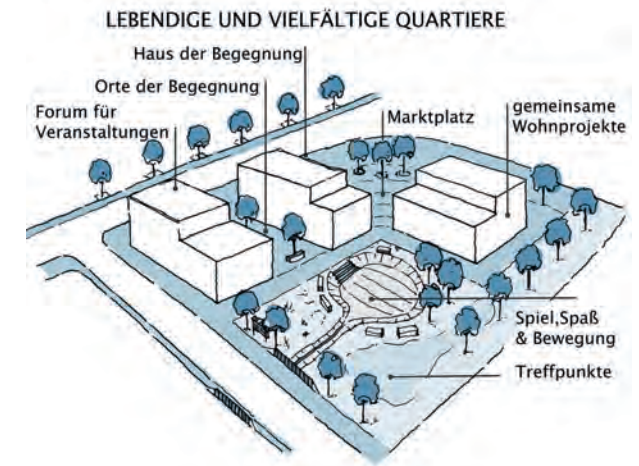


Abb. 65: Idealtypische Quartiersvielfalt

3. Konsequenter Klima- und Naturschutz

Die Entwicklung des Gebiets Osthafen-Petridamms steht vor der Herausforderung, den Bedürfnissen einer wachsenden Bevölkerung gerecht zu werden und gleichzeitig die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die natürlichen Ökosysteme zu erhalten. Die Berücksichtigung eines konsequenten Klima- und Naturschutzes bietet die Chance, das Gebiet zu einem innovativen, gesunden und attraktiven Ort zu gestalten, der seinen Bewohnern Lebensqualität bietet und gleichzeitig die Umwelt schützt - eine nachhaltige Gebietsentwicklung, die Klima- und Naturschutz integriert, fokussiert auf die Schaffung grüner, resilienter und multifunktionaler Räume.

Eine Schlüsselstrategie ist die Förderung einer blau-grünen Infrastruktur. Dazu gehören die Schaffung eines Grünzugs und der Erhalt bestehender, hochwertiger Grünstrukturen, die Entwicklung von Parks und Gründächern sowie die Entwicklung von Grünflächen, die als urbane Oasen dienen und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Diese naturnah gestalteten Flächen bieten Lebensraum für Pflanzen und Tiere und fördern die Biodiversität mitten in der Stadt. Zudem wirken sie als natürliche Kühlungs-systeme, die Wärmeinseln abmildern und so die Anpassung an den Klimawandel unterstützen. Aufgrund der geografischen Lage des Osthafen-Petridamms (zwischen Warnow und Zingelwiesen) ist das Wassermanagement von großer Bedeutung.

Durch die Nutzung von Regenwasser und die Förderung der Durchlässigkeit auf bebauten Flächen wird der natürliche Wasserkreislauf unterstützt und die Belastung der Kanalisation bei Starkregenereignissen verringert. Dies trägt zur Vermeidung von Überschwemmungen bei und erhöht die Resilienz des Gebietes gegenüber extremen Wetterereignissen.

Im gesamten Planungsgebiet steht der Klima- und Naturschutz als übergeordnetes Ziel im Zentrum der Entwicklung. Empfindliche Landschaftsräume wie das Moor, die Unterwarnow sowie die Uferbereiche werden dauerhaft geschützt. Gleichzeitig wird die Biodiversität aktiv gefördert und die grüne Infrastruktur gestärkt. Maßnahmen wie ein effektiver Hochwasserschutz, Schwammstadtprinzipien, durchgrünte Straßenräume und begrünte Dächer mit PV-Anlagen sorgen für ein klimaangepasstes, resilient gestaltetes Stadtquartier. Grünachsen zwischen der Warnow und der Zingelwiese sichern die Frischluftzufuhr, dienen der Abkühlung und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Die dreifache Innenentwicklung schafft nicht nur neue bauliche, sondern auch freiräumliche Qualitäten und zeigt, dass Stadtentwicklung, Mobilitätsplanung und Naturschutz Hand in Hand gehen können. Durch einen angepassten Hochwasserschutz kann der Planungsraum auch zukünftig die Lagegunst am Wasser für sich verbuchen.

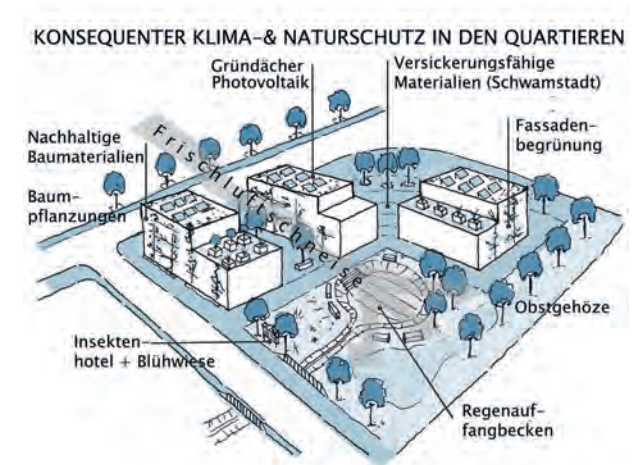


Abb. 66: Idealtypische Klima- u. Naturschutzmaßnahmen

4. Integrierte vernetzte Mobilität

Die Entwicklung einer integrierten und bedarfsgerechten Mobilität ist ein Schlüsselkonzept für die nachhaltige Entwicklung des städtischen Verkehrssystems und des Gebiets Osthafen-Petridamm. Das Spannungsfeld zwischen dem notwendigen Durchgangsverkehr und einer verkehrsberuhigten Gebietsentwicklung stellt dabei eine zentrale Herausforderung für die Verkehrsplanung im Gebiet dar. Zum einen muss das Gebiet verkehrlich funktional und durchlässig bleiben, um den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs, der Pendler sowie logistischer Abläufe gerecht zu werden. Zum anderen wächst das Bedürfnis der Anwohner nach ruhigen, sicheren und lebensfreundlichen (Straßen-)Räumen, die durch Verkehrsberuhigung sowie eine Reduktion von Lärm, Abgasen und Gefahren für Fußgänger und Radfahrende geprägt sind.

Der Rahmenplan bietet die Chance, eine neue Mobilitätskultur zu etablieren, die auf Effizienz, Flexibilität und Nachhaltigkeit ausgerichtet ist.

Ein Lösungsansatz ist die Schaffung eines neuen Knotenpunkts an der Rövershäger Chaussee um das Verkehrsaufkommen auf zwei Straßen zu verteilen und somit innerhalb der Wohngebiete entstehenden Durchgangsverkehr zu minimieren. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens, zur Senkung von

Emissionen und zur Steigerung der Lebensqualität im Gebiet geleistet. Eine weitere Strategie ist die Förderung alternativer Mobilitätsformen, wie dem öffentlichen Personennahverkehr oder Fahrrad- und Fußgängerverkehr, um die Abhängigkeit vom PKW zu verringern. Barrierefreie Informationen und Transportmittel machen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich, während flexible Tarifsysteme und abgestimmte Fahrpläne den öffentlichen Verkehr attraktiv machen.

Das Gebiet wird durch ein zukunftsfähiges, gut vernetztes Mobilitätskonzept geprägt, das umweltfreundliche, barrierefreie und sichere Fortbewegung für alle ermöglicht. Der öffentliche Verkehr ist flächendeckend verfügbar, Haltestellen sind gut erreichbar und durch Mobilitätspunkte zentral gebündelt – insbesondere im Bereich Kadammweg / Dierkower Damm und im nördlichen Anschluss an das Warnowquartier. Ein feinmaschiges Fuß- und Radwegenetz fördert aktive Mobilität und verbindet wichtige Orte im Quartier. Der ruhende Verkehr wird weitgehend über Quartiersgaragen organisiert, wodurch die Straßenräume entlastet und lebenswerter werden. Sichere Schulwege, etwa zur Michaelschule, sowie verbesserte Querungen am Dierkower Damm unterstützen die kindgerechte Mobilität. Das Konzept folgt dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ und reduziert Emissionen durch kluge Verknüpfung, Begrünung und Schallschutzmaßnahmen.

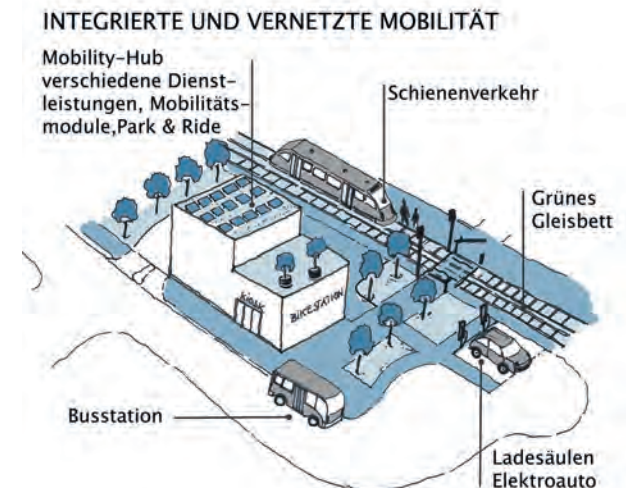


Abb. 67: Idealtypische Mobilität

6. Rahmenplan (Städtebauliches Leitbild)



Abb. 68: Städtebauliches Leitbild, Juli 2025

Die zukünftige Entwicklung des Areals Osthafen-Petridamm vollzieht sich in einem heterogenen planerischen und eigentumsrechtlichen Kontext. Angesichts einer begrenzten Verfügbarkeit kommunaler Flächen sowie unterschiedlicher Interessenlagen privater Eigentümer ist ein Leitbild erforderlich, das gleichermaßen Orientierung bietet und Spielräume offenhält.

Die städtebauliche Grundstruktur ist daher als robuster, anpassungsfähiger Rahmen gedacht, der auf veränderte Rahmenbedingungen flexibel reagieren kann, ohne seine übergeordneten Entwicklungsziele aus dem Blick zu verlieren.

Zentrales Anliegen des Leitbildes ist die Ausbildung eines zusammenhängenden, räumlich kohärenten Stadtgefüges, das die bislang stark fragmentierte Struktur des Areals überwindet und durch eine identitätsstiftende Gesamterzählung ersetzt.

Das städtebauliche Leitbild verfolgt das Ziel, eine vielfältige, durchmischte Stadtstruktur mit urbaner Dichte und quartiersbezogener Maßstäblichkeit zu entwickeln. Im Zentrum des Plangebietes dominieren urbane Mischgebiete, in denen das Wohnen im Vordergrund steht und durch Dienstleistungen, Büronutzungen sowie kleinteiligen Handel in den Erdgeschosszonen ergänzt wird. Besonders an den Quartiersplätzen und Mobility-Hubs entstehen belebte Erdgeschosszonen mit Gastronomie und gewerblichen Angeboten, die zur sozialen

Belebung des öffentlichen Raums beitragen und als alltägliche Ankerpunkte innerhalb der Nachbarschaften fungieren.

Das neue Gebietszentrum bildet dabei das Rückgrat und schafft als grüne Mitte Orientierung und Identität im Inneren des Entwicklungsraumes.

Gleichzeitig wird der gewerbliche Charakter in den bestehenden Gewerbearealen im Norden und Süden des Gebiets gesichert und gezielt gestärkt.

Als räumlicher Übergang zum angrenzenden Landschaftsraum Zingelwiesen werden im Osten des Gebiets wohnorientierte Strukturen verortet. Diese vermitteln zwischen Stadt und Landschaft und schaffen qualitätsvolle Wohnlagen mit direktem Freiraumbezug.

Die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen sowie die Reduktion des Kfz-Verkehrs im Sinne einer ressourcenschonenden und klimaangepassten Stadtentwicklung bilden zentrale Rahmenbedingungen. Entsprechend wird eine grüne, multimodal nutzbare Erschließungsstruktur angestrebt, die dem öffentlichen Raum eine hohe Aufenthaltsqualität verleiht und alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen berücksichtigt.

Gleichzeitig bleibt die leistungsfähige Erreichbarkeit der gewerblich geprägten Teilräume für Wirtschafts-, Liefer- und Entsorgungsverkehre

ein zentrales funktionales Erfordernis. Als neue Erschließungsstraße dient der ausgebauter Karlshöfer Weg in Ost-West-Richtung, der das Gebiet großräumig anbindet und als Rückgrat für die interne Feinerschließung dient.

Der ruhende Verkehr wird über vier Mobility-Hubs geregelt und schafft somit eine gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer, eine höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie eine klimaangepasste Gestaltung.

Die geschützten Naturräume im Westen (Unterwarnow) und Nordosten (Zingelwiesen) geben dem Gebiet eine Rahmung und ermöglichen eine spannende Wechselbeziehung zwischen Bebauung und Landschaft. Mit dem Uferpark, der grünen Mitte und einem vom Zentrum nach Osten verlaufendem Grünstreifen werden, die beiden großen Landschaftsräume durch eine kleinteilige Freiraumstruktur ergänzt.

7. Städtebaulicher Entwurf

Der Städtebauliche Entwurf Osthafen-Petridamm verfolgt das Ziel, für eine bisher fragmentierte, gewerblich geprägte innerstädtische Potenzialfläche ein städtebauliches Gerüst zu entwickeln. Diese städtebauliche Figur muss die naturräumlichen, baulichen sowie erschließungstechnischen Gegebenheiten aufnehmen und einen zukunftsorientierten Umgang mit ihnen ermöglichen. Der Entwurf stellt, basierend auf dem Leitbild, einen ersten Vorschlag für eine mögliche Bebauung für das Areal dar.



Abb. 69: Städtebauliches Entwurf dreidimensionale Darstellung

Angesichts der begrenzten Flächenverfügbarkeit der öffentlichen Hand im Plangebiet und teilweise divergierender Eigentümerinteressen gilt es, diese vielfältigen Rahmenbedingungen angemessen zu berücksichtigen. Die zukünftige städtebauliche Struktur bedarf daher einer hohen Flexibilität, um auf veränderte Rahmenbedingungen im weiteren Planungsprozess reagieren zu können.

Das städtebauliche Leitbild ist geprägt von den genannten, teils gestalterisch einschränkenden Einflussfaktoren. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel, ein stark identitätsstiftendes Raumbild zu schaffen, das den stark fragmentierten Raum als zusammenhängendes Ganzes erfahrbar macht. Strukturprägende Elemente sind dabei insbesondere die klare Adressbildung zur Wasserseite, die Ausbildung geschlossener und offener Blockstrukturen, die jeweils kleine Nachbarschaften ausbilden, das gezielte Weiterbauen und kontrastierende Nebeneinander von Gewerbe- und Wohnnutzung sowie die Entwicklung einer urbanen und zugleich grünen Mitte im Zentrum des Entwicklungsgebiets.

Ein sekundäres Fuß- und Radwegenetz, getrennt von der Straßenerschließung, verbindet die kleinteiligen Quartiersplätze und fungiert als übergeordnetes Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Teilräumen. Diese qualitativ hochwertige „Verbindung“ lädt zum Zufußgehen ein und gewährleistet zudem eine sichere Mobilität für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.

Die kleinteiligen Platzstrukturen schaffen über das gesamte Entwicklungsgebiet verteilt Interaktionsräume, deren überschaubare Dimensionierung eine intensive und vielfältige Nutzung begünstigt. Die öffentlichen Grünflächen konzentrieren sich vor allem auf die grüne Mitte sowie den Siedlungsrand zur Zingelwiese und sind über das sekundäre Fuß- und Radwegenetz gut an alle Teilräume angebunden.

Die angestrebte Bebauungsstruktur orientiert sich an den ortstypischen Bautraditionen und Dichten der Rostocker Altstadt, interpretiert diese jedoch neu im Sinne zeitgemäßer Architektur und moderner Konstruktionsweisen. So nimmt die Bebauung entlang der Wasserkante am Osthafen die geeigneten Dachformen der nördlichen Altstadt auf, während die landeinwärts entstehenden Gebäude in offener und geschlossener Blockrandbebauung die Typologien der östlichen Altstadt sowie der Kröpeliner-Tor-Vorstadt aufgreifen. Markante, schlanke Hochpunkte in der grünen Mitte betonen die Zentralität der neuen Entwicklung am Osthafen-Petridamm. Die Gewerbeflächen im südlichen Bereich des Entwicklungsgebiets bleiben in ihrer bestehenden Struktur erhalten und sichern so die gewerbliche Wertschöpfung in zentraler Rostocker Lage.

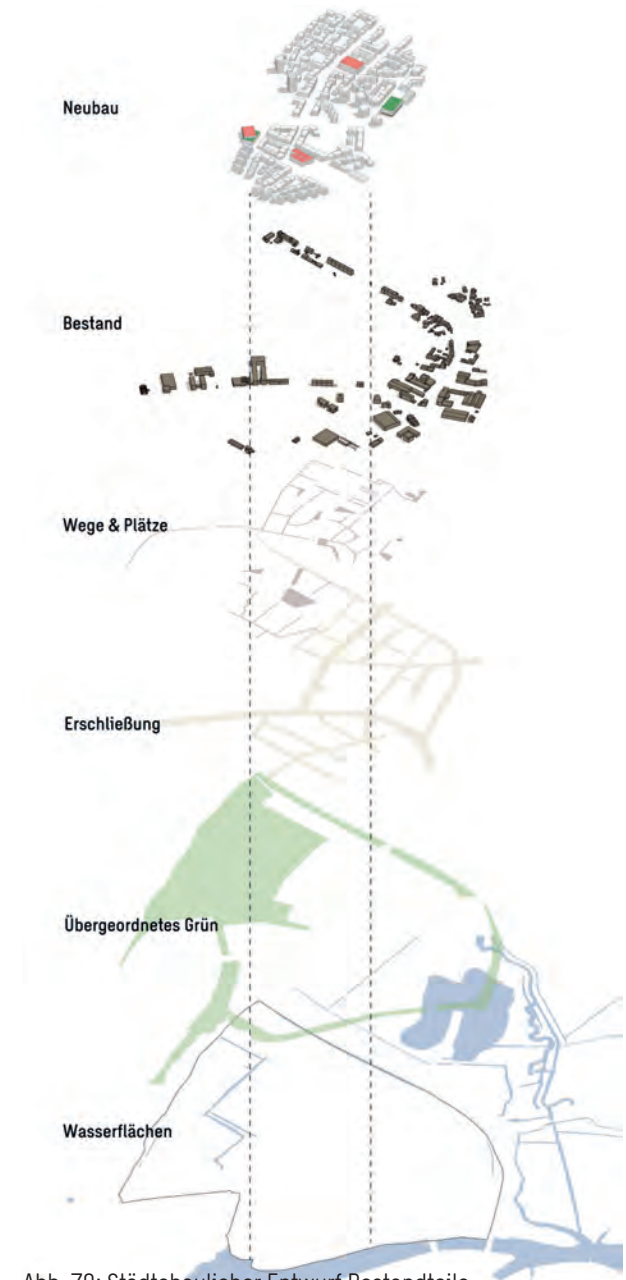


Abb. 70: Städtebaulicher Entwurf Bestandteile

Städtebaulicher Entwurf

Warnow-Quartier
(in Planung)

Warnow

Osthafen

Uferpark

Mobilityhub

Mobilityhub

Mobilityhub

Gewerbehof

Mobilityhub

Gewerbehof

Kulturzentrum

Petridamm

Zingelwiese

Altstadt

Abb. 71: Städtebaulicher Entwurf 1:2500 verkleinert

Freiräume

Die Freiräume sind geprägt von unterschiedlichen Zonierungen und Zugänglichkeiten. Aufgrund der relativ geringen Anzahl öffentlicher Grünflächen sind halböffentliche Grünflächen ein wichtiger Bestandteil der Grünflächenversorgung.



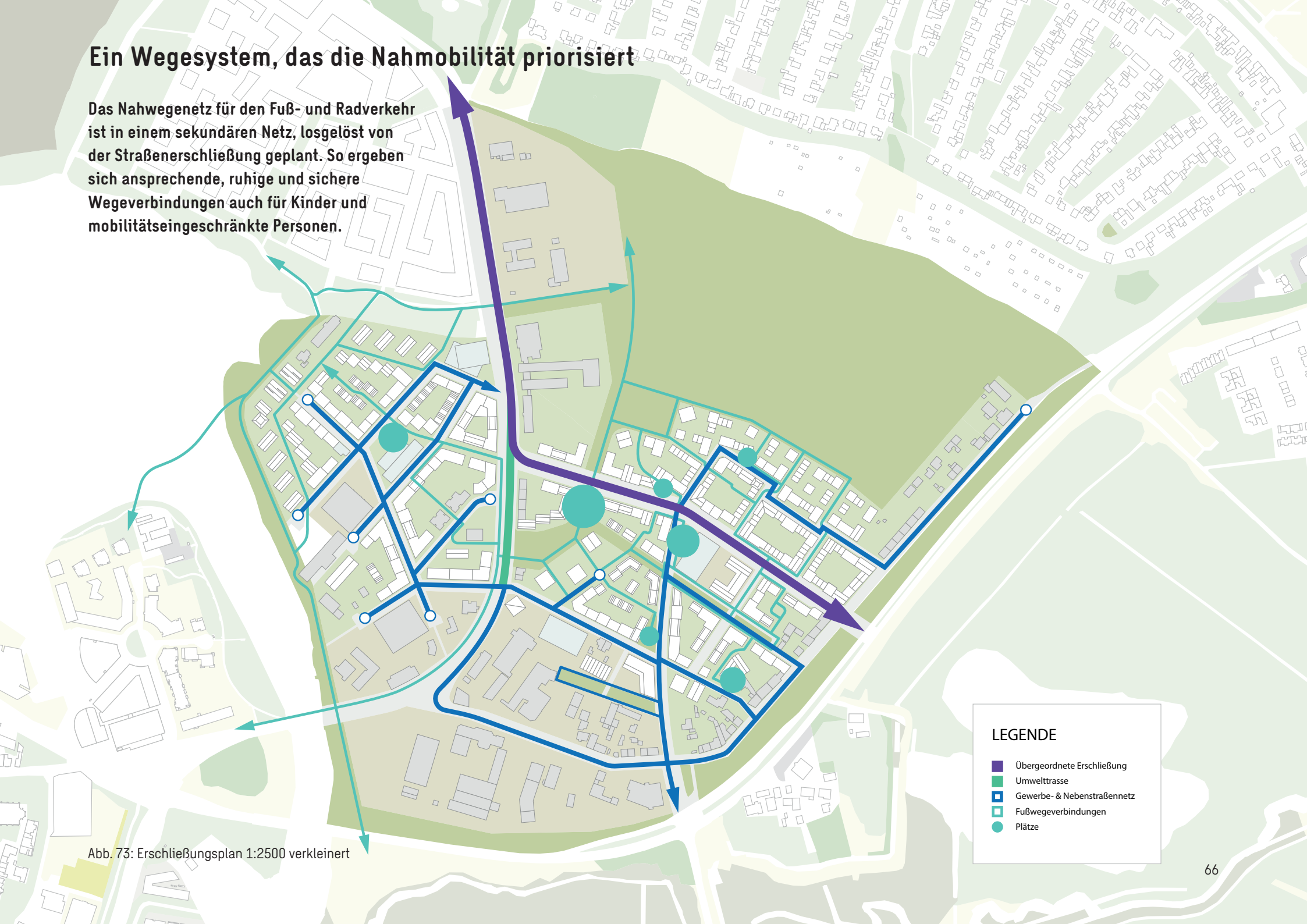
Abb. 72: Grün- und Freiraumplan 1:2500 verkleinert

LEGENDE

- Private Grünflächen
- Halböffentlich Grünflächen
- Öffentlich zugängliche Flächen
- Öffentliche Flächen
- Plätze & Aufenthaltsorte

Ein Wegesystem, das die Nahmobilität priorisiert

Das Nahwegenetz für den Fuß- und Radverkehr ist in einem sekundären Netz, losgelöst von der Straßenerschließung geplant. So ergeben sich ansprechende, ruhige und sichere Wegeverbindungen auch für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.



LEGENDE

- Übergeordnete Erschließung
- Umweltrasse
- Gewerbe- & Nebenstraßennetz
- Fußwegeverbindungen
- Plätze

Abb. 73: Erschließungsplan 1:2500 verkleinert

Bestand und Neubau

Aufgrund der baulichen Zustände, Gebäudezuschnitte und der angestrebten Nutzungserweiterung hinsichtlich Wohnen ist der langfristige Bestandserhalt nur punktuell möglich. Für die Übergangszeit sollten jedoch gewerbliche Nutzungskonzepte und die Gebäudenutzung auf den Grundstücken bestehen bleiben.



Abb. 74: Plan Bestanderhalt und Neubau 1:2500 verkleinert

Städtebauliche Prinzipien



Lokale Bautradition

Die städtebauliche Dichte und Struktur orientiert sich an der lokalen Bautradition. Als Referenz dient die Rostocker Altstadt – insbesondere hinsichtlich der angestrebten Dichte, einer vielfältigen Nutzungsmischung sowie den Qualitäten des öffentlichen Raums. Die bauliche Dichte der nördl. Altstadt dient als gutes Beispiel wie eine hohe Geschossigkeit aufgrund der Dachform urban in eine Stadtstruktur einfügt.

Abb. 75: Abbildungen Städtebauliche Prinzipien I



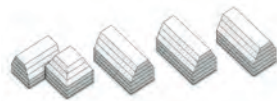
Zeitgenössische nordische Architektur

Die Interpretation der Gebäude erfolgt zeitgemäß nach Vorbild zeitgenössischer nordischer Architektur. Stilprägend sind nachhaltige, langlebige Materialien, eine Form- und Farbvielfalt innerhalb eines gesteckten Rahmens sowie ein suffizienter Ausstattungsstandard. Dabei steht eine ausgewogene Balance zwischen funktionaler Klarheit, gestalterischem Anspruch und ökologischer Verantwortung im Mittelpunkt.

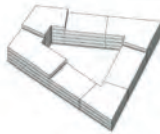


Zur Urbanität gehört Gewerbe

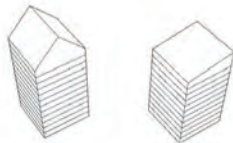
Die angestrebte urbane Lebensqualität im Quartier Osthafen-Petridamm wird durch das Zusammenspiel von bestehender und neuer gewerblicher Nutzung maßgeblich gestärkt. Die vielfältige Mischung aus gewerblichen, kulturellen, sozialen und Wohnnutzungen erzeugt eine hohe Nutzungs- und Ereignisdichte.



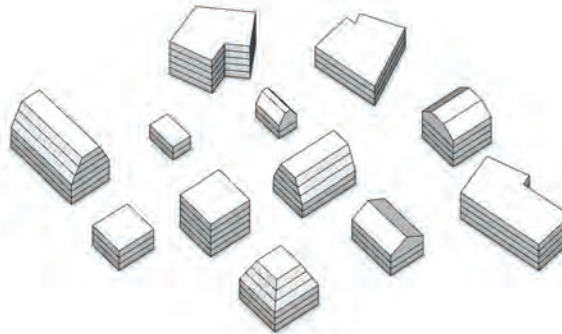
Offene Bauweise



Geschlossene Bauweise



Hochpunkte



Vielfalt an Typologien

Die geplanten Bautypologien entstehen in unterschiedlichen Bauweisen. Offene Bauweisen schaffen Durchlässigkeit zum Wasser oder zum übergeordneten Grün, geschlossene Bauweisen einen urbanen Stadtraum mit halböffentlichen Innenhöfen, Hochpunkte setzen Akzente und schaffen Orientierung. Unterschiedliche Wohnungsgrößen und Formen begegnen einer differenzierten Nachfrage.

Abb. 76: Abbildungen Städtebauliche Prinzipien II

Unterschiedliche Dachformen

Die Dächer sollen einen hohen Anteil geneigter Dachformen aufweisen, um die relativ hohe bauliche Dichte weniger wuchtig wirken zu lassen, Belichtung zu fördern sowie Blickbeziehungen zur Umgebung und dem Horizont zu stärken. Flachdächer sollen begrünt und als Klimadächer oder Dachterrassen genutzt werden.

Differenzierte Höhenentwicklung

Eine differenzierte Höhenentwicklung schafft Orientierung im Stadtraum. Sie stärken die spezifische Ausbildung von Teilräumen. Durch die unterschiedlichen Gebäudehöhen sind verschiedene Wohntypen möglich, vom urbanen innerstädtischen Wohnen bis zum Wohnen mit suburbanen Qualitäten.



Netz an Wegen und öffentlichen Freiräumen

Ziel des neuen Stadtteils ist es das Zufußgehen zu fördern - ein Netz an ansprechenden, ruhigen Wegen unterstützt dies. Kombiniert mit Vegetation entstehen je nach Jahreszeit wechselhafte Räume und im Sommer eine natürliche Verschattung. Dies ist ein bedeutendes Qualitätsmerkmal zugunsten der Lebensqualität vor Ort.



Eine Grüne Mitte

Die Mitte im Osthafen-Petridamm ist Grün und urban zugleich. Gerahmt durch schlanke modern gestaltete Hochpunkte entsteht ein Grünraum an dem sich Wegeverbindung treffen und eine Interaktion zwischen den Menschen entstehen kann. Befestigte und unbefestigte Bodentypen schaffen ein differenziertes Raumangebot.



Blaugrüner Rahmen

Das Quartier Osthafen-Petridamm wird durch die Wasserflächen der Warnow und Riekdahler Wiese sowie den Grünflächen der Zingelwiese gerahmt. Zusammen bilden sie eine natürliche Klimaanlage für ein angenehmes Mikroklima im Quartier und Blickbeziehungen in die Natur.

Silhouette der Hochpunkte



Die Hochpunkte sind so platziert, dass sie die Neue Mitte städtebaulich betonen. Durch ihre Ausrichtung wird der Schattenwurf auf umliegende Gebäude minimiert.

Raumgerüst - Kritische Punkte der Gesamtentwicklung

Für die Umsetzung der Rahmenplanung sind Bereiche des Raumgerüsts mehr oder weniger wichtig für die funktionale und gestalterische Wirkung. Die Bereiche der Uferkante, der Quartiersmitte im Osthafen, die Fußwegeverbindung zwischen Osthafen und Petridamm sowie die Grüne Mitte mitsamt städtebaulichen Akzenten in Form von Hochpunkten sind für die ganzheitliche Wirkung entscheidend. Hier wäre eine Verständigung mit den Eigentümern über Entwicklungsziele, das Festlegen von Wegerechte in der Bauleitplanung oder ggf. Flächenankäufe/umlegungen sinnvoll. In den anderen Bereichen ist die bauliche Ausgestaltung flexibler, sollte aber durch Instrumente wie Gestaltungsleitfäden koordiniert werden.

Uferkante

Quartiersmitte

Fußwegeverbindung
Osthafen - Petridamm

Grünverbindung Richtung
Zingelwiesen"

Hochpunkte

Flexibilität

Grüne Mitte

Hochpunkte

Grüner Stich ins
Quartier

Flexibilität

Flexibilität

8. Mobilitätskonzept

Kfz-Verkehr / MIV

Fließender Verkehr

Die Planungsprämissen für den Kfz-Verkehr ergeben sich aus den vorliegenden strategischen Grundlagen der Stadt Rostock, wie

- dem Mobilitätsplan Zukunft,
- den Leitlinien zur Stadtentwicklung
- und dem Mobilitätsmanagementkonzept.

Die Vermeidung von Kfz-Verkehr und eine möglichst grüne Querschnittsgestaltung sind auf Basis dieser Vorgaben grundlegende Planungsprämissen. Die gewerbliche Prägung des Plangebietes bedingt zudem, dass eine uneingeschränkte Kfz-Erreichbarkeit in den Gebieten für notwendige Wirtschaftsverkehre sowie Ver- und Entsorgungsverkehre sichergestellt werden muss. Gemäß existierendem B-Plan sowie gemäß der Maßnahme K12 im Mobilitätsplan soll eine neue Trasse (Planstraße A; siehe folgende Abbildung) in nördlicher Verlängerung des Verbindungsweges Richtung Brinckmansdorf die Erschließung des Plangebietes gewährleisten.

MIV-Netz

Das vorgesehene MIV-Netz wird entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST in unterschiedliche Straßenkategorien, s. nachstehende Abbildung, gegliedert. Das Netz kennzeichnet sich durch Sammel- und Wohnstraßen, Gewerbestraßen sowie örtliche Geschäftsstraßen.

Die Anschlussstelle an die Rövershäger

Chaussee stößt bereits im Analysefall an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Entwicklung des Plangebiets wird weitere Neuverkehrsmengen mit sich bringen, die in dem ohnehin schon überlasteten Knotenpunkt L22/Petridamm aufgenommen werden müssten. Auf Basis dieses Zwangspunktes ist in Abstimmung mit der Stadtverwaltung das Erfordernis eines neuen zusätzlichen Anschlussknotenpunktes an die Rövershäger Chaussee zur leistungsfähigeren Abwicklung der Verkehre als Netzergänzung (s. auch Verkehrsgutachten) und Entlastung für den Bestandsknotenpunkt entstanden.

Das Hauptstraßennetz bilden neben der Rövershäger Chaussee (Landesstraße) der Karlshöfer Weg und Dierkower Damm. Die MIV-Achse Karlshöfer Weg und Dierkower Damm ist im Querschnitt und in den Anschlussknotenpunkten ausreichend leistungsfähig, um den Quell-Zielverkehr der neuen Quartiere Osthafen und Warnow-Quartier aufnehmen zu können. Diese Achse soll mit ausreichend breiten Gehwegen, einem begrünten Mittelstreifen sowie Radfahrstreifen neben der verkehrlichen auch Aufenthaltsfunktionen erfüllen und einen sicheren Schulweg gewährleisten. Es sind Verkehrsmengen von rund 16.000 bis 19.000 Kfz/24h zu erwarten (s. Verkehrsgutachten).

Die gewerblich geprägten Teilräume Osthafen und Gewerbecampus Petridamm werden aus den Richtungen Westen, Süden und Osten vom Knotenpunkt Rövershäger Chaussee, Planstraße A und Verbindungsweg erschlossen und weisen überwiegend Gewerbestraßen auf. Diese lassen

sich in ein Haupt- und Nebennetz differenzieren. Während auf dem Hauptnetz die verkehrssichere Abwicklung der von Liefer- und Schwerverkehr geprägten Kfz-Verkehre dominiert, muss im Nebennetz die gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums mit dem Fuß- und Radverkehr sichergestellt werden. Eine Besonderheit stellt der „Gewerbe-Einbahnring“ Planstraße A – Beim Pingelshof, Dierkower Damm und Petridamm dar. Die Einbahnstraßenregelung ist flächenschonend und im Vergleich zur Variante eines Zweirichtungsverkehrs auch für die vulnerablen Verkehrsteilnehmer verkehrssicherer, für die gewerblichen Verkehre stellt die Einbahnstraßenregelung somit eine leistungsfähige Trasse dar, gibt Rad- und Fußverkehr gleichzeitig genügend Raum. Es sind Verkehrsmengen von bis zu 4.000 Kfz/24 auf diesem Ring zu erwarten.

Abseits des Hauptstraßennetzes sind die Straßenräume möglichst verkehrsberuhigt zu gestalten.

- in den Wohngebieten nördlich des Karlshöfer Weges über Wohnstraßen und Wohnwege
- zwischen dem Karlshöfer Weg und dem Gewerbering über ein effektives Einbahnstraßennetz
- im Osthafen über ein Einbahnstraßennetz

Die Einbahnstraßenregelungen begründen sich in der Tatsache, dass ausreichend breite Verkehrsräume für den Kfz-Verkehr möglichst flächenschonend entstehen sollen.

Mobilitätsplan (Straßenkategorisierung nach RAST)

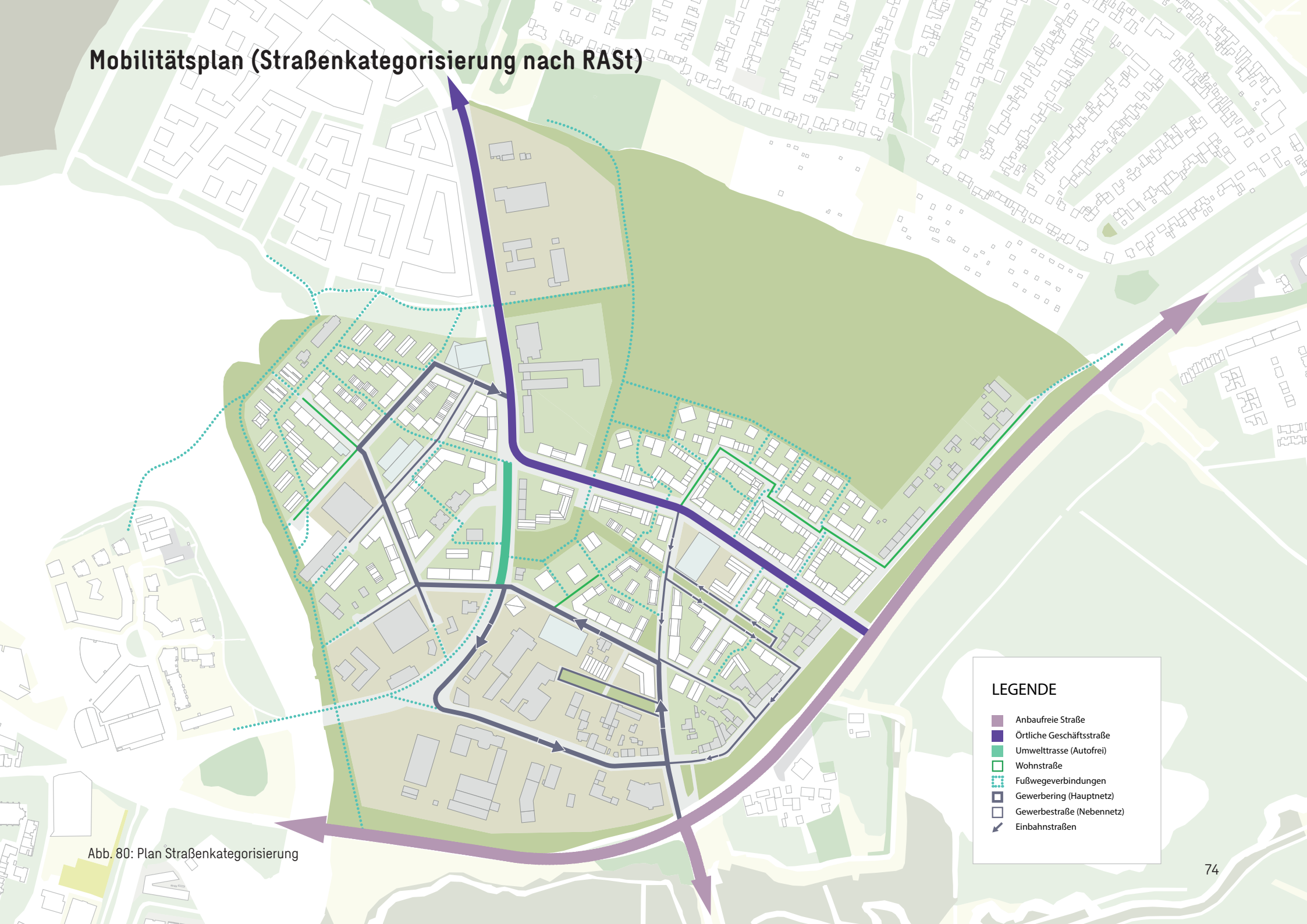


Abb. 80: Plan Straßenkategorisierung

Mobilitätsplan Radwegenetz



LEGENDE

- Fahrrad Schnellweg
- Separate Radinfrastruktur
- Radfahren auf der Fahrbahn
- Gemeinsamer Geh- & Radweg

Abb. 81: Plan Radwegenetz

Die Erschließungsvarianten wurden unter Abwägung von Vor- und Nachteilen für alle Verkehrsteilnehmenden in mehreren Terminen mit der Verwaltung diskutiert und abgestimmt.

MIV – Ruhender Verkehr

Grundsätzliche Planungsprämissen

Die Straßenräume werden im Planungsgebiet weitestgehend frei vom ruhenden Verkehr gehalten. Insbesondere dort, wo Wohnnutzung überwiegt, wird Parken im öffentlichen Raum möglichst unterbunden. Die zur Verfügung stehenden Flächen des öffentlichen Raumes werden so möglichst umfassend im Sinne einer verbesserten Aufenthaltsqualität den Grünflächen und Straßenmobiliar vorbehalten oder dem fließenden Verkehr zur Verfügung gestellt. Die Erschließung der Grundstücke kann mit möglichst geringem Flächenverbrauch gelingen. Mobilpunkte bieten alternative Mobilitätsangebote, die eine vom eigenen Pkw abgekoppelte Mobilität ermöglichen. Stellplätze für Carsharing und Lastenräder etc. werden an den Mobilpunkten gebündelt im B-Plan vorgehalten. Erforderliche Kfz-Stellplätze werden in den vorgesehenen Quartiersgaragen gebündelt. Quell-/Zielverkehr konzentriert sich so auf die Quartiersgaragen, Parksuchverkehr wird vermieden.

Stellplatzbilanzierung

Die Bilanzierung der Stellplätze wird für das Gesamtquartier gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Rostock 2017 grob vorgenommen. Es ist anzustreben, die der Stellplatzsatzung hinterlegten Zonierung anzupassen und das

gesamte Plangebiet der Zone 3 oder alternativ einer höheren Zonierung zuzuordnen, sodass eine einheitliche Reduktion der erforderlichen Stellplätze möglich ist.

Für die Bilanzierung wird diese Anpassung bereits angenommen. Das gesamte Quartier wird in Rücksprache mit dem Fachamt der Zone 3 nach Satzung zugeteilt, sodass aufgrund der städtebaulichen Lage eine Reduktion der Stellplätze um 15 %, für Wohnnutzung um 30 % und den Schulbetrieb um 50 % einkalkuliert wird.

Der Bilanzierung zugrunde gelegt werden die für das Verkehrsgutachten definierten Eingangsdaten zur Bruttofläche je Nutzungsart mit Stand 12/2024, s. nachstehende Tabelle.

Ergebnis der Bilanzierung ist, dass insgesamt 6.938 Kfz-Stellplätze im Plangebiet erforderlich sind, der Großteil mit 2.466 Stellplätze für Gewerbe und Handwerk. Aufgrund der Tatsache, dass sich im Laufe des Planungsprozesses im städtebaulichen Entwurf einige Flächenverschiebungen vom Gewerbe- und Handwerk in Richtung Wohnen ergeben haben, wird sich der Bedarf an Stellplätzen insgesamt reduzieren.

Die anteilige Realisierung von gefördertem Wohnungsbau wird zusätzlich zu einer weiteren Reduzierung der Stellplatzbedarfe führen.

Unter Berücksichtigung eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes kann die erforderliche Anzahl weiter reduziert werden, um bis zu 30 %.

Mit Spezifizierung und Konkretisierung der

Nutzungsarten und Einrichtungen sind Anpassungen an der Bilanzierung erforderlich.

Parken in Quartiersgaragen

Quartiersgaragen funktionieren optimal in Kombination mit der Herstellung von Mobilpunkten, sodass bequeme Umstiege auf umweltfreundliche Mobilität möglich werden, u.a. Fahrradservice und -verleih, Elektroladestationen, Carsharing-Stellplätze, Packstationen. Vor dem Hintergrund der aktuell nicht vorhandenen direkten Nahversorgung im Quartier können die Mobilpunkte auch als „Teilhabepunkte“ weitergedacht werden, welche neben der Mobilitätsfunktion auch relevante Versorgungsfunktionen übernehmen können. Die Garagen sind in ihrer Gebäudearchitektur flexibel zu planen, um spätere Umnutzungen ermöglichen zu können. Es ist davon auszugehen, dass die Quartiersgaragen überwiegend von Seiten der Wohnbevölkerung genutzt werden. Folglich sind vornehmlich die 1.537 gemäß Bilanzierung erforderlichen Stellplätze für die Nutzung Wohnen in den Garagen unterzubringen.

Im Konzept wird daher die Herstellung von bis zu vier Quartiersgaragen in Laufnähe der Wohnbebauung vorgedacht. Die Erreichbarkeit dieser Quartiersgaragen ist über das Hauptstraßennetz sicherzustellen. Standortkriterien für die Quartiersgaragen sind:

- Direkte Verkehrsanbindung an das Hauptstraßennetz,
- Laufnähe zu Straßenbahnhaltestellen,

- Städtebauliche Integration,
- Nähe oder direkte Verbindung zu Geschäftsnutzung

Vorgesehene Standorte, s. auch Abbildung zu verkehrlichen Funktionen und Achsen, für die Quartiersgaragen und Mobilpunkte sind:

- Bei der Knochenmühle/Altkarshof
- Bei der Knochenmühle/Dierkower Damm
- Beim Pingelshof
- Karlshöfer Weg/Planstraße A

Park+Ride

Das Quartiersnetz, die Streckenabschnitte und insbesondere auch die Anschlussknotenpunkte, können den selbst verursachten Quell- und Zielverkehr und den bestehenden Durchgangsverkehr aufnehmen. Zusätzliche Verkehre müssen jedoch vermieden werden, weil die Anschlussknotenpunkte an die L22 aufgrund der hohen Belastung der L22 keine zusätzlichen Kapazitäten aufnehmen können (s. Verkehrsgutachten). Der im Park+Ride Konzept vorgesehene neue Standort am Petridamm sollte daher nicht im Quartier realisiert werden, sondern besser an der Dierkower Allee, in direkter Nachbarschaft der Straßenbahndaltestelle sowie der BAB-Anschlussstelle geplant werden.

Freie Kapazitäten des Standortes Dierkower Allee sollten genutzt werden und mittelfristig erweitert sowie dessen ÖPNV-Anbindung zu verbessern, um den Kfz-Verkehr möglichst von den

innenstadtnahen Straßennetzen fernzuhalten.

nMIV – Radverkehr / Radnetz

Grundsätzliche Planungsprämissen

Für den Radverkehr sind zukünftig durchgängige Netze vorgesehen, die übergeordnete Verbindungen (Radschnellwege) und lokale Wegeverbindungen berücksichtigt. Die Steigerung der Radfreundlichkeit kann mittels Durchwegung aller Gebietsteile erreicht werden, eine Aufhebung der Trennwirkung durch die Straßenbahn sowie kurze und barrierefreie Wege zu (Nahversorgungs-)Einrichtungen werden im geplanten Wegenetz für Radfahrende berücksichtigt.

Radnetz

In Nord-Süd-Richtung wird der Radschnellweg entlang des Dierkower Damms mit bis zu 4 m

ausgebaut; gemäß vorliegender Vorplanung. In Ost-West-Richtung entlang der Rövershäger Chaussee wird eine attraktive Verbindung in einer zukünftigen Querschnittsgestaltung berücksichtigt.

Im Hauptverkehrsnetz sind sichere und vom Kfz getrennte Radverkehrsanlagen vorgesehen. Entlang der neuen Planstraße wird ein beidseitiger Radfahrstreifen eine sichere Mobilität für Radfahrende gewährleisten.

Im Nebennetz wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn fahren. Voraussetzung hierfür ist nach geltenden Empfehlungen eine Kfz-Belastung unter 400Kfz/h und eine zulässige Geschwindigkeit bis 30 km/h. Die Fahrbahnquerschnitte und Fahrpliniengestaltung müssen entsprechend fahrradfreundlich gestaltet sein, Verschwenkungen und Grüninseln sollten die

Eingangsdaten		Eingangsdaten			Ergebnis		
	Angaben gemäß Satzung	Bruttofläche	Nutzfläche	Annahmen	erforderliche Stellplätze	Verringerte Anzahl aufgrund städtebaulicher Verhältnisse	Anzahl erforderlicher Stellplätze
Nutzungsart							
Gewerbe und Handwerk	1 Stellplatz je 60 qm NF	217.555	174.044		2901	2466	2466
Dienstleistungs- und Büronutzung	1 Stellplätze je 35 qm NF	117.579	82.306		2352	1999	1999
Wohnen	1 Stellplatz je Wohneinheit	219.529	175.623	100 Wohneinheiten, 2195 Wohneinheiten	2195	1537	1537
Einzelhandel	1 Stellplätze je 35 qm NF	16.550	13.240		378	322	322
Gastronomie u. Beherbergung	1 Stellplatz je 20 qm NF	11.825	9.460		473	402	402
Bildungseinrichtungen	1 je 30 Schüler	21.085		500 Schülerinnen und Schüler	17	8	8
Kulturelle und Soziale Einrichtungen	1 Stellplätze je 35 qm NF	12.031	8.422		241	205	205
						gesamt	6938

Stellplatzbilanzierung gesamt

Fahrdynamik des Kfz-Verkehrs auf entsprechend langsame Geschwindigkeiten reduzieren.

Weitere Hinweise

Die Führung des Radverkehrs entlang der L22 muss so gestaltet werden, dass sie subjektiv und objektiv sicher nutzbar ist und Nutzende gerne dort unterwegs sind. Denn entlang des Petridamms wird ein schnelles Fahren aufgrund teils umwegiger Radverkehrsführungen an den Knotenpunkten nur eingeschränkt möglich sein. Auch die Belastung durch Schwerverkehre leistet hierzu einen Beitrag. Zwar können Quell- und Zielverkehre entlang des Petridamms abgebildet werden - für den Radverkehr, der über das Quartier hinausgeht, wird hingegen die L22 an Bedeutung gewinnen.

Fahrradabstellanlagen werden sowohl in die Mobilpunkte als auch in den öffentlichen Straßenraum integriert. Sie sollten nutzungsnah, wenn möglich wettergeschützt, aufgestellt werden und ausreichend Kapazitäten aufweisen.

Fußverkehr – Fußverkehrsnetz

Im Quartier wird dem Fußverkehr ein engmaschiges und barrierefreies Fußwegenetz zur Verfügung gestellt. Die Steigerung der Fußfreundlichkeit ist anzustreben mittels Durchwegung aller Gebietsteile, eine Aufhebung der Trennwirkung durch die Straßenbahn sowie kurze und barrierefreie Wege zu (Nahversorgungs-)Einrichtungen.

Fußwegenetz

Vorgesehen werden attraktive Wegeverbindung des Fußverkehrs in die Innenstadt, zu Wasser, Grünräumen, Stadtteilplätzen und Spielplätzen sowie Spiel- und Bewegungsräumen.

Besonderer Fokus muss auf den verkehrssicheren Fußwegen im Nahbereich der Schule liegen, auch unter Berücksichtigung der Hol- und Bringverkehre. Die Querungen der Straßenbahngleise sind sicher zu gestalten. Möglichst großzügig breite auch für Fußgängerpuls geeignete Fußgängerfurten, ausreichend große Aufstellbereiche auch auf Mittelinseln, Berücksichtigung von Sichtdreiecken und die Ermöglichung von Blickkontakt zwischen allen Verkehrsteilnehmenden sowie kurze Reaktionszeiten auf Anforderungen des Fußgänger-Querungsbedarfs sollten im direkten Umfeld des Schuleingangs eine sichere Mobilität der Schülerinnen und Schüler gewährleisten.

Aufgrund der gewerblichen Strukturen im Quartier, einhergehend mit Schwerverkehren, muss die Sicherheit der Zufußgehenden in besonderem Fokus stehen.

In Richtung Dierkower Damm und in Richtung Warnow-Quartier ermöglichen gemeinsame Geh- und Radwege eine engmaschige Fußverkehrsinfrastruktur.

Eine zusätzliche Wegeverbindung ist entlang der östlichen Grundstücksgrenzen vom Karlshöfer Weg in Richtung Zingelwiese angedacht, um die Wegenetze in Richtung der beliebten Naherholungsflächen und sozialen Treffpunkte zu vervollständigen.

Entlang der L22 (außerhalb des Plangebietes) ist nach aktuellem Wissensstand ein beidseitiger Geh- und Radweg angedacht, der in West—Ost-Achse eine fußläufige Verbindung entlang der Landesstraße ermöglicht.

Neben dem öffentlichen Straßennetz sollten sinnvolle Ergänzungen über Wegerechte auf Grundstücken das Fußwegenetz optimieren. Somit sollen Ziele und Quellen im Plangebiet über kurze und barrierefreie Wege für alle erreichbar sein. Im Fokus stehen hier insbesondere die Quartiersmitte östlich des Dierkower Damms.

ÖPNV

Das Areal wird gemäß Ausschreibung zum Rahmenplan zukünftig dem Verkehrsgebiet 2 mit einem Haltestelleneinzugsradius von 400 m zugeordnet. Laut Nahverkehrsplan müssen 85% der Einwohner des definierten Gebietes vom ÖPNV erschlossen sein.

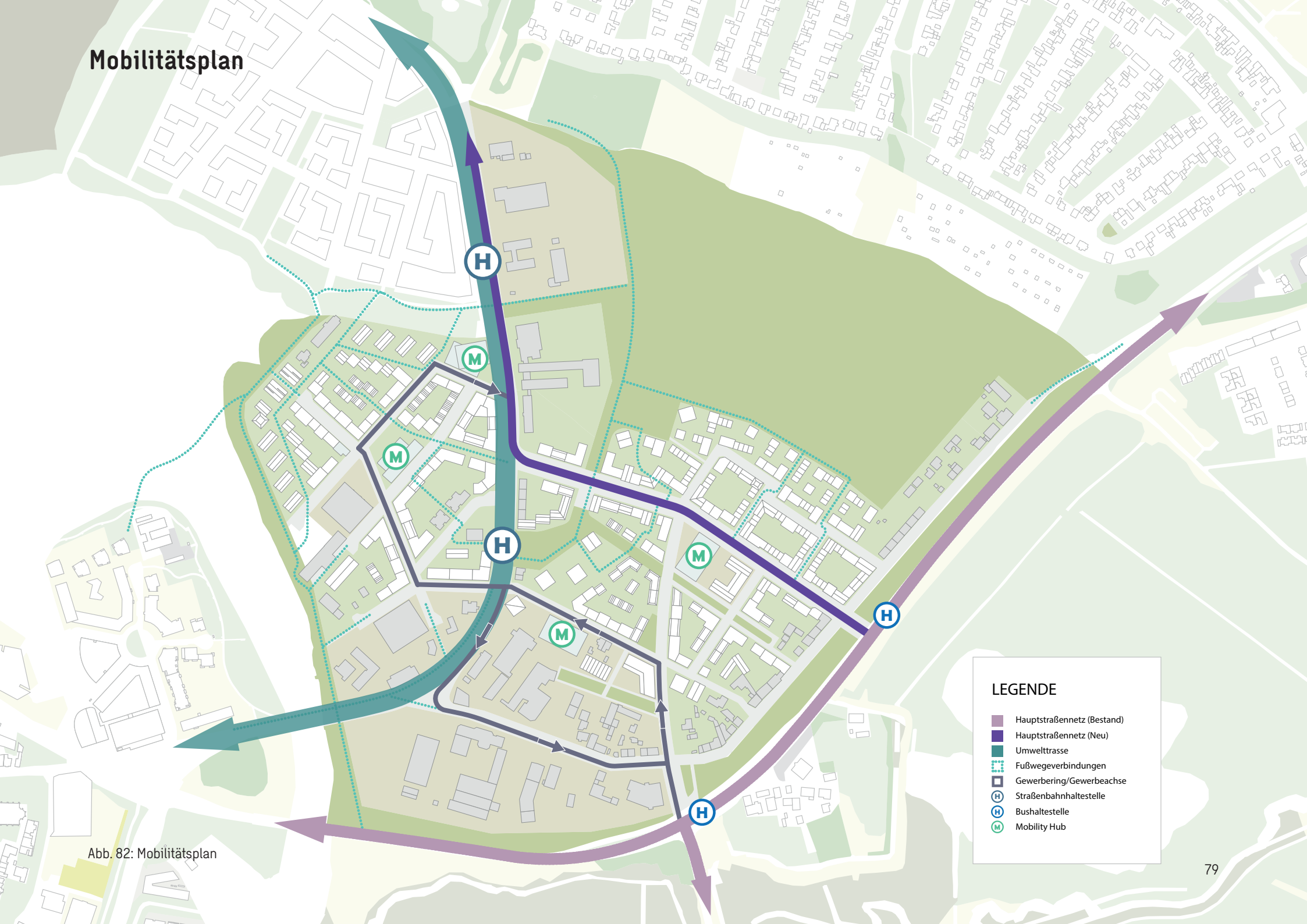
Straßenbahn

Die Straßenbahntrasse im Quartier bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und gewährleistet eine schnelle und attraktive Erreichbarkeit. Ihre Sicherung und Stärkung ist daher essenziell.

Die Planungen zum Warnowquartier sehen eine Verlegung der Haltestelle Dierkower Damm nach Norden vor. Es ist folglich essenziell, dass auch die Haltestelle Petridamm verlegt wird, zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Schule.

Die Haltestelle soll ihren neuen Standort in Höhe

Mobilitätsplan



LEGENDE

- Hauptstraßennetz (Bestand)
- Hauptstraßennetz (Neu)
- Umwelttrasse
- Fußwegeverbindungen
- Gewerbering/Gewerbeachse
- Strassenbahnhaltestelle
- Bushaltestelle
- Mobility Hub

Abb. 82: Mobilitätsplan

des geplanten Quartiersplatzes einnehmen. Die zentrale Lage der Haltestelle inmitten des neuen Quartiers kann die Belebung einer neuen Mitte unterstützen. Die Integration von Mobilpunkt-Funktionen ist vorteilhaft.

Die Fußverkehrsinfrastruktur im Nahbereich der Haltestellen muss verdichtet sowie sicher und barrierefrei ausgebaut werden.

Busverkehr

Die Haltenstellenerreichbarkeit der Straßenbahntrasse deckt nicht das gesamte Quartier ab, insbesondere nicht den östlichen Petridamm, wo eine Verdichtung von Wohnbebauung den Bedarf noch erhöhen wird. Daher soll das ÖPNV-Angebot um entsprechende Buslinienangebote in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ergänzt werden. Eine Berücksichtigung im nächsten Nahverkehrsplan ist zu empfehlen.

Vorstellbar und zu empfehlen ist eine zusätzliche Haltestelle an der L 22 auf Höhe Karlshöfer Weg, um auch die Bewohnerinnen und Bewohner des östlichen Petridamms Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

Intermodale Mobilität

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfolgt das Ziel, ein effizientes und benutzerfreundliches intermodales Verkehrssystem zu entwickeln. Dazu zählt die nahtlose Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn, Fahrrad, und Carsharing. Es gilt folglich, intermodale Mobilität

zu unterstützen, und den Umstieg von einem auf das andere Verkehrsmittel möglichst bequem und einfach zu gestalten.

Konzept

Die vorgesehenen Haltestellen werden um weitere Mobilitätsangebote wie Carsharing, E-Scooter-Angebote und Fahrradabstellanlagen ergänzt, in der Regel an Orten, wo der Umstieg von Kfz (in den Quartiersgaragen) und ÖPNV (an den Bus- und Straßenbahnhaltestellen) auf die Verkehrsmittel der „letzten Meile“ sinnvoll und kurzwegig stattfinden werden.

Es bietet sich die Verknüpfung mit den Funktionen der in Rostock bekannten Mobilpunkte an, um gute und bequeme Umstiegsmöglichkeiten zu gewährleisten. Diese zielen darauf ab, den Übergang zwischen verschiedenen Transportarten effizient und bequem zu gestalten.

Vorstellbar ist, dass die Mobilpunkte im Gebiet unterschiedliche Ausprägungen aufweisen. Während an den großen Quartiersgaragen und an der Straßenbahnhaltestelle umfangreiche Umstiegsmöglichkeiten gewährleistet werden sollten, können die Mobilpunkte an anderer Stelle kleiner ausfallen.

Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement

Neben oben genannten infrastrukturellen Maßnahmen braucht es im Plangebiet organisatorische Maßnahmen, die eine nachhaltigere, effizientere und benutzerfreundlichere Mobilität ermöglichen. Nur wenn vorhandene Angebote kommuniziert werden, werden sie genutzt. Die Akzeptanz der oben genannten Maßnahmen lässt sich durch die nachfolgend gelisteten Maßnahmen in erfahrungsgemäß verbessern.

- Mobilitätsmanagement für Neubürger wie Mappe zu Mobilitätsangebot mit Gutscheinheft z.B. für Carsharing / Bikesharing, Organisation einer Radtour, Schnupperangebote ÖPNV, Tarifbroschüre und Liniennetzplan für Zugezogene, Radnetz Karte
- Mobilitätsmanagement für die Schule; Durchführung von Programmen zur Sensibilisierung für Verkehrssicherheit und nachhaltiger Mobilität und Umsetzung von Maßnahmen z.B. die gezielte Organisation der Eltern- Hol- und Bringverkehre und ein Sensibilisieren der Schülerinnen und Schüler für nachhaltige Mobilität
- Mobilitätsmanagement für Betriebe; Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätsströme in Zusammenhang mit Dienst- und Arbeitswegen z.B. durch Förderung von Fahrrädern am Standort, Zuschüsse zu ÖPNV-Tickets, flexible Arbeitszeiten, Fahrgemeinschaftsprogramme und eine betriebliche Mobilitätsberatung

Straßenquerschnitte – Beispiele

Die straßenräumliche Gestaltungsqualität im Quartier sollte eine Mobilitätswende unterstützen und dem Rad- und Fußverkehr sichere und attraktive Räume bieten.

Daneben müssen die Belange des ansässigen Gewerbes ausreichend breite Fahrbahnen zur Verfügung gestellt werden, sowohl entlang der Strecken als auch in den Zufahrten und Knotenpunkten.

Allgemein soll der Grünanteil im Straßenquerschnitt hoch sein, um die Resilienz und Klimawirkung des Quartiers nachhaltig zu gestalten.

Ergänzend werden einige Beispielstraßenquerschnitte aufgezeigt. Es wurde darauf verzichtet, die Querschnitte im Detail zu planen. Dies erfolgt im Rahmen der

weiteren Planungsschritte, in enger Abstimmung mit den vorgesehenen Nutzungen und Flächenentwicklungen.

Mitgedacht werden sollten sogenannte Multifunktionsflächen, die im Straßenraum unterschiedliche Funktionen erfüllen können, wie Grünflächen, Begegnungszonen, Fahrradabstellanlagen oder Stellplätze. Multifunktionsflächen im Straßenraum tragen zur Verbesserung der Lebensqualität bei, indem sie unterschiedliche Bedürfnisse der Stadtbewohner berücksichtigen und gleichzeitig den Raum effizient nutzen.

Umwelttrasse

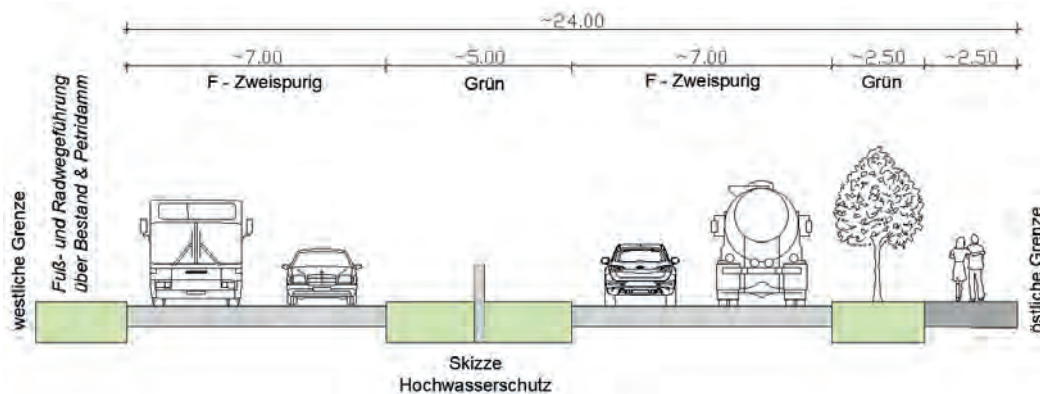
Die Umwelttrasse ist entlang des Dierkower Damms im Abschnitt Am Kreuzgraben bis Karlshöfer Weg vorgesehen. Sie kennzeichnet sich durch die ausnahmslose Führung von

umweltfreundlichen Verkehrsarten. Der motorisierte Verkehr wird hier von einer Nutzung ausgeschlossen, er muss Umwege in Kauf nehmen. Fuß- und Radverkehr sowie Straßenbahn werden durch breite und bedarfsgerechte Anlagen gefördert und priorisiert.

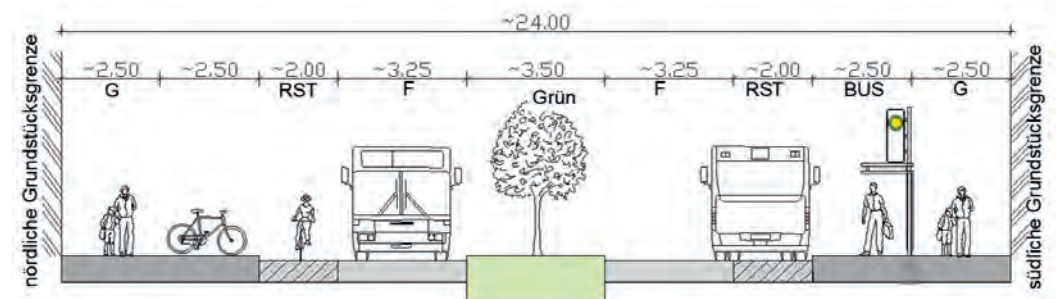
Die weiteren Straßenkategorien stellen sich im Straßenquerschnitt wie folgt dar (Abweichungen möglich):

Wohnstraßen:

- 4,50 m Fahrbahn,
- 2,50 m Gehweg beidseitig,
- Radverkehr fährt auf der Fahrbahn
- versetzt Grünflächen oder punktuell Ladezonen/Multifunktionsfläche ausweisen



Straßenquerschnitt Rövershäger Chaussee



Straßenquerschnitt Karlshöfer Weg

Sammelstraße

- Gehwege 3 m beidseitig
- Fahrbahn 5,50 m
- Radverkehr fährt auf Fahrbahn

Privatwege / Fuß- und Radwegeverbindungen

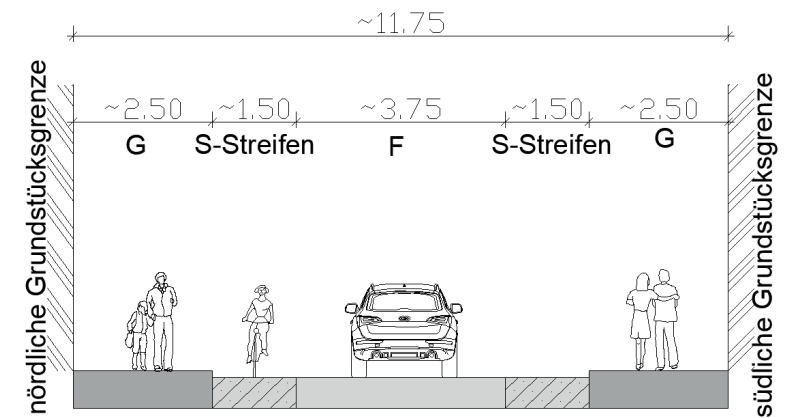
- 4 m
- Ausschließliche Nutzung Fuß und Radverkehr
- Befahrbarkeit Ver-/Entsorgung

Gewerbestraßen (Hauptnetz)

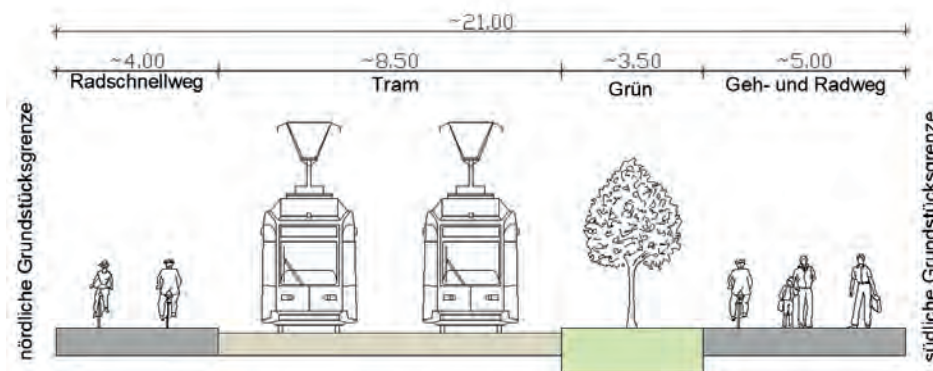
- Gehwege beidseitig (2,50m)
- Fahrbahn 7,50 m (einschließlich beidseitiger Radfahrstreifen 1,85 m)

Gewerbestraßen (Hauptnetz)

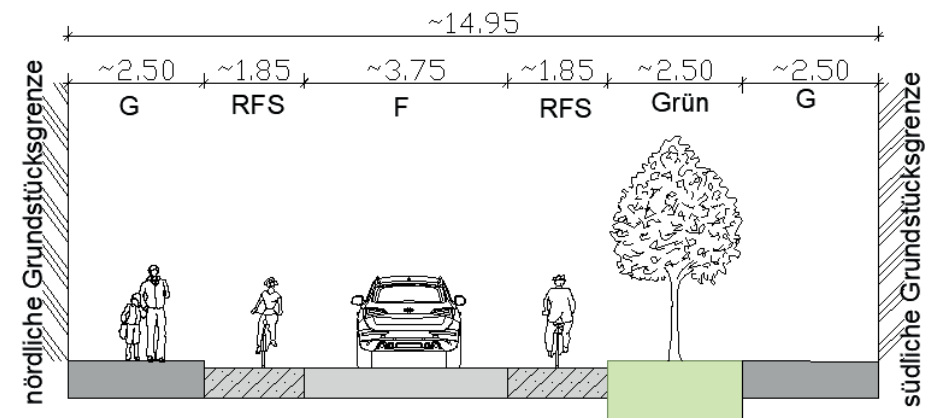
- Gehwege beidseitig (2,50m)
- Fahrbahn 6,50 m



Straßenquerschnitt Petridamm/ Beim Pingelshof Variante 2



Straßenquerschnitt Umwelttrasse Dierkower Damm



Straßenquerschnitt Petridamm / Beim Pingelshof Variante 1

9. Teilräume

Aufgrund der Größe des Gesamtgebiets sowie den unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten und Zielsetzungen in verschiedenen Bereichen wurden für die Umsetzung der Rahmenplanung fünf Teilräume gebildet.

Für jeden Teilraum wird eine strategische Entwicklungsperspektive mit Zielsetzung und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen definiert.



Abb. 83: Plan Teilräume

Teilraum Osthafen

Wohnen und Arbeiten an der Warnow: Der Osthafen ist geprägt von seinen gewerblichen Strukturen und ist insbesondere im Südwesten ein funktionierender Standort für Gewerbebetriebe. Das Leitbild sieht eine behutsame Weiterentwicklung eines Gewerbegebietes hin zu einem mischgenutzten städtischen Quartier mit einer starken Wohnfunktion vor. Langfristig wird die Bedeutung des Wohnens am Osthafen zunehmen, gleichzeitig soll aber den bestehenden Gewerbebetrieben eine Entwicklungsmöglichkeit am Standort möglich bleiben. Dabei gilt es, auch planungsrechtlich, Nutzungskonflikte durch entsprechende Regelungen zu vermeiden. Der funktionale, wie auch bauliche Gegensatz von Gewerbe und Wohnen wird zu einer spannenden städtebaulichen Struktur verschmelzen, die nicht statisch ist, sondern sich über die Jahrzehnte wandeln wird. Das zukünftig breite Nutzungsprofil bietet dann beste Voraussetzungen für die Entstehung eines lebendigen Stadtteils mit urbanen Qualitäten

Städtebauliche Struktur

Die städtebauliche Struktur wird sich entsprechend des strukturellen Wandels von Gewerbe zu Wohnfunktionen heterogen entwickeln. Als Leitidee und ordnende Struktur ist eine uferbegleitende Bebauung von Mehrfamilienhäusern in einer zusammenhängenden modernen Architektursprache in Anlehnung an die Kubaturen und Dimensionen der nördlichen Altstadt vorgesehen. Die südlichen Baufelder werden ggf.

zeitlich begrenzt die bestehenden, großformatigen Hallenstrukturen der Gewerbenutzung aufnehmen und durch Solitäregebäude ergänzen. Im Inneren ist die Entstehung einer geschlossenen Blockstruktur zu prüfen. Die bauliche Dichte wird sich in Orientierung an die baurechtliche Gebietszuweisung des Urban Quartieres orientieren.

Erschließung

Aufgrund des Radschnellweges und der aus Verkehrssicherheit ungünstigen Einmündungssituation (Bei der Knochenmühle, Dierkower Damm) ist die Zufahrt in den Teilbereich für den Kfz nur aus Süden Am Kreuzgraben möglich. Die Ausfahrt erfolgt als Einbahnverkehr An der Knochenmühle. Die Erreichbarkeit aus Norden ist somit umwegig.

Mit dem Fahrrad ist der Teilbereich sehr gut sowohl über den östlich verlaufenden Radschnellweg, also auch über das Wegenetz an der Warnow erreichbar. Die Innenerschließung sichern Gewerbe- und Wohnstraßen. Für den Fußverkehr wird auf eine engmaschige Durchwegung des gesamten Teilbereiches geachtet, insbesondere auf die Erschließung des Wassers und die Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestelle. Neben dem öffentlichen Straßennetz sollten sinnvolle Ergänzungen über Wegerechte auf Grundstücken das Fußwegenetz optimieren, insbesondere in Richtung Quartiersmitte.

Nutzungen

Im Osthafen entsteht ein Stadtquartier mit

Mischnutzung: Wohnungsneubau ergänzt das bestehende Gewerbe und führt zu einem lebendigen Nutzungsmix. Aufgrund der Eigentümerinteressen sieht die langfristige Planung überwiegend Wohnungsneubau vor. Kurz- bis Mittelfristig kann die „Restlaufzeit“ der gewerblichen Baustrukturen für eine temporäre Stadtentwicklung und Standortentwicklung genutzt werden. Ein geringer Anteil an Einzelhandel und Gastronomie ist am zentralen Quartiersplatz im Mobilityhub vorgesehen.

Freiraum und öffentliche Räume

Die maßgebliche Freiraumqualität im Teilraum Osthafen geht von der Warnow aus. Trotz der notwendig werdenden Hochwasserschutzmaßnahme in Form einer Hochwasserschutzanlage, sollten Verbindungen und ggf. Blickbeziehungen in Richtung Wasserkante offengehalten werden. Kleinere, insbesondere straßenbegleitende Grünräume im Quartier sorgen für eine hohe Standortqualität und laden zum Zufußgehen, Verweilen und zur gesellschaftlichen Interaktion ein.

Der Quartiersplatz am Mobility Hub ist als zentraler Begegnungsort vorgesehen. Damit die zentrale Abstellanlage angenommen wird, muss diese mehr sein als nur eine Parkanlage und aktivierende Nutzungen aufweisen. Zum einen um Alltagswege zu bündeln, aber auch um ungenutzte Angsträume zu vermeiden. Dementsprechend ist in der EG-Zone Einzelhandel und gastronomischen Nutzungen sowie eine hochwertige Platzgestaltung vorgesehen.

Nächste Schritte / Maßnahmenplan

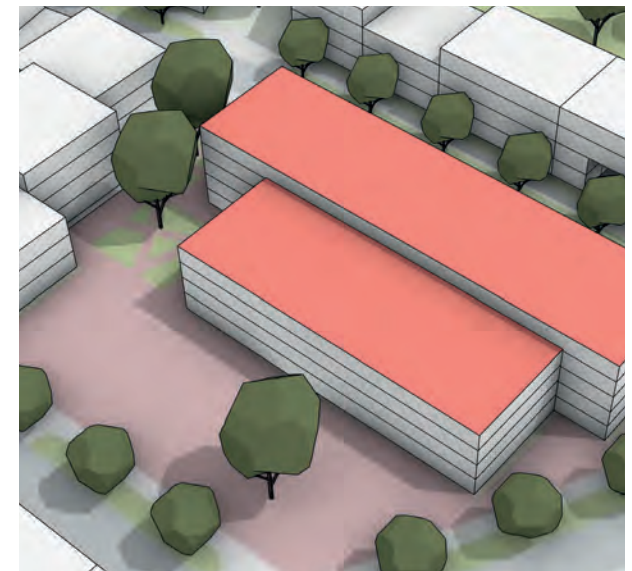
- Verständigung mit den Eigentümern über das weitere Vorgehen
- Ermittlung einer Zeitschiene zum geplanten Veränderungsbedarf von Betrieben
- Überprüfung der aktuellen Tiefe der Rahmenplanung, ggf. Fortschreibung
- Untersuchung erhaltenswerter Gebäudebestand aus bauökologischer Sicht (Graue Energie)
- Gestaltung der Uferkante unter Berücksichtigung der Hochwasserschutzmaßnahmen z.B. über eine Machbarkeitsstudie oder einen freiraumplanerischen Wettbewerb
- Einleitung zur Aufstellung eines Änderungsbeschluss zum vorhandene B-Plan.



Öffnung der Wasserkante in den Stadtteil- Blick und Horizontbeziehungen durch geneigte Dächer



Uferpark mit Erhalt gewerblicher Baustrukturen f. kulturelle Nutzungen



Mobilityhub mit Quartiersplatz

Teilraum Neue Mitte

Die „Neue Mitte“ ist sowohl das urbane als auch grüne Zentrum des sich wandelnden Stadtbereichs Osthafen-Petridamm. Vielfältige Nutzungsstrukturen treffen hier auf einen zentralen Grünraum im Herzen des Quartiers. Durch die unterschiedlichen Nutzungen von Schule, Wohnen und quartiersbezogenen Versorgungsstrukturen ergibt sich hier kombiniert mit einem Freizeitangebot im Grünraum ein großes Potenzial für ein lebendiges öffentliches Leben.

Städtebauliche Struktur

Der öffentliche Grünraum wird dabei im Zentrum von bis zu sechzehngeschossigen Gebäuden gefasst und sorgt dadurch für eine Rahmung im großstädtischen Maßstab. Die Hochpunkte schaffen Orientierung und Fernwirkung über den Teilraum hinaus. Die im Hochhauskompass Rostocks definierten Qualitätskriterien für Hochhausvorhaben sind dabei umzusetzen. An den Rändern fällt die Gebäudehöhe ab und orientiert sich an den angrenzenden Teilräumen. Jenseits der Hochpunkte sind die Gebäude in geschlossener Bauweise in linear straßenbegleitenden oder geöffneten Baublöcken angelegt.

Erschließung

Die Neue Mitte wird für den Kfz-Verkehr aus Norden über den Dierkower Damm, aus allen anderen Richtungen vom Karlshöfer Weg erschlossen. Die nach Norden verlegte Haltestelle Petridamm bildet den zentralen Zugangspunkt mit dem ÖV.

Rad- und Fußnetz ermöglichen eine direkte und engmaschige Durchwegung von allen Teilbereichen des Quartiers bis zur Neuen Mitte. Aus Richtung Innenstadt bietet der Kfz-freie Streckenabschnitt des Dierkower Damms zwischen Beim Pingelshof und Karlshöfer Weg eine attraktive und sichere Zuwegung.

Nutzungen

Um den Bereich der Neuen Mitte sind die Erdgeschosse wohnfremden Nutzungen wie z.B. des Einzelhandels, der Gastronomie, kulturellen oder sozialen Nutzungen vorbehalten. Ziel der Belegung ist eine Aktivierung der Außenflächen durch die Gebäudenutzungen. Die Obergeschosse sind dem Wohnen vorbehalten. Aus den Hochpunkten sind interessante Blickbeziehungen zur Warnow/Altstadt sowie Richtung Zingelwiesen/ Riekdahler Wiese möglich.

Freiraum und öffentliche Räume

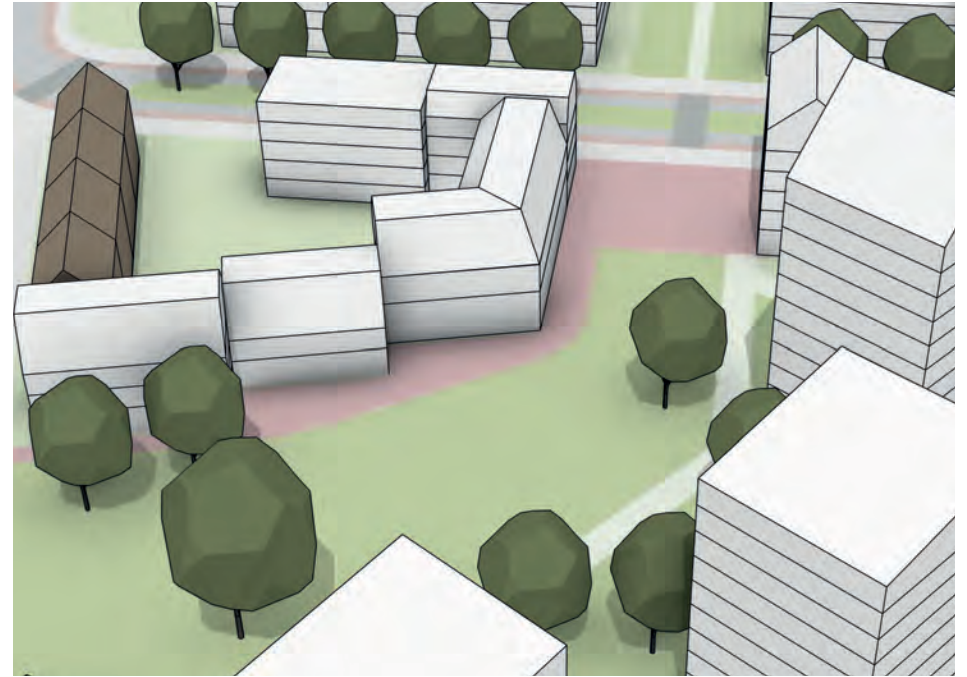
Der Grünraum in der Neuen Mitte sind die zentralen Grünräume für die gesamte Gebietsentwicklung Osthafen-Petridamm. Sie erstrecken sich über einen offenen Korridor von Norden aus dem Bereich der Zingelwiesen und schaffen so eine Grünraumverbindung in das übergeordnete Grün. Die angedachte Fortführung des Grünzugs Richtung Warnow ist aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Hier sind jedoch Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr über Wegerechte unbedingt zu verfolgen, damit die Neue Mitte als Scharnier zwischen Osthafen und Petridamm funktionieren kann und zentrale Wegeverbindungen dort zusammenführen.

Nächste Schritte / Maßnahmenplan

- Abstimmung mit dem KOE über die Entwicklung der Flächen
- Verständigung mit den Eigentümern über das weitere Vorgehen
- Überprüfung der aktuellen Tiefe der Rahmenplanung, ggf. Fortschreibung
- Freiraumplanerischer Wettbewerb für die „Grüne Mite“
- Verkehrsanlagenplanung
- Änderung des Bebauungsplans



Der Grünzug Zingelwiese zieht sich in das Quartier



Ein grüner - zugleich urbaner Platz

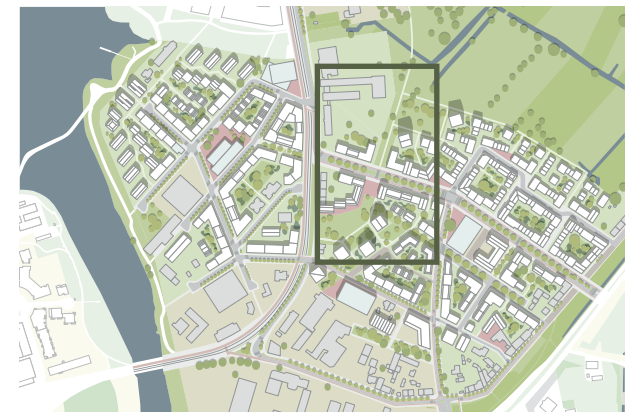


Abb. 85: Städtebauliche Prinzipien Teilraum Mitte

Teilraum Zingelwiesen/Petridamm

Der Teilraum Petridamm/Zingelwiese umfasst die Gebietsentwicklung im Osten der Rahmenplanung, hier trifft Alt auf Neu und der Landschaftsrand definiert das Ende des Siedlungsbereichs Richtung Norden. Die städtebauliche Leitidee sind offene und geschlossene Blockstrukturen, die sowohl einen öffentlichen Straßenraum als auch private/halböffentliche Gärten ausformulieren. Als Besonderheit ist die Schaffung eines Gewerbehofs, einer Quartiersgarage im Zentrum des Teilraums und die Erweiterung des Veranstaltungszentrums PI 13 zum kulturellen Zentrum nebst kleinem Quartiersplatz. Im Süden werden die bestehenden gewerblichen Nutzungen ergänzt.

Städtebauliche Struktur

Vom Norden her betrachtet, bilden Reihen- und Mehrfamilienhäuser offene Blockstrukturen, um Blickbeziehungen in die Landschaft bestehen zu lassen. Am nordwestlichsten Punkt des Teilraums markiert ein Hochpunkt den Abschluss des Teilraums Neue Mitte. Am Petridamm werden die bestehenden baulichen Strukturen von Osten her fortgeführt. Neubauten ergänzen den Gebäudebestand zu offenen Baublöcken mit 3 bis 5 Stockwerken. Unterschiedliche Fassaden und Dachformen sorgen für den Eindruck eines gewachsenen Stadtbildes. Fast ausschließlich liegt die maximale Gebäudehöhe bei fünf Geschossen, so dass sich langfristig die Traufhöhe mit der Höhe großer ausgewachsener Straßenbäume gleicht.

Erschließung

Die Erschließung des Teilbereichs Petridamm erfolgt über den Karlshöfer Weg, der im Norden in den Dierkower Damm mündet und im Süden an den neuen Knotenpunkt L22 anschließt.

Die ÖPNV-Anbindung wird über zusätzliche Busverkehre sichergestellt, welche die Straßenbahntrasse im Quartier ergänzen. Vorstellbar ist eine zusätzliche Haltestelle auf Höhe des Teilbereichs an der L22. Die Innenerschließung erfolgt über Gewerbe- und Wohnstraßen, die neben den verkehrlichen auch Aufenthaltsfunktionen übernehmen. Die Einbahnregelungen ermöglichen eine gleichberechtigte Aufteilung des Verkehrsraums auf die unterschiedlichen Verkehrsträger.

Nutzungen

Im Bereich der Zingelwiese ist die Nutzung überwiegend für Wohnen mit geringem Anteil wohnverträglichem Dienstleistungsgewerbe vorgesehen. Der Teilraum Petridamm ist im Sinne einer urbanen Durchmischung von Wohnnutzung, Handel und Gewerbe geprägt. Hier entsteht neben der Wohnbebauung auch Platz für neue Gewerbebetriebe im Süden des Teilraums und im Gewerbehof im Zentrum des Teilraums. Der Gewerbehof im Zentrum ist so platziert, dass er an das übergeordnete Straßennetz angebunden ist und zusammen mit dem Mobilityhub eine Insel der „Nichtwohnnutzung“ darstellt. Um Nutzungskonflikte um das Veranstaltungszentrum P13 zu entschärfen wird eine Mantelbebauung für kulturelle Nutzungen vorgeschlagen, die

potenzielle Lärmquellen eindämmen und städtebaulich einen kleinen Quartiersplatz formen.

Freiraum und öffentliche Räume

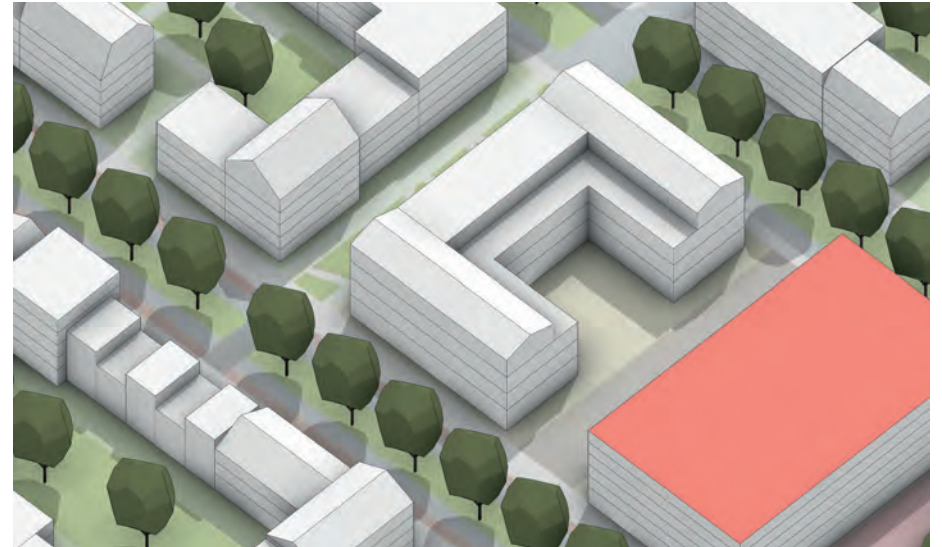
Der Landschaftsrandweg definiert die Siedlungsgrenze im Norden. Auch wenn eine Nutzbarkeit der angrenzenden Wiesen nicht gegeben ist, wird durch die Blickbeziehung ein gewisser Standortfaktor zum Spazieren und Erholen hergestellt. Der Freiraum, insbesondere im Bereich Petridamm, beschränkt sich auf die halböffentlichen Innenflächen der Baublöcke. Hier sollte in Teilbereichen über ein öffentliches Wegerecht nachgedacht werden, um das sekundäre Wegenetz jenseits des Straßenraums auszubauen. Vor der Quartiersgarage im Nordwesten des Teilraums ist ein Quartiersplatz vorgesehen.

Nächste Schritte / Maßnahmenplan

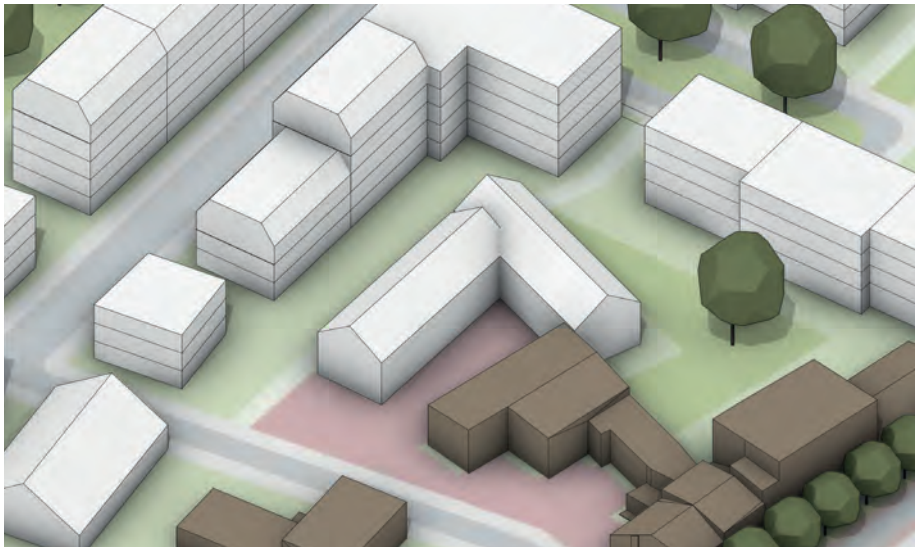
- Verständigung mit den Eigentümern über das weitere Vorgehen
- Überprüfung der aktuellen Tiefe der Rahmenplanung, ggf. Fortschreibung
- Änderung des Bebauungsplans



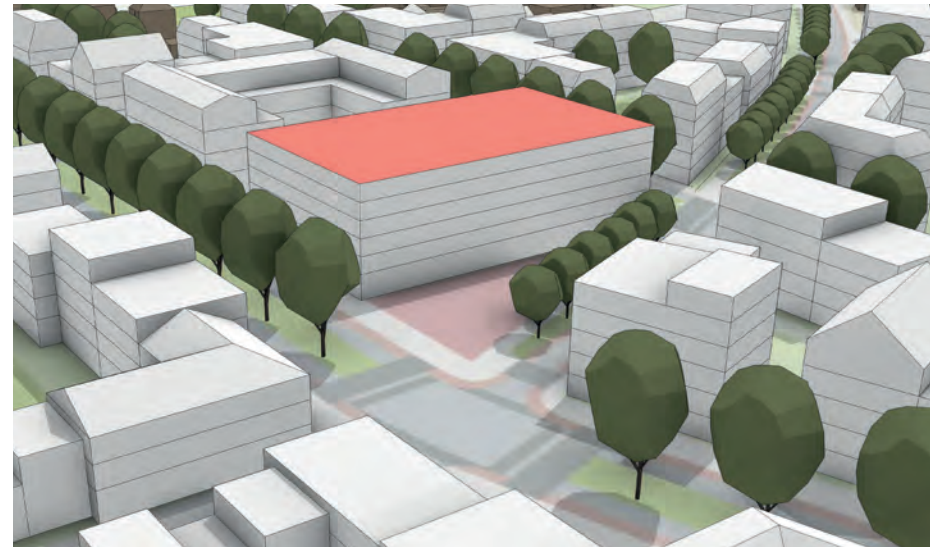
Aufgelockerte Blockstrukturen zur Zingelwiese



Gewerbehof mit Anbindung an das Hauptstraßennetz



Ergänzende Mantelbebauung um das P13



Quartiersplatz, Mobilityhub und Gewerbehof

Abb. 86: Städtebauliche Prinzipien Teilraum Zingelwiesen/Petridamm

Teilraum Gewerbecampus Petridamm

Der Teilraum zeichnet sich heute durch eine gut etablierte gewerbliche Nutzung aus, die auch zukünftig das charakteristische Rückgrat des Areals bilden soll. Ziel der weiteren Entwicklung ist es, den bestehenden Charakter als reinen Gewerbestandort zu sichern, den Bestand zu erhalten und gleichzeitig neue räumliche Potenziale zu erschließen. Zusätzlich zur bestehenden Wohnnutzung ist Wohnnutzung in diesem Bereich nicht vorgesehen.

Im Zentrum der Strategie steht die Stärkung des Gebiets als zukunftsfähiger und innenstadtnaher Standort für kleinteiliges Gewerbe, Handwerk und Start-Ups. Hierfür soll ein neuer Gewerbehof zwischen dem Petridamm und der Straße Beim Pingelshof etabliert werden, der als Nukleus für ein neues Cluster kleinteiliger Unternehmen dient. Um einen gemeinsamen grünen Innenhof gruppiert, entsteht ein campusartiges Umfeld mit hoher räumlicher Qualität. Eine kleine grüne Mitte bietet Aufenthaltsmöglichkeiten für Beschäftigte und fördert die Vernetzung der Gewerbetreibenden untereinander.

Städtebauliche Struktur

Die städtebauliche Struktur bleibt in ihrer Grundstruktur erhalten, wird jedoch punktuell nachverdichtet. Durch eine Umverteilung des ruhenden Verkehrs können Flächenpotenziale auf den Grundstücken aktiviert werden. Die Bündelung des ruhenden Verkehrs in einem Mobility-Hub an der Straße Beim Pingelshof – mit gewerblich nutzbarer Erdgeschosszone und Parknutzung in den

Obergeschossen – entlastet das Areal und schafft Spielräume für neue gewerbliche Nutzungen. Der Mobility-Hub übernimmt dabei auch Funktionen für die nördlich angrenzenden Gebiete.

Erschließung

Verkehrlich wird der Teilraum über den Petridamm an den Knotenpunkt Verbindungsweg/L22 direkt an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Erschließung innerhalb des Areals erfolgt über eine Einbahnstraßenregelung, die einerseits die Flächenneuaufteilung im Straßenraum zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden ermöglicht, andererseits aber auch Schleichverkehre zwischen den übergeordneten Verkehrsachsen vermeidet. Die Aufwertung der Straßenräume, insbesondere durch Begrünung und Neuordnung der Verkehrsflächen, trägt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei und stärkt das Bild eines modernen, zukunftsgerichteten Gewerbequartiers.

Nutzungen

Weitestgehend wird der Bestand gesichert und weiter entwickelt. Andere Nutzungsarten sind in dem Teilraum nicht geplant. Die Stärkung des zentral gelegenen Gewerbestandorts steht im Vordergrund.

Perspektivisch eröffnen sich weitere Entwicklungsmöglichkeiten – etwa auf dem heutigen Grundstück der Stadtentsorgung, sollte dieses künftig teilw. verlagert werden. Hier könnte langfristig eine Erweiterung des Gewerbecampus erfolgen und die Funktion als gewerbliches Entwicklungsgebiet gestärkt werden.

Freiraum und öffentliche Räume

Freiraumseitig wird die Infrastruktur im Sinne des „blue-green streets Modell“ etabliert. Das schafft nicht nur eine ökologisch wertvolle Umgebung, sondern fördert auch das Mikroklima und die Naherholungsqualität im gewerblich genutzten Raum. Ein kleiner zentraler Grünraum im Umfeld des neuen Gewerbehofs fungiert als verbindendes Element und ermöglicht Austausch sowie kurze Wege innerhalb des Quartiers.

Nächste Schritte / Maßnahmenplan

- Verbindliche Klärung der Gebietsperspektive Festlegung des Teilraums als reiner und langfristig gesicherter Gewerbestandort (keine Wohnnutzung). Abstimmung und Entwicklung einer übergeordneten Gesamtstrategie mit Rostock Business und den Eigentümern
- Prüfung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den neuen Gewerbehof sowie Identifikation und Priorisierung geeigneter Grundstücke zur Nachverdichtung (ggf. über Nachverdichtungskonzept oder Gesamtstrategie)
- Prüfung möglicher Entwicklungen des Grundstücks der Stadtentsorgung bei künftigem Standortwechsel und Einbindung in die Gesamtstrategie
- Planung des Mobility-Hubs mit Fokus auf Nutzungsmischung (Gewerbe/Erdgeschoss, Parken/Obergeschoss)
- Änderung des Bauleitplans

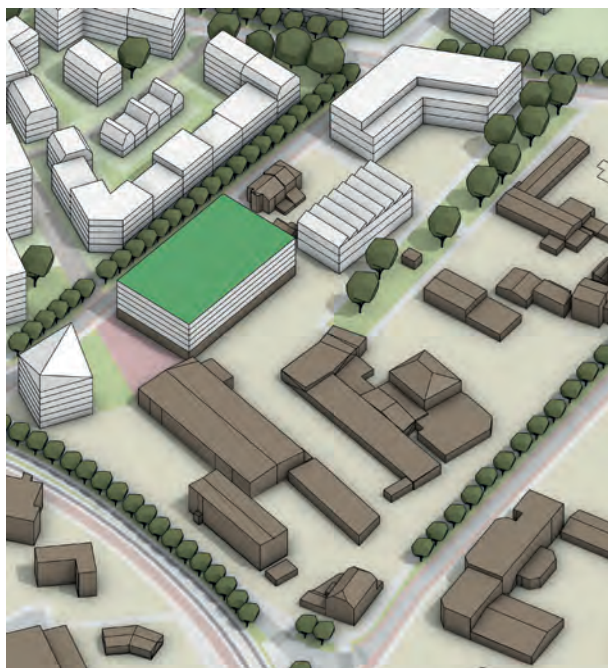


Abb. 87: Neubaupotential im Teilraum Gewerbecampus Petri-damm, inkl. eines Mobilityhub mit gewerblicher Erdgeschossnutzung

Teilraum Dierkower Damm

Der Teilraum stellt einen etablierten und stabilen Gewerbestandort dar, der langfristig in seiner bestehenden Struktur erhalten bleiben soll.

Die überwiegend eingesessenen Betriebe, insbesondere ein kleiner Cluster im Bereich Kfz-Dienstleistungen, prägen den Charakter des Gebiets bereits seit vielen Jahren. Eine bauliche Weiterentwicklung ist derzeit nicht vorgesehen, da weder akuter Handlungsbedarf noch absehbare Veränderungsprozesse bestehen.

Ziel ist es, die vorhandene Bestandsstruktur zu sichern, Nutzungskonflikte zu vermeiden und den Charakter des funktionierenden Gewerbegebiets zu erhalten.

Städtebauliche Struktur und Nutzungen

Die städtebauliche Struktur ist durch freistehende Solitärgebäude mit gewerblicher Nutzung geprägt. Veränderungen in der baulichen Dichte – etwa durch Nachverdichtung oder Erweiterung der bestehenden Nutzungen – sind potenziell möglich, erfordern jedoch eine enge Abstimmung mit den jeweiligen Grundstückseigentümer:innen und Betrieben. Eine bauliche Entwicklung in östlicher Richtung müsste ebenfalls individuell geprüft und abgestimmt werden.

Erschließung

Die Erschließung erfolgt direkt vom Dierkower Damm, sowohl für den Kfz, als auch Rad- und Fußverkehr. Die ÖV-Erschließung erfolgt hauptsächlich durch die Straßenbahnhaltestelle nordöstlich des Warnowquartiers.

Freiraum und öffentliche Räume

Im Süden grenzt das Gebiet direkt an eine Freiraumverbindung, die den Naturraum der Zingelwiesen mit der Uferzone der Unterwarnow verbindet. Auch wenn für den Teilraum selbst keine neuen öffentlichen Räume vorgesehen sind, stärkt diese benachbarte Freiraumverbindung die ökologische Vernetzung sowie die landschaftliche Integration des Gebiets.

Nächste Schritte / Maßnahmenplan

- Sicherung des Status quo: Klare Festlegung des Erhalts als reines Gewerbegebiet ohne Umnutzung oder städtebauliche Verdichtung
- Dialog mit Eigentümer:innen und Betrieben um frühzeitig Entwicklungs- oder Veränderungsbedarfe zu lokalisieren / Klärung von Entwicklungsinteressen oder Erweiterungsabsichten der ansässigen Betriebe
- Prüfung möglicher Nachverdichtungspotenziale auf den einzelnen Grundstücken
- Sicherung der Freiraumverbindung zur Zingelwiese als landschaftliches Bindeglied

10. Weiteres Vorgehen Gesamtprozess

Die im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung erarbeiteten Leitideen und planerischen Zielsetzungen bilden eine belastbare Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Gebiets Osthafen-Petridamm. Um den angestrebten Entwicklungsprozess wirksam zu initiieren und strukturell zu verankern, sind im nächsten Schritt verschiedene Handlungsfelder strategisch miteinander zu verzahnen und mit geeigneten Rahmenbedingungen zu hinterlegen.

1. Interne Verständigung und strategische Rahmung

Zunächst sollte eine übergreifende Verständigung innerhalb der Stadtverwaltung und der politischen Gremien erfolgen, um den künftigen Umgang mit der Rahmenplanung verbindlich zu klären. Dies betrifft insbesondere die Abstimmung mit übergeordneten Planwerken wie dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) oder verkehrsplanerischen Zielsetzungen, um Synergien zu sichern und die Anbindung an das städtische Verkehrsnetz langfristig zu gewährleisten. Eine politische Verankerung der räumlichen Zielbilder ist dabei ebenso wichtig wie eine klare Zuständigkeitsregelung für die weitere Koordinierung.

2. Dialog mit den Eigentümerinnen und Eigentümern

Ein weiterer zentraler Schritt ist die Kommunikation mit den Grundstückseigentümern im Gebiet zu intensivieren. Hier bietet sich eine dialogorientierte Herangehensweise auf Basis gemeinsam getragener ganzheitlicher Entwicklungsvorstellung an. Visualisierungen

städtebaulicher Qualitäten können dabei als hilfreiches Instrument für den Austausch über Entwicklungspotenziale dienen. Ziel ist es, das Interesse an einer kooperativen Umsetzung zu stärken, Mitwirkungsbereitschaft zu klären und ggf. frühzeitig Grundlagen für städtebauliche Verträge oder kooperative Planungsverfahren zu schaffen.

3. Überprüfung und ggf. Vertiefung des Planungsstands

Die vorliegende Rahmenplanung bietet einen wichtigen Orientierungsrahmen, muss jedoch hinsichtlich ihres Detaillierungsgrads und ihrer konkreten Aussagen überprüft werden, um den Start in verbindliche Planungsverfahren wie die Änderung von Bebauungsplänen vorzubereiten.

Je nach Teilbereich kann eine stufenweise Vertiefung erforderlich sein, z. B. durch städtebauliche Funktionsplanungen, Gestaltungsleitfäden oder Wettbewerbsverfahren für Schlüsselräume. Dabei sollte aufbauend auf der übergeordneten Vision eine teils stärkere Ausformulierung für konkrete Teilräume erfolgen, um planerische Klarheit zu schaffen und Fehlentwicklungen vorzubeugen.

4. Aktives Flächenmanagement

Zur Zielerreichung der angestrebten Qualitäten ist ein aktives Flächenmanagement notwendig. Hierzu gehören der gezielte Ankauf strategisch wichtiger Grundstücke, die Durchführung von Umlegungsverfahren sowie die Schaffung rechtlicher Rahmenbindungen,

um planerische Zugriffsrechte zu sichern und Entwicklungshemmnisse frühzeitig abzubauen.

5. Planungsrechtliche Sicherung

Die planerischen Zielsetzungen und Leitideen müssen im weiteren Verlauf auch bauplanungsrechtlich gesichert werden. Dies kann sowohl über die Änderung bestehender Bebauungspläne als auch durch die Neuaufstellung entsprechender Planwerke erfolgen. Dabei sollte die Kohärenz zur Rahmenplanung sichergestellt und eine abschnittsweise Umsetzung über Prioritätenlisten vorbereitet werden.

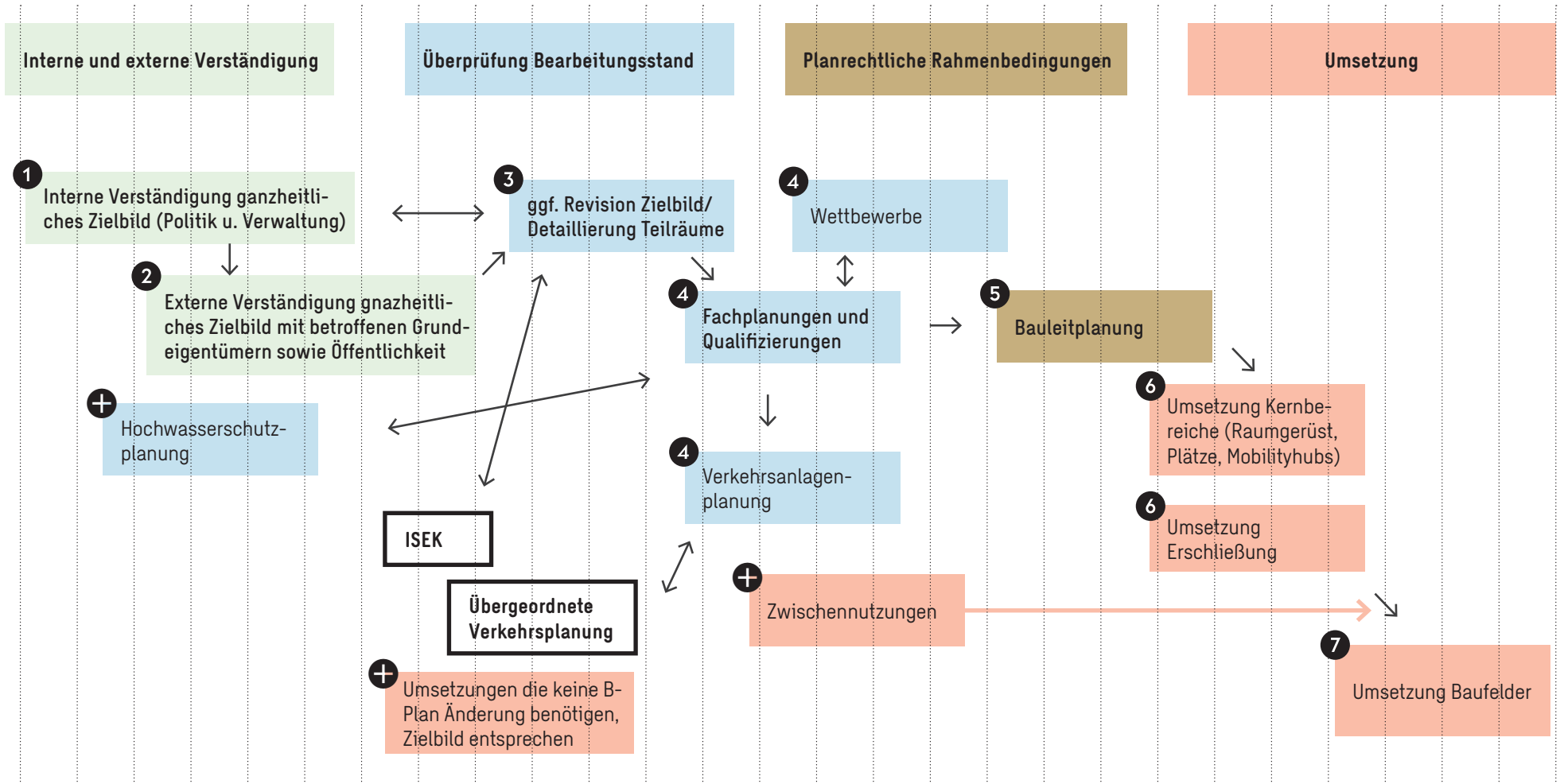
6. Entwicklung von Impulsprojekten und temporären Nutzungen

Zur Sichtbarmachung des Wandels und Aktivierung des Gebiets empfiehlt sich die gezielte Zulassung von Impulsprojekten – auch im Sinne temporärer oder experimenteller Nutzungen.

Unter dem Leitgedanken des „Placemakings“ können so erste Erfahrungsräume geschaffen, neue Akteure eingebunden und die Identität des Standorts gestärkt werden. In diesem Kontext bietet das Konzept der ephemeren Stadtentwicklung in Form von Zwischennutzungen ein wertvolles Werkzeug: Es ermöglicht, in Zeiten des Übergangs gestalterisch wirksam zu werden, auch wenn die finalen Strukturen noch nicht feststehen. Nicht selten entsteht aus dem Vorübergehenden dabei etwas Dauerhaftes – ein Effekt, der bewusst unterstützt werden sollte.

Übersicht Weiteres Vorgehen

Kurzfristig ← → Langfristig



Externe Abhängigkeiten

Abbildungen

Abb. 1: Lage des Plangebietes	4	Abb. 26: Betroffenheiten Osthafen Hochwasser, Quelle StaLUMM	21
Abb. 2: Bebauung im Gebiet Osthafen	5	Abb. 28: Straßenbahnverkehrslärm 2022, Quelle Geoportal Rostock	22
Abb. 3: Industriebrache am Petridamm	5	Abb. 29: Straßenverkehrslärm 2022, Quelle Geoportal Rostock	22
Abb. 4: Straßenbahnhalttestelle	5	Abb. 27: Rostock Lärmaktionsplanung Stufe III, Quelle: LK Argus	22
Abb. 5: Blick auf die Holzhalbinsel	6	Abb. 30: Restriktionen	23
Abb. 6: Große Zingelswiese	6	Abb. 31: Bodentypen, Auszug aus Geoport.HRO 2023	24
Abb. 7: Zeitlicher Verfahrensablauf	8	Abb. 32: Belastete Fläche Bei der Knochenmühle	25
Abb. 8: Impressionen Auftaktveranstaltung	9	Abb. 33: Analyse Mobilität	26
Abb. 9: Impressionen Auftaktveranstaltung	9	Abb. 34: Klassifiziertes Straßennetz und verkehrliche Funktionen	27
Abb. 10: Bestandsplan	10	Abb. 35: Radwegeführung entlang der Warnow	28
Abb. 11: Analyse Stadtraum	11	Abb. 36: Radverkehrsführung und Fehlverhalten im Petridamm 01	28
Abb. 12: Bewertung Indikatorengruppe „Stadtraumgestaltung“, Quelle: ISEK 2016	12	Abb. 37: Radverkehrsführung und Fehlverhalten im Petridamm 02	28
Abb. 13: Analyse Sanierungsbedarf	14	Abb. 38: Existierendes Radnetz und Radverkehrsführung, Darstellung: Sweco GmbH	29
Abb. 14: Eindrücke aus dem Geltungsbereich	15	Abb. 39: Fahrradabstellanlagen entlang der Unterwarnow	29
Abb. 15: Eindrücke aus dem Geltungsbereich	15	Abb. 40: ÖV-Linien und Haltestellenerreichbarkeiten	32
Abb. 16: Analyse Grün- und Freiflächen	16	Abb. 41: Gebäudenutzung im Erdgeschoss	33
Abb. 17: Geplantes Landschaftsgebiet „Carbäkniederung“	17	Abb. 42: Gebäudenutzung in den Obergeschossen	34
Abb. 18: Natur, Grünpflege und Landwirtschaft, Quelle Geoportal	17	Abb. 43: Fußläufige Erreichbarkeit strukturprägender Lebensmittelmärkte (Zuschnitt aus Einzelhandelskonzept 2018, S. 61)	35
Abb. 19: Orte zur Erholung: Auszug aus der Online-Umfrage	18	Abb. 44: Analyse Bildung und Betreuung	36
Abb. 20: Fußweg „An der Zingelswiese“	18	Abb. 45: Michaelschule Frontansicht	37
Abb. 21: Allee am „Altkarlshof“	18	Abb. 46: Michaelschule Rückwärtiger Bereich	37
Abb. 22: Analyse Restriktionen Hochwasser	19	Abb. 47: Gesundheit und Pflege	38
Abb. 23: Hochwassergefahrenkarte, Wasserstand 0,20 m über NHN, Quelle Geoportal Rostock	20	Abb. 49: PI I3 Culttourhalle, Quelle: Sweco GmbH	39
Abb. 24: Hochwassergefahrenkarte, Wasserstand 0,60 m über NHN, Quelle Geoportal Rostock	20	Abb. 48: Kultur, Freizeit und Vereine	39
Abb. 25: Hochwassergefahrenkarte, Wasserstand 1 m über NHN, Quelle Geoportal Rostock	20	Abb. 50: Spiel und Sport	40

Abb. 51: Analyse Bewirtschaftung	41	Abb. 77: Abbildungen Städtebauliche Prinzipien III	70
Abb. 52: öffentliche Uferzone	42	Abb. 78: Abbildungen Städtebauliche Hochpunkte	71
Abb. 53: Zingelwiese	43	Abb. 79: Raumgerüst	72
Abb. 54: Grünfläche an der Unterwarnow	43	Abb. 80: Plan Straßenkategorisierung	74
Abb. 55: Fazitplan: Stärken und Potenziale	44	Abb. 81: Plan Radwegenetz	75
Abb. 56: Fazitplan: Schwächen und Risiken	45	Abb. 82: Mobilitätsplan	79
Abb. 57: Luftbild	46	Abb. 83: Plan Teilräume	83
Abb. 58: Ämterworksop, Oktober 2023	48	Abb. 84: Städtebauliche Prinzipien Teilraum Osthafen	85
Abb. 59: Fachämterbeteiligung	48	Abb. 85: Städtebauliche Prinzipien Teilraum Mitte	87
Abb. 60: Leitbildvarianten	49	Abb. 86: Städtebauliche Prinzipien Teilraum Zingelwiesen/Petridamm	89
Abb. 61: Städtebauliches Leitbild, Stand Jan. 2024	51	Abb. 87: Neubaupotential im Teilraum Gewerbecampus Petridamm, inkl. eines Mobilityhub mit gewerblicher Erdgeschossnutzung	91
Abb. 62: Städtebauliches Leitbild, Stand Dez. 2024	54		
Abb. 63: Städtebauliches Leitbild, Stand Jan. 2025	55		
Abb. 64: Idealtypische Mischnutzung	56		
Abb. 65: Idealtypische Quartiersvielfalt	57		
Abb. 66: Idealtypische Klima- u. Naturschutzmaßnahmen	58		
Abb. 67: Idealtypische Mobilität	59		
Abb. 68: Städtebauliches Leitbild, Juli 2025	60		
Abb. 69: Städtebauliches Entwurf dreidimensionale Darstellung	62		
Abb. 70: Städtebaulicher Entwurf Bestandteile	63		
Abb. 71: Städtebaulicher Entwurf 1:2500 verkleinert	64		
Abb. 72: Grün- und Freiraumplan 1:2500 verkleinert	65		
Abb. 73: Erschließungsplan 1:2500 verkleinert	66		
Abb. 74: Plan Bestanderhalt und Neubau 1:2500 verkleinert	67		
Abb. 75: Abbildungen Städtebauliche Prinzipien I	68		
Abb. 76: Abbildungen Städtebauliche Prinzipien II	69		

