

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Rahmenplan für den Bereich Bramow/Marienehe

Dokumentation Planungsdialog
5. November 2024

Aus- und Fortbildungszentrum Rostock



**Rahmenplanung
Bramow / Marienehe**

Öffentlicher Planungsdialog
5. November 2024 | 16:30 Uhr
AFZ Rostock | Alter Hafen Süd 334



Auskünfte ertellen:
Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung und Mobilität
Frau Boden
Tel.: 0381/381-6121
maxi.boden@rostock.de

BPW Stadtplanung
Herr Schwalbach
Tel.: 0421 / 517016 - 56
schwalbach@bpw-stadtplanung.de

Stadtverwaltung und beauftragtes
Planungsbüro werden Vorschläge zur
städtebaulichen Entwicklung des
Stadtgebiets zwischen Bahnstrecke
und Unterwarnow in Bramow und
Marienehe zur Diskussion stellen.

Interessierte sind herzlich eingeladen!



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Abb. 1: Einladungsplakat

Begrüßung und Vorstellung Planungsbeteiligte

Herr Maronde (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität) begrüßt die anwesenden Gäste und erläutert den Anlass der städtebaulichen Rahmenplanung.

Herr Schwalbach (BPW Stadtplanung) stellt die Mitarbeiter*innen der beauftragten Büros vor und weist zugleich darauf hin, dass viele an der Planung beteiligte Fachämter heute durch Mitarbeiter*innen vertreten sind.

Vortrag Entwurf Rahmenplan

Herr Schwalbach stellt anhand einer Präsentation den Entwurfsstand der städtebaulichen Rahmenplanung vor. Einleitend stellt er die konkrete Planungsaufgabe in einen übergeordneten Kontext, wonach die Entwicklung bestehender Gewerbegebiete eine wichtige Aufgabe der zukünftigen Stadtentwicklungsplanung sein wird. Hintergrund ist u.a., dass bei anhaltend hoher Nachfrage nach Gewerbeflächen kaum noch Spielräume für Neuausweisungen von Gewerbeflächen im Außenbereich bestehen. Zudem spielen die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe mit den Verkehrsarten des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) sowie das Standortimage und das Gewerbeumfeld eine zunehmende Rolle.



Abb. 2: Einleitender Vortrag im Rahmen des Planungsdialogs

Anhand eines kurzen historischen Abrisses erläutert Herr Schwalbach, dass die städtebauliche Entwicklung maßgeblich durch den Ende des 19. Jahrhunderts erfolgten Bau der Eisenbahnstrecke nach Warnemünde beeinflusst wurde.

Durch die Eisenbahnstrecke geriet das Plangebiet in eine räumlich isolierte Lage, gleichzeitig war sie Impulsgeber für die gewerbliche Entwicklung. Stadtbildprägende Gebäude, die Mitte des 20. Jahrhunderts errichtet wurden, sind wichtige Adressen im Plangebiet und sollten bei der weiteren Entwicklung des Plangebiets entsprechend berücksichtigt werden.

Die wichtigsten Aspekte der aktuellen städtebaulichen Ausgangslage sind u. a.:

- Die Eisenbahnstrecke führt zu einer räumlich isolierten Lage des Plangebiets, zugleich binden die drei schienengebundenen Haltepunkte das Plangebiet sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz an.
- Das Plangebiet verfügt über die Straßenhauptachse Marieneher Straße bis Werftstraße, die im Norden (Schmarler Damm) und im Süden (Lübecker Straße) an das überörtliche Straßennetz anbindet. Sonstige Anbindungen bestehen aktuell nur in Form von Fuß- und Radwegen.
- In einigen Teilgebieten ist die städtebauliche Umnutzung weit fortgeschritten, darunter der Bereich der ehemaligen Neptunwerft. Die Standorte des ehemaligen Schlachthofs und des ehemaligen Heizkraftwerks sind aktuell die größten städtebaulichen Brachen.
- Es existiert kein zusammenhängendes Netz an Fuß- und Radwegen. Dies betrifft auch den Warnowuferweg. Die räumliche Orientierung ist deshalb an vielen Stellen schwierig. Zudem ist an vielen Stellen unklar, ob die zugänglichen Flächen in privatem Besitz oder öffentlich zugänglich sind.
- Das Plangebiet verfügt über Teilgebiete mit unterschiedlicher Nutzungsstruktur. Ehemaliges Neptunwerftgelände und die ehemalige Ortslage Bramow enthalten Wohnnutzungen, die restlichen Bereiche sind durchgehend gewerblich geprägt.

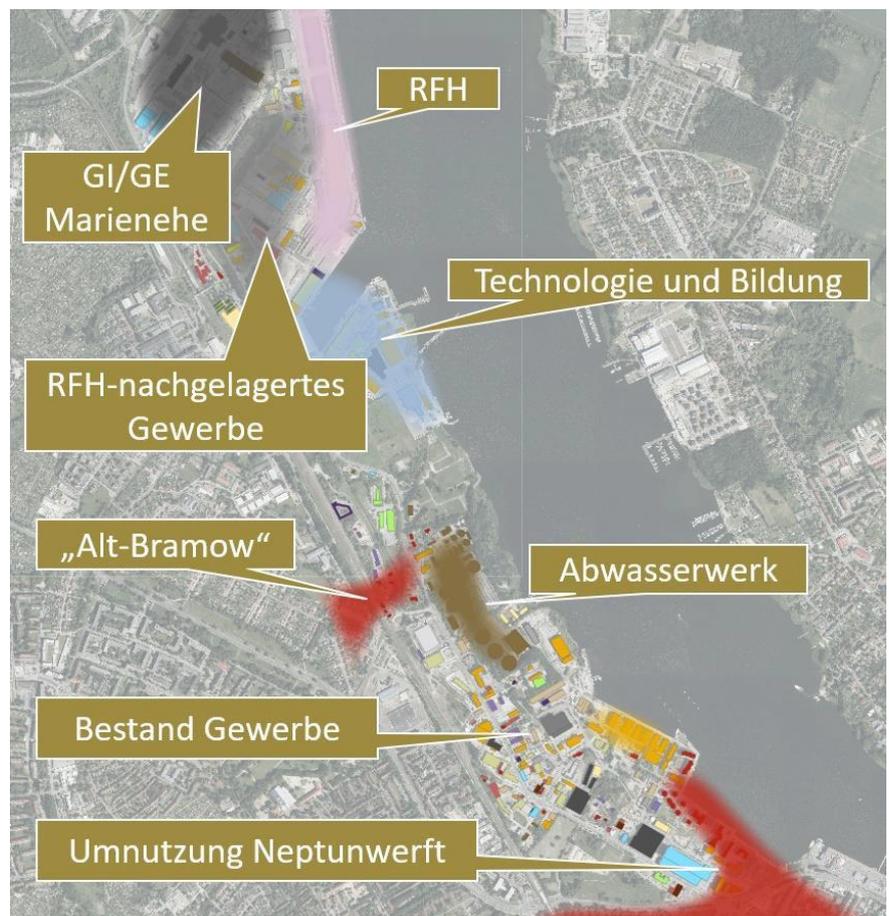


Abb. 3: Städtebauliche Ausgangslage / Nutzungsstruktur.
Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

- Die Anpassung an die Folgen des Klimawandels sind wichtige Querschnittsaufgaben bei der weiteren Entwicklung des Plangebiets. Beispielhaft werden die bioklimatische Belastung und oberirdische Abflussbahnen infolge von Starkregenereignissen genannt.

Zu vier Teilgebieten wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme Fachgespräche geführt, um die jeweiligen Entwicklungsperspektiven in Erfahrung zu bringen.

1. Die Fiete-Reder-Sporthalle ist eine Sportstätte mit gesamtstädtischer Bedeutung und soll als Leistungszentrum weiter ausgebaut werden.
2. Auf dem Gelände des ehemaligen Heizkraftwerks verlaufen mehrere Fernwärmeleitungen. Geplant ist u.a. die Errichtung einer Großwärmepumpe, die die Restwärme aus dem Abwasser des Abwasserwerks nutzt. Nördlich an das Abwasserwerk angrenzend ist die Errichtung einer Klärschlammverwertungsanlage vorgesehen. Die Anlage wird über das Gelände des Abwasserwerks verkehrlich erschlossen.
3. Der hafenwirtschaftliche Betrieb des Rostocker Fracht- und Fischereihafens beschränkt sich weitestgehend auf die nicht öffentlich zugänglichen Flächen (Bereich des International Ship and Port Facility Security Code). Der Alte Hafen wird aufgrund seiner Dimension und seiner Wassertiefe kaum noch hafenwirtschaftlich genutzt. Die Fischhalle sowie die südlich angrenzenden Grundstücke werden bereits nachgenutzt. Das westlich an das Hafenbecken angrenzende Grundstück wird zeitnah mit einem Gebäude der Fraunhofer Gesellschaft bebaut.
4. Im Bereich des ehemaligen Schlachthofs ist die Realisierung des Ocean Technology Campus sowie des Innovations- und Technologiezentrums vorgesehen. Das Vorhaben zielt auf die Ansiedlung von Unternehmen im Bereich der Meerestechnologie ab.



Abb. 4: Entwicklungsvorhaben bezogen auf einzelne Teilbereiche.
 Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V, Quelle OTC: www.oceantechnologycampus.com/partner/im-land-rund-um-den-otc/akteure-im-otc-basecamp

Bei der Erarbeitung des Rahmenplans wurden übergeordnete Planwerke berücksichtigt, wie der Flächennutzungsplan, der Landschaftsplan und das Umwelt- und Freiraumkonzept. Der Landschaftsplan stellt nördlich des Haltepunktes Bramow abweichend vom Flächennutzungsplan eine Grünfläche dar (gewerbliche Baufläche im FNP). Wichtige Aussagen des Umwelt- und Freiraumkonzepts sind u.a. die im Plangebiet verlaufenden Freiraumachsen und Kaltluftleitbahnen.

Wichtige Planungsvorgaben sind zudem die Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne „Ehemalige Neptunwerft“ und „Wohnen am Werftdreieck“. Zudem sind die Inhalte der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne „Werftdreieck – Quartier-West“, „Ehemaliger Schlachthof“ und „Gewerbegebiet Marienehe“ planungsrelevant.

Frau Walter und Herr Rügenapp (Gertz Gutsche Rügenapp) erläutern weitere Planungsvorhaben, die bei der Rahmenplanung aufgegriffen werden. Zudem stellen sie die grundsätzlichen Planungsziele der Rahmenplanung sowie konzeptionelle Planungsansätze zur Erschließung des Plangebiets vor.

Bei der Erarbeitung des Rahmenplans werden Vorhaben entlang der Bahntrasse berücksichtigt. Dazu gehört neben dem Ausbau der Schieneninfrastruktur auch der Bau des Radschnellwegs parallel zur Bahn. Im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans wird zudem geprüft, ob eine zusätzliche Querung der Eisenbahnstrecke im Bereich des Schwarzen Wegs für den Kfz-, Rad und Fußverkehr sinnvoll ist (ein entsprechender Prüfauftrag ergeht aus dem Mobilitätsplan Zukunft der Stadt Rostock). Die Deutsche Bahn plant aktuell den Bau einer barrierefreien Personenüberführung am Haltepunkt Bramow. Eine Planungsvariante umfasst die Errichtung eines nördlichen Bahnsteigzugangs.



Abb. 5: Planungsvorhaben entlang der Bahnstrecke: Etwaige Querung im Bereich des Schwarzen Wegs sowie nördlicher Bahnsteigzugang Haltepunkt Bramow. Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Ausgangslage werden folgende Ziele für das Plangebiet formuliert:

- Das Plangebiet wird als Gewerbestandort weiterentwickelt
- Verkehrsarten des Umweltverbundes werden gestärkt
- Grünstrukturen werden genutzt
- Es werden Quartiere mit jeweils eigenen Profilen entwickelt
- Klimaschutz und Klimaanpassung sind Querschnittsaufgaben

Das Plangebiet weist Bereiche mit unterschiedlichen Bebauungs- und Nutzungsstrukturen auf. Der Entwurf des Rahmenplans umfasst daher gleichermaßen strukturelle Entwicklungsansätze, die das gesamte Plangebiet betreffen, als auch Entwicklungsvorschläge, die sich auf die Teilgebiete des Plangebiets beziehen.

Zu den strukturellen, übergeordneten Entwicklungsansätzen zählen:

1. Der Erhalt vorhandener Grünflächen und Gehölzstrukturen zur Weiterentwicklung siedlungsgliedernder Grünverbindungen.
2. Die Entwicklung einer leistungsfähigen Erschließungsstruktur einschließlich zusammenhängender Fuß- und Radwegenetze

Die vorhandenen Grünverbindungen werden für die Etablierung eines Wegenetzes genutzt.



Abb. 6: Entwicklungsansätze Grünstruktur. Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Die Haupteerschließungsachse bleibt bestehen. Im Süden ist ein Ausbau der Anbindung an die Lübecker Straße geplant, der die Leistungsfähigkeit auch bei höheren Verkehrsaufkommen (z.B. durch Neuentwicklungen) gewährleistet.

Darüber hinaus wird eine zusätzliche Kfz-Querung der Eisenbahntrasse am Schwarzen Weg geprüft und ein denkbarer Verlauf dargestellt. Hierbei werden u.a. das Höhenprofil und vorhandene Leitungstrassen berücksichtigt. Die wesentlichen Vor- und Nachteile werden kurz vorgestellt: Vorteilhaft wären die verbesserte Erreichbarkeit des Untersuchungsgebietes, insbesondere für den Radverkehr wäre eine solche Trassenquerung von Bedeutung. Gleichwohl geht von ihr keine wesentliche Entlastung des Kfz-Verkehrsnetzes für die Haupteerschließungsachse aus und ein derartiges Brückenbauwerk wäre nur schwer integrierbar und sehr kostenintensiv.



Abb. 7: Fußwegeverbindungen (Konzeption). Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Die Haltepunkte sollen im Rahmenplankonzept deutlich besser integriert und angebunden werden. Dabei spielt insbesondere die fußläufige Erreichbarkeit eine wesentliche Rolle. Neben den Wegeverbindungen zwischen wichtigen Zielpunkten und den S-Bahnhöfen, werden im konzipierten Fußverkehrsnetz weitere zusätzliche Querverbindungen angedacht, um kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad innerhalb des Gebietes zu ermöglichen.

Die Radwegkonzeption wird mit den verschiedene Routenführungen und Qualitätsstandards erläutert. Ausgewählte Straßenquerschnitte entlang der Erschließungsachse verdeutlichen die angedachte Straßenraumaufteilung in der Konzeption.

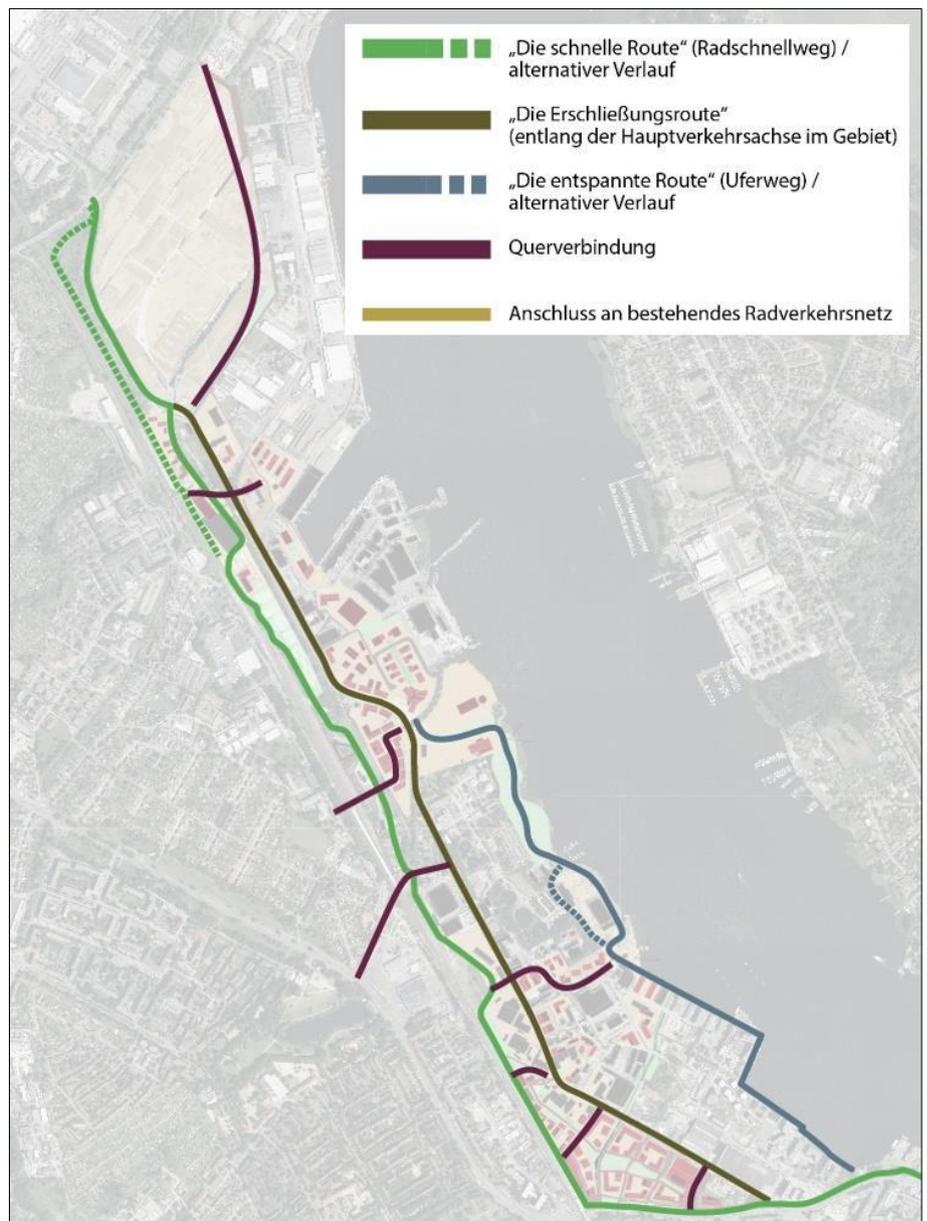


Abb. 8: Radrouten (Konzeption). Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Für das Thema „Parken“ (ruhender Verkehr) werden Grundsätze formuliert: Die erforderlichen Stellplätze sind auf den Grundstücken bereitzustellen. Im öffentlichen Straßenraum sollen keine bzw. nur eine begrenzte Anzahl von Parkständen eingeplant werden (Kurzzeitparkplätze). In Sammelanlagen können Stellplatzbedarfe mehrerer Grundstücke/Betriebe zusammengefasst werden (keine öffentliche Aufgabe).

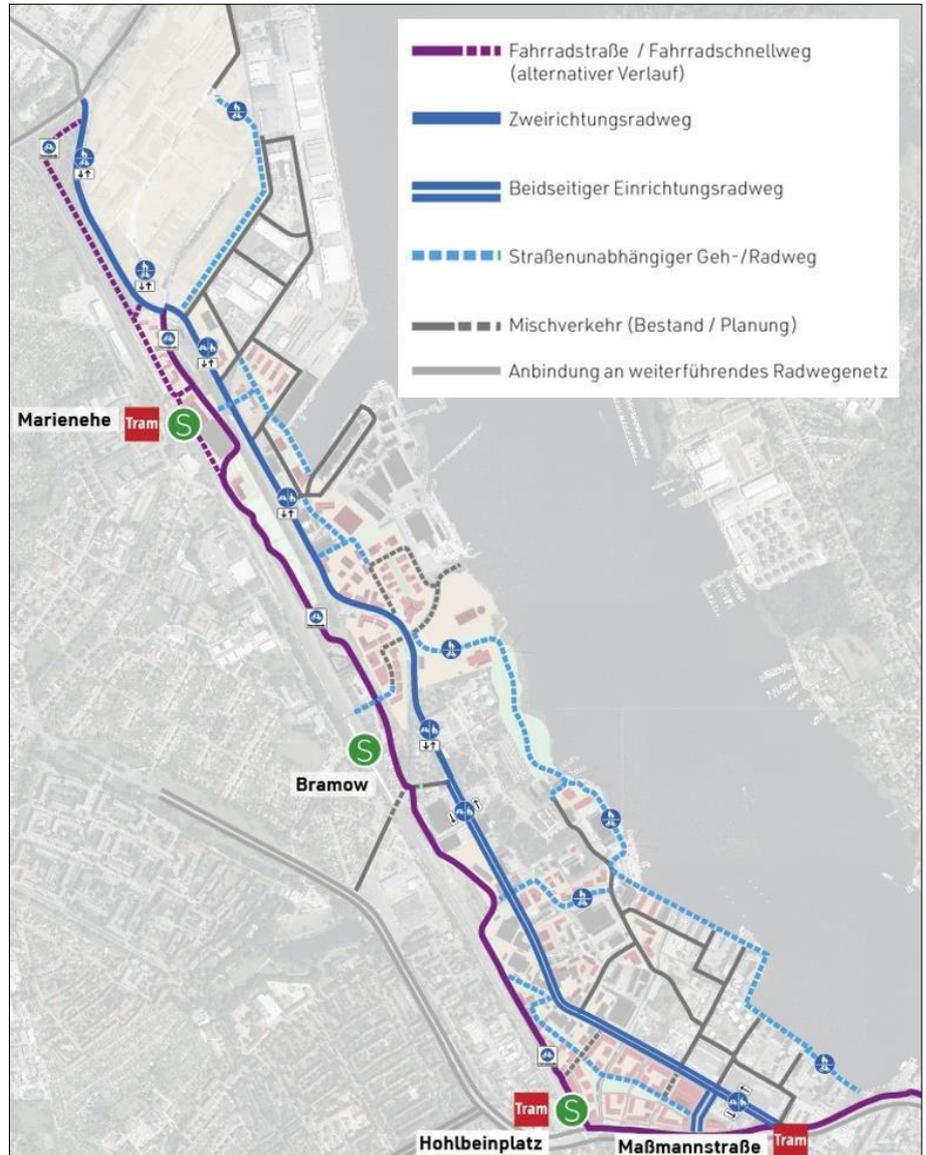


Abb. 9: Radverkehrsführung (Konzeption). Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Herr Schwalbach stellt Entwicklungsansätze für die nachfolgenden Vertiefungsbereiche vor:

- Schonenfahrerquartier
- Werftdreieck West
- Schlachthofgelände und südlich angrenzend
- „Marieneher Balkon“
- Alter Hafen und nordwestlich angrenzend

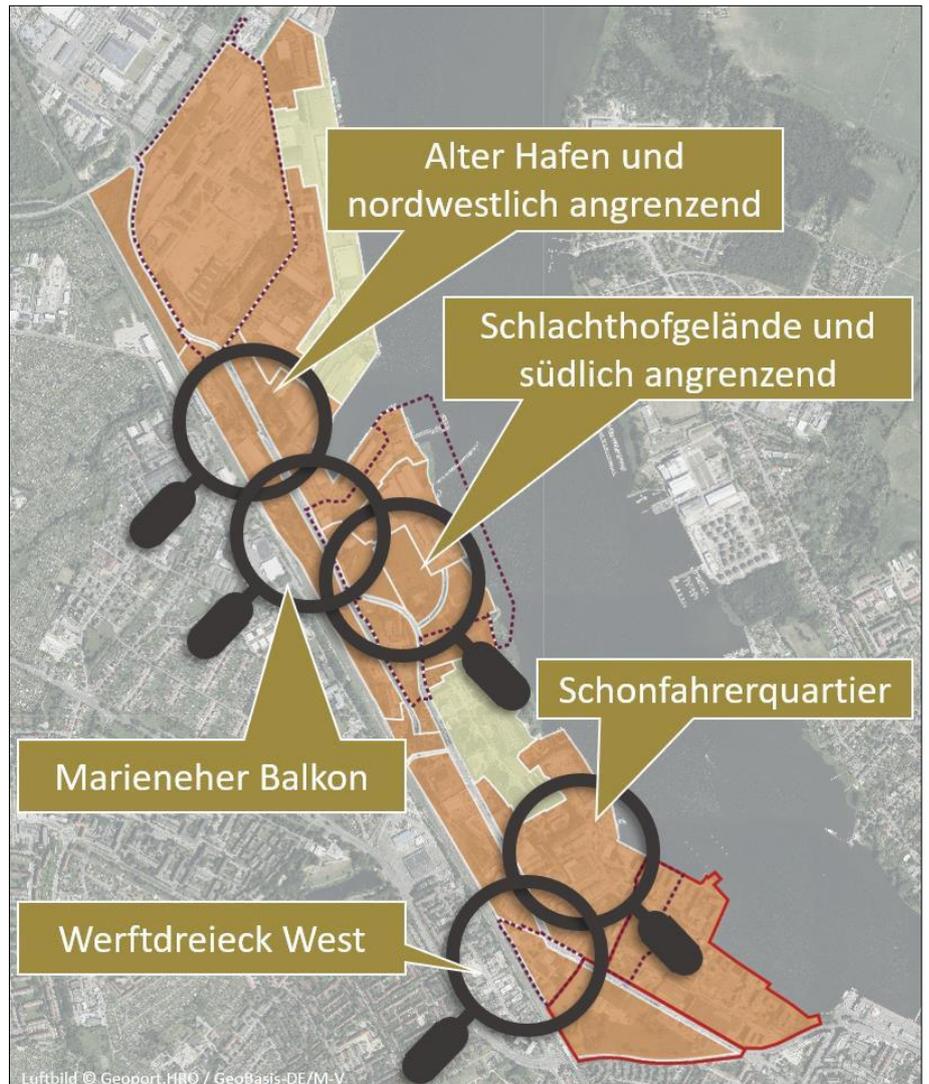


Abb. 10: „Lupen“ zur Verortung von Bereichen, für die der Rahmenplan quartiersbezogene Entwicklungsansätze enthält. Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Schonenfahrerquartier

Ausgangslage:

- Breites Spektrum an vorhandenen gewerblichen Nutzungen
- Teilweise städtebauliche Mindernutzung
- Grundstücke in zweiter Reihe
- Fehlender Zugang zum Warnowufer
- Sackgasse Schonenfahrerstraße / fehlende Wegeverbindungen zwischen Carl-Hopp-Straße und Schonenfahrerquartier

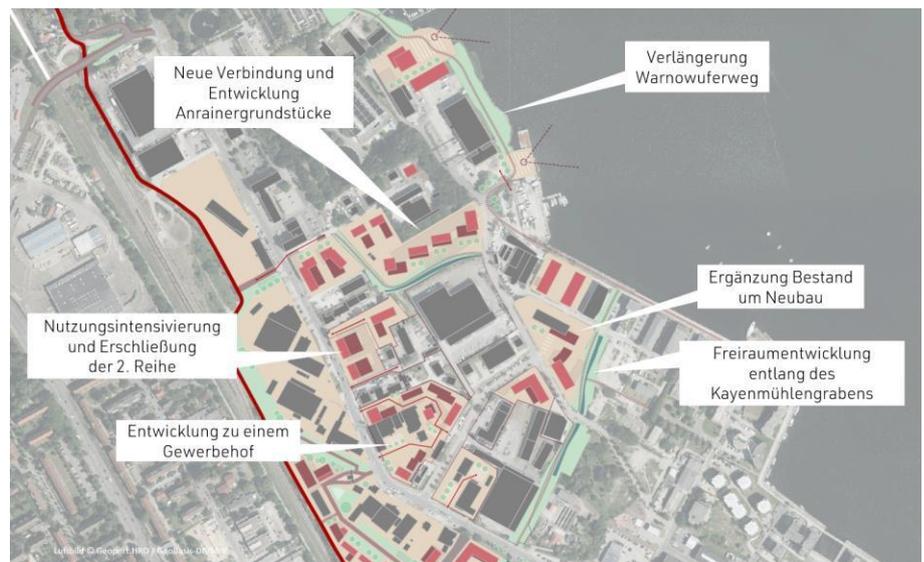


Abb. 11: Entwicklungsansätze Schonenfahrerquartier. Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Entwicklungsansätze:

- Behutsame Entwicklung des Bestands, u.a. Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten auf den Grundstücken und Verbesserung der grundstücksinternen Erschließungen
- Entwicklung von Gewerbehöfen
- Mischung von Bestandsgebäuden und Neubauten
- Intensivierung von mindergenutzten Grundstücken entlang der verkehrlichen Hauptachse, Stärkung der räumlichen Fassung der Verkehrsräume
- Etablierung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Schonenfahrer- und Carl-Hopp-Straße. Entwicklung der Grundstücke entlang dieser Verbindung
- Freiräumliche Entwicklung entlang des Kayenmühlengrabens
- Etablierung von Verweilorten am Warnowufer sowie Verlängerung des Warnowuferwegs nach Norden

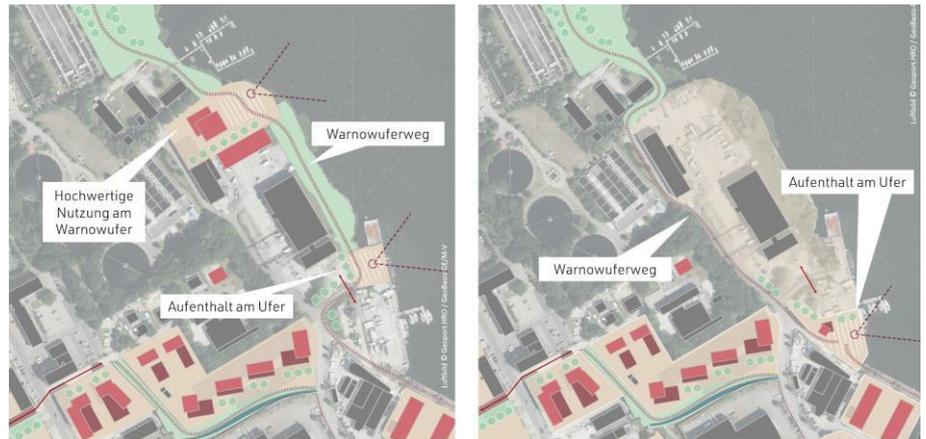


Abb. 12: Planungsvarianten Entwicklung Warnowufer. Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Werftdreieck West

Ausgangslage:

- Breites Spektrum an vorhandenen gewerblichen Nutzungen
- Im Zuge der Entwicklung des Baugebiets „Werftdreieck“ entsteht eine neue öffentliche Erschließung an der südöstlichen Quartiersgrenze
- Bestand an Grünflächen und Gehölzstrukturen
- Teilweise städtebauliche Mindernutzung

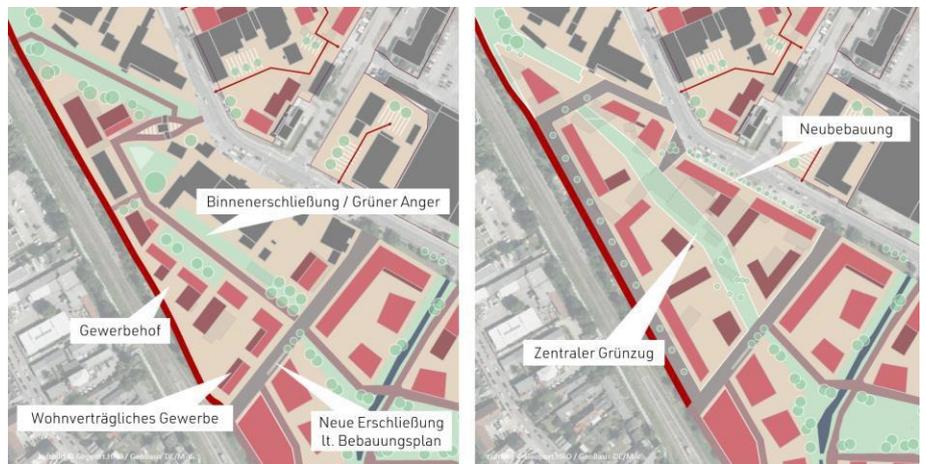


Abb. 13: Entwicklungsansätze Quartier Werftdreieck West Varianten 1 und 2. Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Entwicklungsansätze:

- Variante 1 (Vorzugsvariante): Weiterentwicklung des Bestands zu einem Gewerbehof, hierbei Nutzung der vorhandenen Grünstrukturen zur Etablierung eines zentralen Erschließungsangers. Staffelung der gewerblichen Nutzung unter Berücksichtigung der zukünftig angrenzenden Wohnnutzungen.

- Variante 2 (Entwicklungsabsicht, die zu Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanverfahrens geführt hat): Transformation des Gebiets in Anlehnung an das Baukonzept des angrenzenden Bebauungsplans „Wohnen am Werftdreieck“ zu einem Quartier, das gleichermaßen dem Wohnen und dem Arbeiten dient.

Schlachthofgelände und südlich angrenzend

Ausgangslage:

- Größtes Flächenpotenzial im Plangebiet
- Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur erforderlich
- schlechtes Angebot für den Radverkehr und fehlende fußläufige Wegeverbindungen (u.a. zu den S-Bahnstationen)

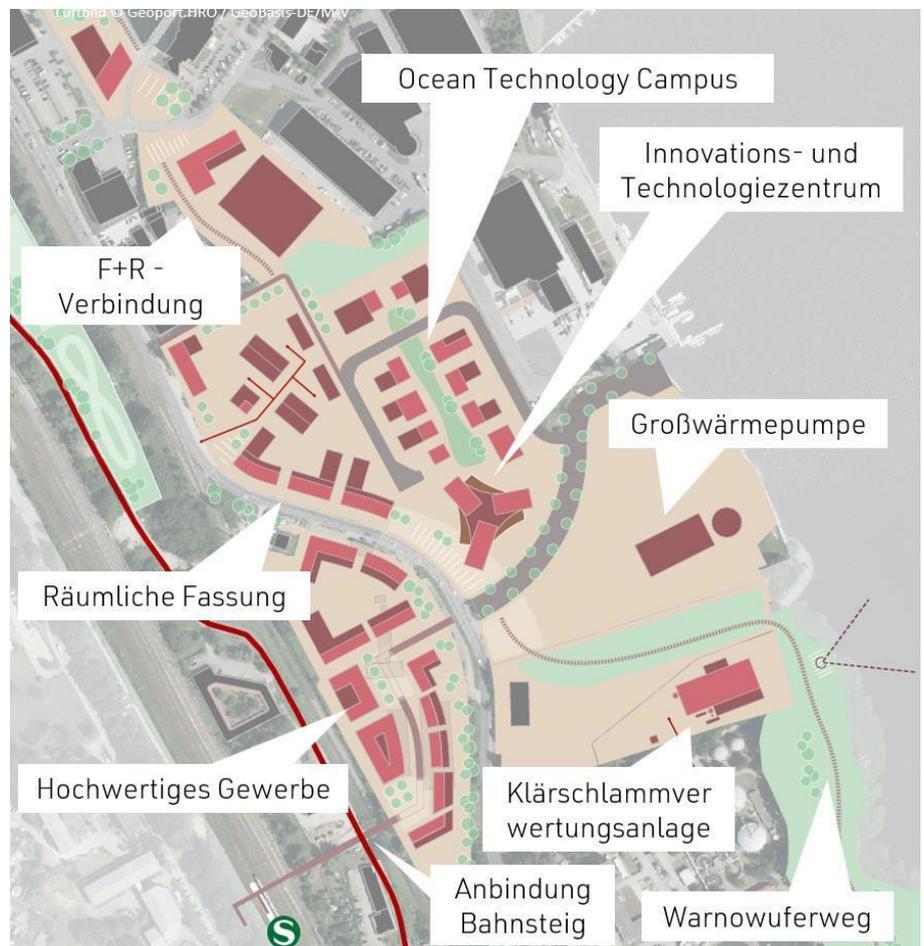


Abb. 14: Entwicklungsansätze Schlachthofgelände und südlich angrenzend Varianten 1.
Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V



Abb. 15: Entwicklungsansätze Schlachthofgelände und südlich angrenzend Variante 2.
Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Entwicklungsansätze:

- Entwicklung zu hochwertigem Gewerbestandort, hierbei Berücksichtigung der Entwicklungsabsichten zur Etablierung des Ocean Technology Campus und eines Innovations- und Technologiezentrums
- Berücksichtigung der Entwicklungsabsichten der Stadtwerke Rostock (u.a. Großwärmepumpe) und der Klärschlamm-Kooperation MV zur Errichtung einer Klärschlammverwertungsanlage
- Nutzung der Freihaltetrasse der Fernwärmeleitung zur Etablierung des Warnowuferwegs
- Hochwertige gewerbliche Entwicklung des Gebiets zwischen Schlachthofstraße und Werksgleis, Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung zur nördlichen Anbindung des Haltepunktes Bramow
- Etablierung eines gestalteten Vorfelds des Innovations- und Technologiezentrums, Zusammenführung wichtiger Wegeverbindungen an dieser Stelle
- Etablierung einer direkten Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Ocean Technology Campus und Alter Hafen (Planungsvariante 1)

- Entwicklung einer räumlichen Fassung zur Schlachthofstraße (hochwertige Fassaden / Büronutzungen; Variante 1) oder eines grünen Saums (bei Bebauung mit Gebäuden ohne repräsentative Fassaden; Variante 2)

Marieneher Balkon

Ausgangslage:

- Topografie und Eisenbahnstrecke bestimmen Erschließungsstruktur
- Bestand Grünflächen und Gehölzstrukturen
- Fiete-Reder-Sporthalle bildet Nutzungsschwerpunkt
- Verkehrliche Erschließung über Fahrradstraße
- Anbindung an den Haltepunkt Marienehe

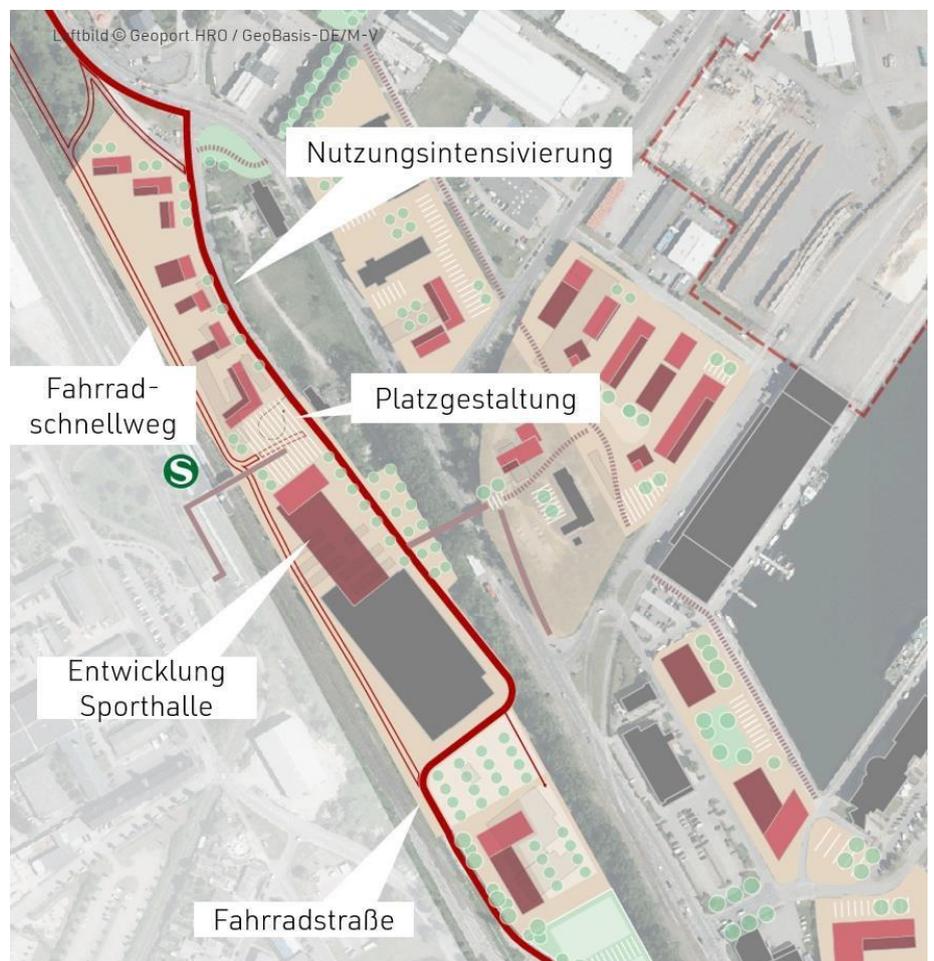


Abb. 16: Entwicklungsansätze Marieneher Balkon / nördlicher Teil.
Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

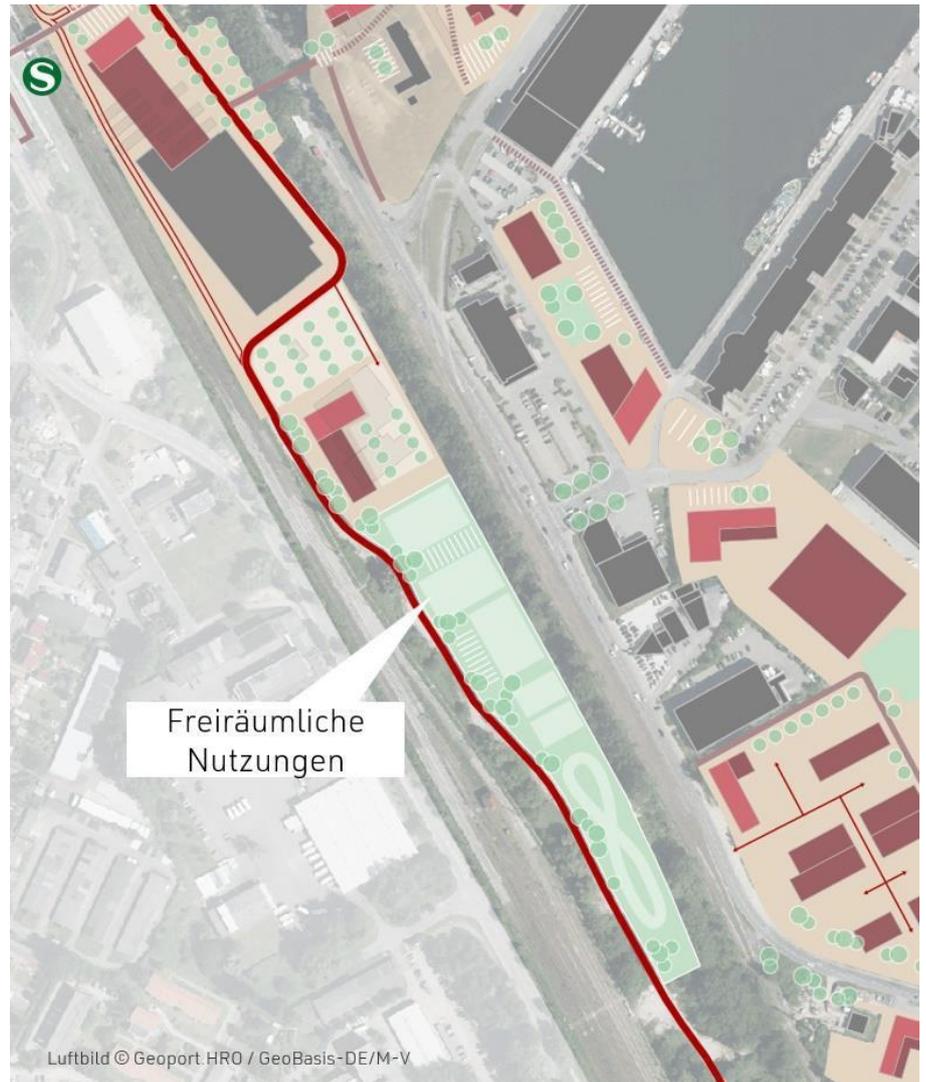


Abb. 17: Entwicklungsansätze Marieneher Balkon / südlicher Teil.
Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Entwicklungsansätze:

- Berücksichtigung der weiten Entwicklungsabsichten bezogen auf die Fiete-Reder-Sporthalle
- Platzgestaltung auf der Höhe der Personenüberführung / Haltepunkt Marienehe
- Intensivierung der gewerblichen Nutzungen nördlich der Fiete-Reder-Sporthalle
- Abstimmung der Gebietsentwicklung auf die Lage des Radschnellwegs bzw. der Fahrradstraße
- Vorrangig freiräumliche Entwicklung des Bereichs südlich der Fiete-Reder-Sporthalle, ggf. Etablierung von Angeboten für informelle Sportarten

Alter Hafen und nordwestlich angrenzend

Ausgangslage:

- Hafenwirtschaftliche Nutzung vorrangig auf den Bereich des International Ship and Port Facility Security Code beschränkt
- Bestand an stadtbildprägenden Gebäuden (u.a. Fischkombinat, Fischhalle)

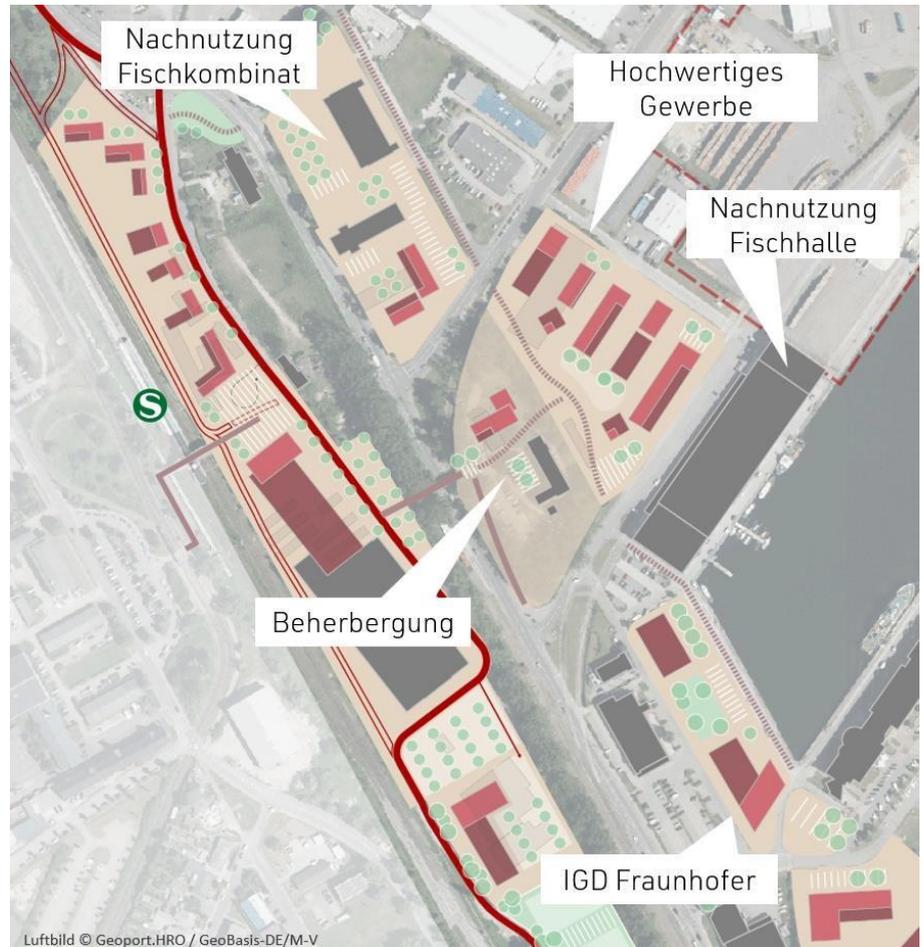


Abb. 18: Entwicklungsansätze für den Bereich Alter Hafen und nordwestlich angrenzend.
Luftbild © Geoport.HRO / GeoBasis-DE/M-V

Entwicklungsansätze:

- Etablierung hochwertiger gewerblicher Nutzungen unter Ausnutzung der städtebaulichen Adresse „Alter Hafen“
- Einbindung in das Fuß- und Radwegenetz, Stärkung der Anbindung an den Haltepunkt Marienehe
- Weiterentwicklung des Klinikbergs als Hotelstandort

Diskussion im Plenum und an den Stellwänden

Im Nachgang zum Vortrag werden Fragen und Anregungen seitens der Anwesenden vorgebracht und diese seitens der Gutachter und der Verwaltung beantwortet (→):

Marieneher Balkon

Frage: Ist nördlich der Fiete-Reder-Sporthalle Wohnen oder Gewerbe vorgesehen?

→ Nur gewerbliche Entwicklung.

Frage: Wie ist der Bereich baurechtlich einzuordnen?

→ Aus dem FNP kann kein direktes Baurecht abgeleitet werden. Derzeit sind die durch Grünstrukturen geprägten Bereiche dem § 35 BauGB zuzuordnen (Außenbereich). Aufgrund der durch die Topografie und den Verlauf der Eisenbahnstrecke bedingten Erschließungssituation und der Maßgabe, dass zur Erschließung eine Fahrradstraße vorgesehen ist, schlägt der Rahmenplan an dieser Stelle freiräumliche Nutzungen vor. Aufgrund des Bestands an Gehölzstrukturen spielen zudem Belange des Artenschutzes eine Rolle. Die Fläche könnte im Kontext der Fiete-Reder-Sporthalle entwickelt werden (z. B. Freiräume für zusätzliche Sportflächen).

Klärschlammverbrennungsanlage

Frage: Wird an dem Standort nördlich des Abwasserwerks festgehalten? In den Medien waren zuletzt Berichte über alternative Entwicklungsabsichten.

→ An dem Standort wird laut Auskunft des Betreibers weiterhin festgehalten.

Umsetzung der Handlungsansätze

Frage: Welche Fristen und Erfolgsaussichten sind für die vorgetragenen Entwicklungsabsichten realistisch?

→ Derzeit sind die meisten Teile des Gebietes nach § 34 BauGB bereits entwickelbar, im Bereich des ehemaligen Schlachthofs wird derzeit Baurecht geschaffen. Die meisten Grundstücke im Plangebiet befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Rostock. Die Stadt fungiert daher nicht als Entwicklerin der Grundstücke, sie schafft hingegen die Rahmenbedingungen (z. B. im Zuge des Ausbaus von Straßen- und Wegeverbindungen) und kann Anregungen zur Nutzung der Grundstücke liefern. Der Rahmenplan liefert hierzu einen Beitrag.

Gefordert ist eine differenzierte Betrachtung des Plangebiets und damit quartiersbezogene Entwicklungsstrategien. Im Rahmen dieses Ansatzes entsteht ein breites Angebotsspektrum bzw. Nutzungsperspektiven.

Ggf. können Förderprogramme Unternehmen bei der Grundstücksentwicklung unterstützen.

Von der Entwicklung des Ocean Technology Campus und des Innovations- und Technologiezentrums kann ein wichtiger Impuls für die Entwicklung angrenzender Bereiche ausgehen.

Insgesamt ist die Nachfrage nach Gewerbeflächen höher als das Angebot an verfügbaren Gewerbeflächen (Herr Schiele, Rostock Business). Das betrifft auch Erweiterungsflächen der schon ansässigen Unternehmen. Die verfolgten Entwicklungsansätze zur weiteren gewerblichen Aktivierung des Plangebiets sind daher weiterzuerfolgen. Gefordert sind insbesondere Grundstücke für Nutzungen mit hoher Arbeitsplatzdichte.

Frage: Kann die Hanse- und Universitätsstadt Rostock Einfluss auf die Entwicklung privater Grundstücke nehmen?

→ Seitens der Stadt gibt es keine Zwangsmittel, die die Bestandshalter zu Investitionen oder zur aktiven Entwicklung ihrer Liegenschaften zwingt. Die Hansestadt schafft vielmehr Rahmenbedingungen und kann beratend tätig werden.

Die Betrachtung des Plangebiets in seiner Gesamtheit im Sinne einer Gesamtvision wird begrüßt (Herr Knispel, Rostocker Fracht- und Fischereihafen). Der Rahmenplan liefert eine fundierte Abwägung der vielfältigen Belange und kann damit einen Beitrag dazu leisten, das Gebiet aus dem „Dornröschenschlaf“ zu befreien.

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde der Bedarf an Ansiedlungsgrundstücken für maritime Unternehmen ermittelt. Demnach besteht ein entsprechendes Interesse seitens dieser Unternehmen (Frau Dr. Schmacka, Subsea Monitoring Network). Das Innovations- und Technologiezentrum soll über Werkstätten, Labore und flexiblen Büroflächen verfügen, die von kleinen Unternehmen, die zunächst keine eigenen Grundstücke entwickeln wollen, genutzt werden können. Der Ocean Technology Campus ist als offener Campus für Unternehmen aus dem Bereich Meerestechnik konzipiert (Vergabe von Grundstücken).

Höhenentwicklung der Gebäude

Frage: Welche Gebäudehöhen sollen bzw. können die Gebäude erreichen?

→ Die Höhe der Gebäude ist planungsrechtlich nach § 34 BauGB geregelt, wonach sich Bauvorhaben in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen müssen. In Bereichen von Bebauungsplänen sind die Festsetzungen des Bebauungsplans maßgeblich.

Rad- und Fußwegenetz

Die bisherige Radwegeinfrastruktur wird als unzureichend und die Teilnahme am Verkehr mit dem Fahrrad als teilweise gefährlich beurteilt. Radwege in Hochbordlage (d.h. eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung) werden als besonders zielführend beurteilt.

→ Fußgänger*innen werden bei der weiteren Erschließung des Plangebiets gleichermaßen berücksichtigt. Insbesondere die Wegeverbindungen zu den Haltepunkten der S-Bahn sind auszubauen.

Auswirkungen der Baumaßnahmen am Werftdreieck und an der Brücke Scharler Damm

Frage: Welche Auswirkungen sind aufgrund der Baumaßnahmen am Werftdreieck und an der Brücke Scharler Damm zu erwarten?

→ Die Koordinierung der Baumaßnahmen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erfolgt durch das Tiefbauamt. Die grundlegende Erneuerung der Brücke Scharler Damm ist in den kommenden Jahren notwendig und kann nicht aufgeschoben werden.

Querung der Eisenbahnstrecke im Bereich Schwarzer Weg

Frage. Könnte anstelle eines Brückenbauwerks auch ein Tunnel gebaut werden und wurde dieser Ansatz geprüft?

→ Eine Unterführung wäre im Grundsatz auch realisierbar, jedoch sind dabei höhere Bau- und Unterhaltungskosten und eine längere Bauzeit wahrscheinlich. Der Umgang mit dem Leitungsbestand wäre zudem komplizierter, ebenso die Anbindung an den Radschnellweg. Ein Tunnel würde in offener Bauweise hergestellt werden, dadurch werden längere Sperrzeiten des Bahnbetriebs ausgelöst. Das Sicherheitsempfinden und die soziale Kontrolle sind im Regelfall bei oberirdischen Bauwerken höher.

Hinweise und Anregungen zu den ausgestellten Plakaten

Weitere Hinweise und Anregungen:



Abb. 19: Diskussion an den ausgestellten Strukturplänen

- Ideenwettbewerb für ein Internat
- Idee für eine Verbindung der nördlichen (Wohn-) Gebiete mit dem Süden (Stadtmitte) mit einem ufernahen Weg (Variante 1) wird begrüßt
- Die Brache des ehemaligen Schlachthofgeländes könnte für Open-Air-Veranstaltungen genutzt werden
- Bekräftigung einer alternativer Verkehrsanbindung
- Es sollten Multifunktionsflächen bzw. „Freiflächen“ für Kunst und Kultur vorgesehen werden bzw. erhalten bleiben. Eine Fläche im Schonenfahrerquartier wird aktuell von Kulturschaffenden genutzt, so dass der Erhalt dieser Strukturen bei weiteren Planungen angeregt wird. Im Sinne einer Imagepflege würde den Kulturschaffenden damit der Weg in die Legalität ermöglicht.
- Insgesamt sollte eine geringere Versiegelung angestrebt werden.
- Es besteht Bedarf an Freiflächen, die temporär für kulturelle und musikalische Veranstaltungen genutzt werden können (vorzugsweise städtische Flächen).
- Aufgrund der Nähe zu Bildungs- und Sportstätten werden sich vermehrt junge Menschen im Plangebiet aufhalten. In der Folge sollte Raum für Kreativität und Angebote für die Menschen, die hier leben, vorgesehen werden.