

Stadtteilentwicklungskonzept KTV

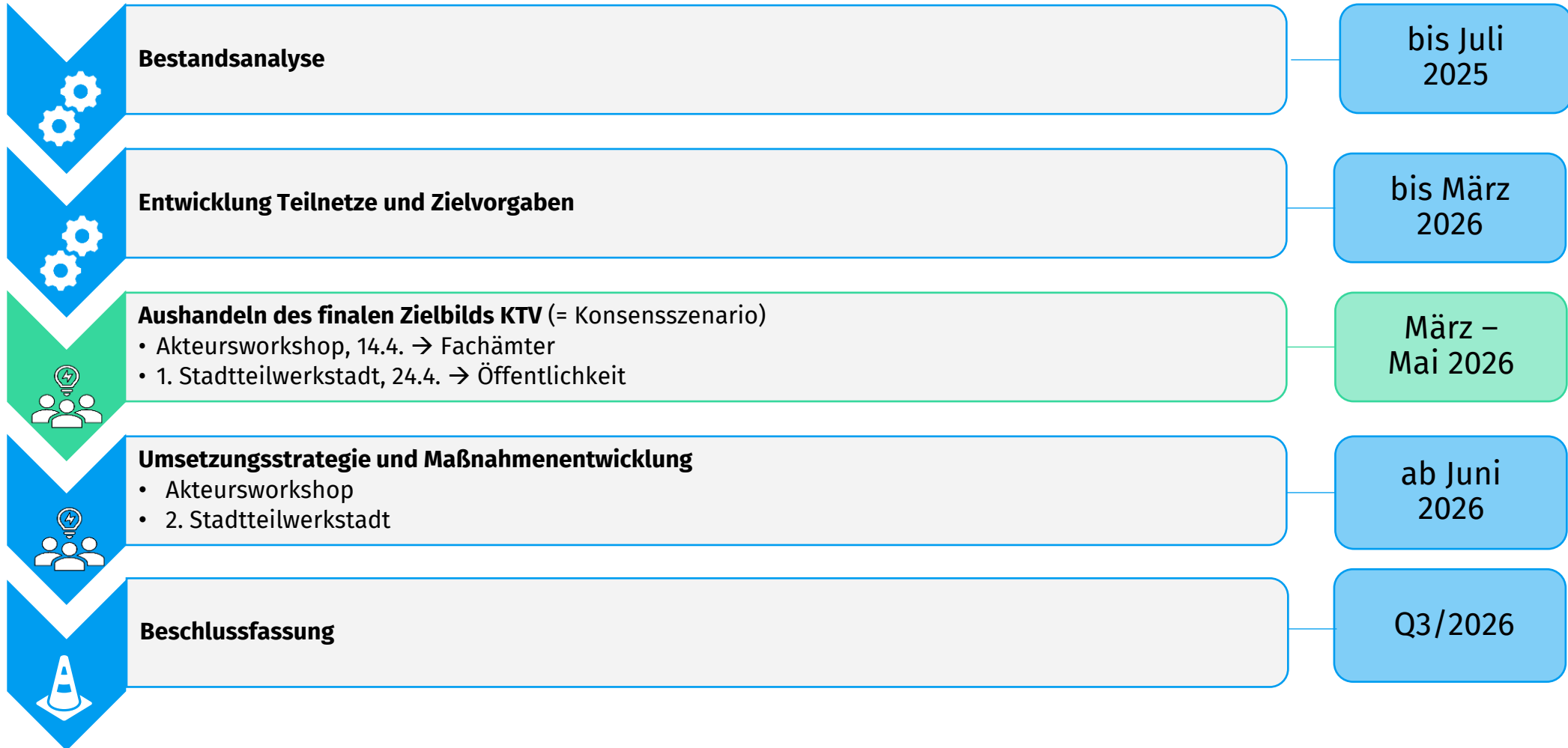
- Schwerpunkt Verkehr & Mobilität

Sitzung Ortbeirat KTV, 15. April 2026



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Zeitplan



KTV auf dem Weg Beteiligungsformate



Begehungen

Juni 2025

- Kinder
- Jugendliche
- Senior*innen

Juni
2025

2. Online-Beteiligung – 5.8.-2.9.2025

Thema: Parken

Machen Sie mit!

Parken in Rostock

Ihr Beitrag zur Parkraumstrategie der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Wie kann ich mich beteiligen?

Hier - über die Umfrage - können Sie Ihre Meinung zum Parken in Rostock abgeben!

Die Onlinebefragung gliedert sich entlang der folgenden Themen:

1. Gesamtsitzliche Parkraumstrategie
2. Parken in Ihrem Stadtteil

Die Bearbeitung dauert ca. 10 bis 15 Minuten



Sceenshot Umfrage, Senf-App, Foto: HRO

Auswertung auf
[www.rostock.de/
ktv-aufdemweg](http://www.rostock.de/ktv-aufdemweg)

3. Akteursworkshop

14. April 2026

- Diskussion Teilnetze, Erarbeitung Konsensszenario
- Fachämter & städtische Akteure

April
2026

4. Akteursworkshop

- Diskussion Umsetzungsstrategie & Maßnahmen

Juli
2026

Stadtteilwerkstatt

- **24. April 2026**
- Diskussion Teilnetze, Aushandlung Straßenräume → Konsensszenario
- organisierte Stadtteilgesellschaft

ggf.
2. Stadtteilwerkstatt



Foto: Hanse- und Universitätsstadt Rostock

ab
Q3/2026

Beschlussfassung



Kinderbeteiligung, Foto: die raumplaner

Die Stadtteilwerkstatt:

24. April 2026, 16:30-20:30 Uhr, Borwinschule - Aula

Aufgabe

- Auseinandersetzung mit den Teilnetzen
- Aufnehmen von Anpassungsbedarfen
- **Aushandeln der Aufteilung des öffentlichen Raums** anhand von Straßenquerschnitten
- Definition von Bereichen für vertiefende Planungen (spätere Ausarbeitung von „Lupen“)
- Diskussion der Maßnahmen je Szenario S – M – L

Teilnehmende

- ca. 50 Gäste nach Anmeldung
- **Stadtteilgesellschaft** eingeladen: Mailing an ca. 100 lokale Vereine und Initiativen, Bildungseinrichtungen, Gewerbetreibende (Handwerk, Dienstleistung, Handel, Gastronomie), Mobilitätsrat KTV sowie **2-3 Vertreter*innen des Ortsbeirates KTV**

Anmeldung
bis Montag,
20.4.



Teilnetze

Teilnetz Fußverkehr

Empfehlung

Wichtige Routen des Fußverkehrs um Orte zu erwartender hoher Fußverkehrsfrequenzen

- Zuwege von ÖPNV-Haltestellen
- an unmittelbaren Zugängen zu Bildungs- bzw. Gesundheitseinrichtungen
- sowie an Versorgungsstandorten

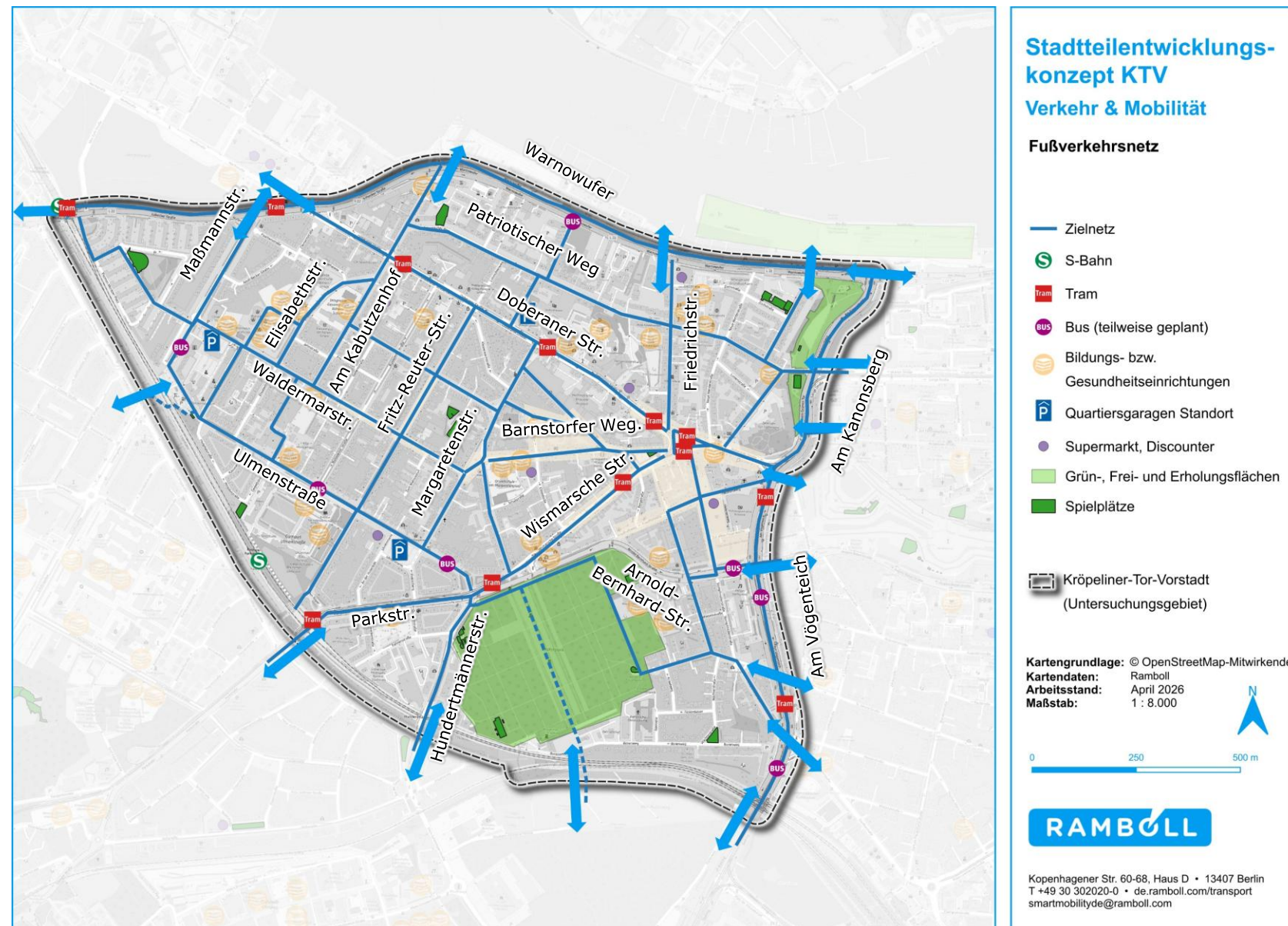
Lückenschluss

- Verbindungs- oder Erschließungsfunktion für die Zielorte

→ Bedeutende Fußwegeachsen

→ Prioritär für Maßnahmen

Ergebnis: Diese Straßen und Wege sind für den Fußverkehr von besonderer Bedeutung und sollten unbedingt in der anschließenden Aushandlung von Maßnahmen berücksichtigt werden.



Teilnetz Fußverkehr

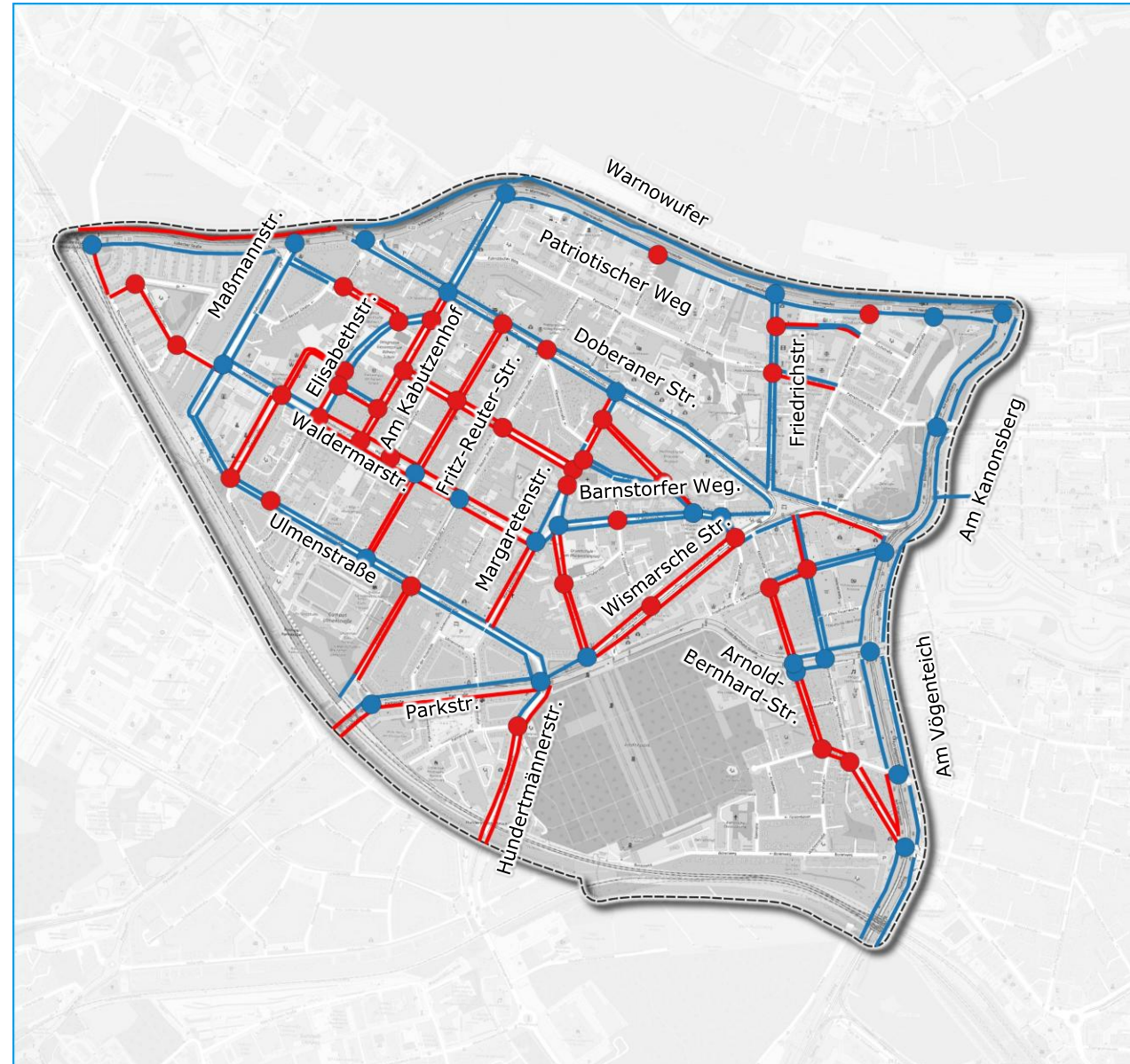
Erste Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur

Gehwege

- Mindestgehbahnbreite von 1,80 m eingehalten?

Knotenpunkte

- Ausreichende Sichtbeziehungen durch bauliche Einrichtungen, Fahrbahnmarkierungen, Beschilderung gewährleistet?
- Barrierefreie Querung durch abgesenkte Bordsteine, Oberflächen ohne Kopfsteinpflaster vorhanden?



Stadtteilentwicklungskonzept KTV

Verkehr & Mobilität

Fußverkehrsnetz

Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur

Gehwege

- Gehbahnbreite $\geq 1,80$ m
- Gehbahnbreite $< 1,80$ m

Knotenpunkte

- freie Sichtbeziehungen und barrierefreie Querungsmöglichkeit
- keine freien Sichtbeziehungen und barrierefreie Querungsmöglichkeit

Kröpelin-Tor-Vorstadt
(Untersuchungsgebiet)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartendaten: Ramboll
Arbeitsstand: Februar 2026
Maßstab: 1 : 8.000

0 250 500 m

RAMBOLL

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport
smartmobilityde@ramboll.com

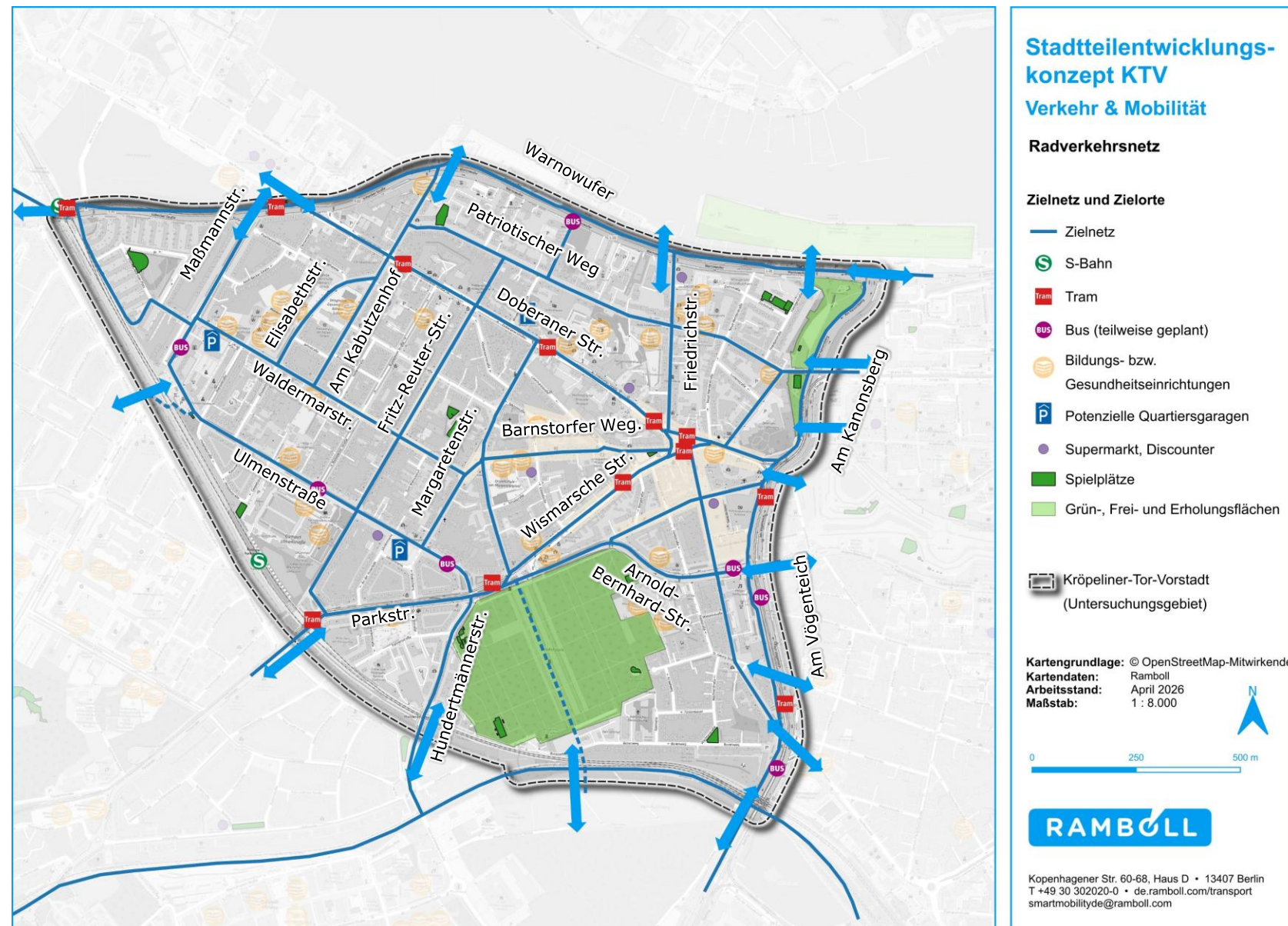
Teilnetz Radverkehr

Empfehlung

- Bedeutende Radverkehrsachsen
- Prioritär für Maßnahmen

Darstellung mit Überlagerung bedeutender Zielorte

Ergebnis: Diese Straßen und Wege sind für den Radverkehr von besonderer Bedeutung und sollten unbedingt in der anschließenden Aushandlung von Maßnahmen berücksichtigt werden.



Die Inhalte dieser Folien dienen ausschließlich der Unterstützung des mündlichen Vortrags und sind nur im Kontext der dazugehörigen Erläuterungen vollständig verständlich.

Teilnetz Kfz-Verkehr

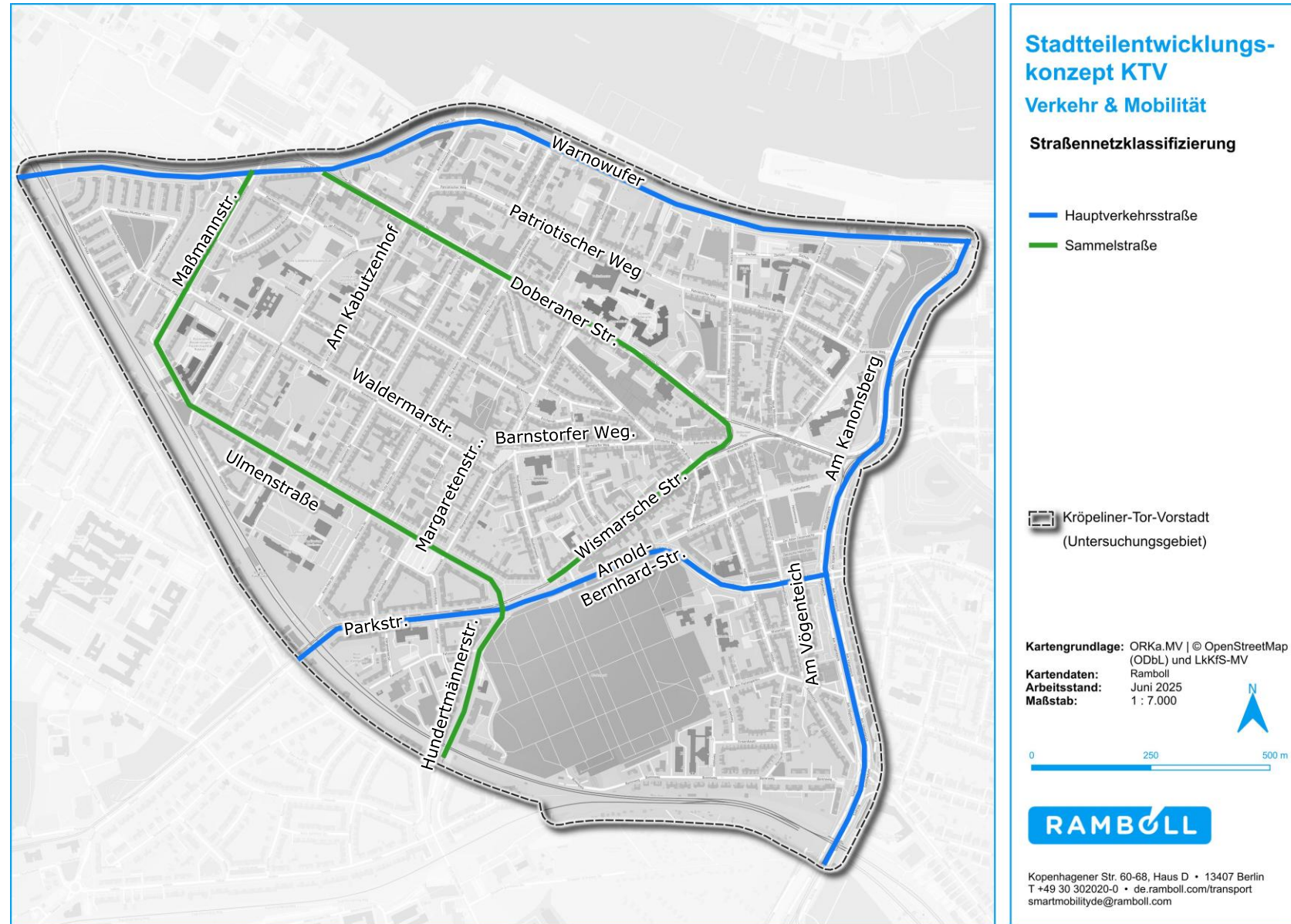
Hauptverkehrsstraßen / Straßen mit gehobener Verkehrsfunktion

- Grundlage: MOPZ
- Relevante Bedeutung für den gesamtstädtischen Verkehr

Sammelstraßen (eigene Definition)

- Sammeln den Kfz-Verkehr und leiten ihn zu den Hauptverkehrsstraßen
- ÖPNV vorhanden

Ergebnis: Für diese Hauptverkehrs- und Sammelstraßen sind die Belange von Kfz und ÖPNV zu beachten. Für die (alle) Nebennetzstraßen sind die entsprechenden Ziele zu berücksichtigen.



Die Inhalte dieser Folien dienen ausschließlich der Unterstützung des mündlichen Vortrags und sind nur im Kontext der dazugehörigen Erläuterungen vollständig verständlich.

Ergebnis: Diese Straßen und Wege sind für den die Blau-grüne-Infrastruktur von besonderer Bedeutung und sollten unbedingt in der anschließenden Aushandlung von Maßnahmen berücksichtigt werden.

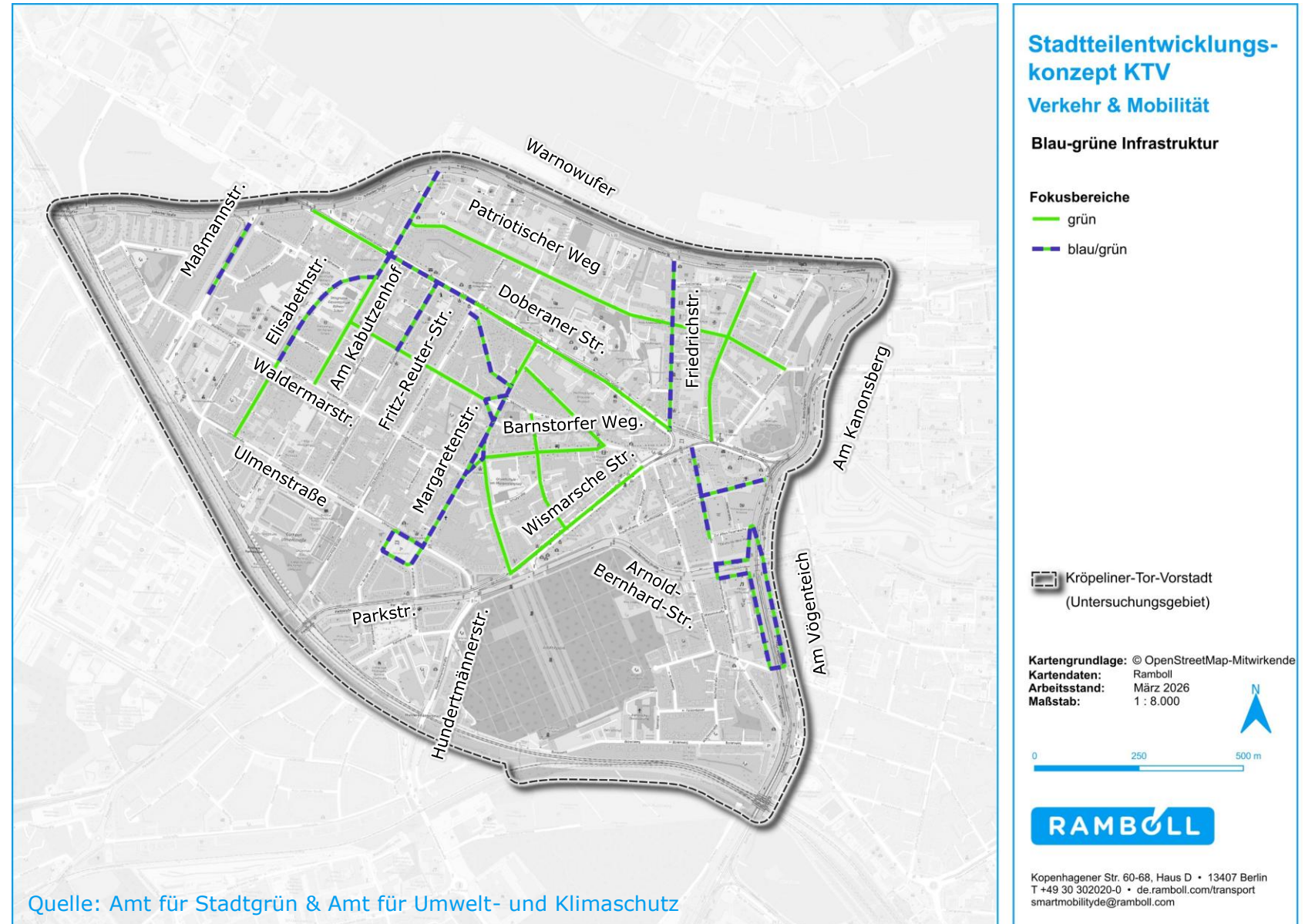
Teilnetz Blau-Grüne-Infrastruktur

Grüne Infrastruktur

- Entsiegelungspotential prüfen
- Baumpflanzungen

Blau-grüne Infrastruktur

- Entsiegelungspotential prüfen
- blau/grüne Elemente planen, Versickerungsflächen schaffen
- Baumpflanzungen



Die Inhalte dieser Folien dienen ausschließlich der Unterstützung des mündlichen Vortrags und sind nur im Kontext der dazugehörigen Erläuterungen vollständig verständlich.

Elemente für blau/grüne Straßenraumgestaltung – Blue-/Green-Streets

Wasserdurchlässige/Teildurchlässige Beläge



Prinzipskizze – Blau-/Grüne Elemente



Oberflächennahe Ableitung



Unterirdische Speicherung, Tiefenbeschickung/Versickerung (Rigolen)



Tiefbeete – Versickerungs- und Verdunstungsmulden

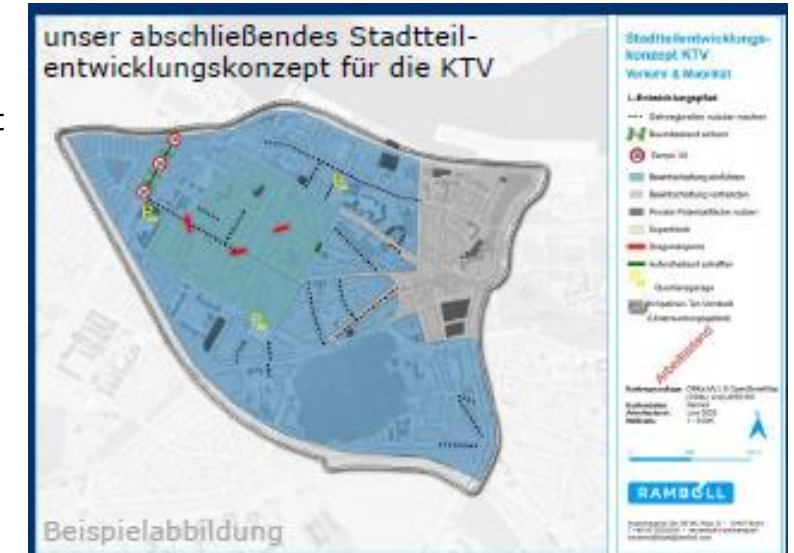
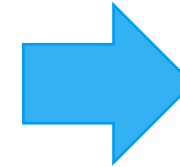


Herleitung der Konsensszenarien

Von Teilnetzen zum Konsensscenario



14.4. Akteursworkshop
24.4. Stadtteilwerkstatt



Konsensscenario = Zielbild KTV

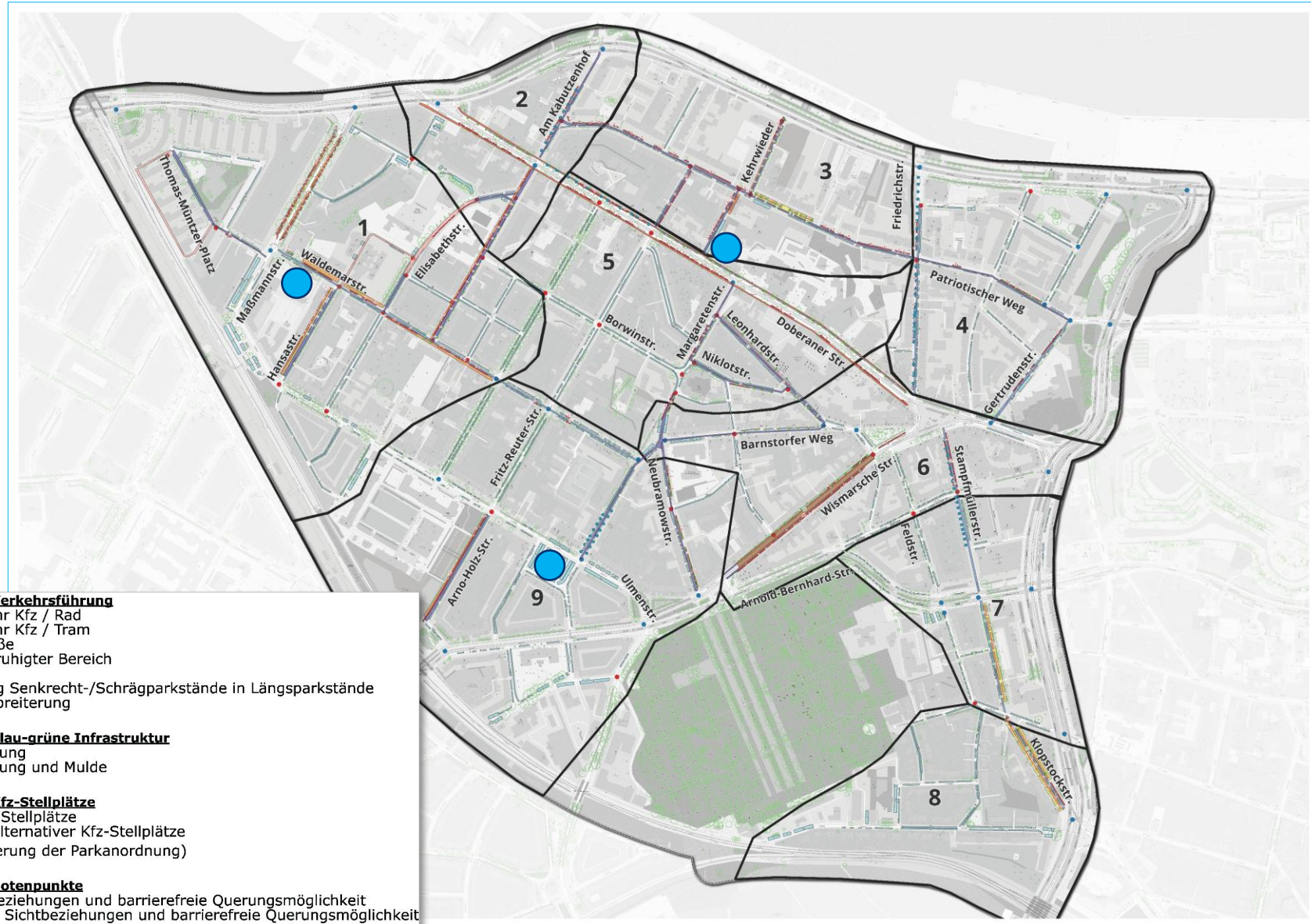
- Aushandeln der Aufteilung des Straßenraums / der Maßnahmen & Prioritätensetzung
→ **Ziel: Konsens bei konkurrierenden Flächenbedarfen**
- Das Potenzial der Reduktion im ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt maßgebend den Freiheitsgrad bzw. die Anzahl der Straßen und Wege, die mit Maßnahmen bedacht werden können

Ziellösung

Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Ziele für die Straßen bzw. Straßenräume:

- Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs
- Verträglichere Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs
- Qualifizierung der blau-grünen-Infrastruktur



Die Inhalte dieser Folien dienen ausschließlich der Unterstützung des mündlichen Vortrags und sind nur im Kontext der dazugehörigen Erläuterungen vollständig verständlich.

Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Ziele für die Straßen bzw. Straßenräume:

- Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs
- Verträglichere Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs
- Qualifizierung der blau-grünen-Infrastruktur



Die Inhalte dieser Folien dienen ausschließlich der Unterstützung des mündlichen Vortrags und sind nur im Kontext der dazugehörigen Erläuterungen vollständig verständlich.

Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Ziele für die Straßen bzw. Straßenräume:

- Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs
- Verträglichere Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs
- Qualifizierung der blau-grünen-Infrastruktur



Maßnahmen Verkehrsführung

- Mischverkehr Kfz / Rad
- Mischverkehr Kfz / Tram
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Radweg
- Umwidmung Senkrecht-/Schrägparkstände in Längsparkstände
- Gehwegverbreiterung

Maßnahmen blau-grüne Infrastruktur

- Baumpflanzung
- Baumpflanzung und Mulde

Maßnahmen Kfz-Stellplätze

- Wegfall Kfz-Stellplätze
- Schaffung alternativer Kfz-Stellplätze (durch Änderung der Parkanordnung)

Maßnahme Knotenpunkte

- freie Sichtbeziehungen und barrierefreie Querungsmöglichkeit
- keine freien Sichtbeziehungen und barrierefreie Querungsmöglichkeit

Bestand Kfz-Stellplätze

- Bestehende Kfz-Stellplätze

■ Grenze Teilgebiete

Zielfassung

Maßnahmen Verkehrsflächen

- in Hochverkehr (H) / Fuß
- in Hochverkehr (H) / Fuß
- in Hochverkehr (H) / Fuß
- verkehrsberuhigter Bereich
- Radweg
- Umwidmung Straßenschilderparkstände in Langparkstände
- Gehwegverbreiterung

Maßnahmen bauliche Infrastruktur

- Baumfällung und Mäße

Maßnahmen Kfz-Stationen

- Maßnahmen Kfz-Stationen
- Schilderänderung aus Straßenschildern
- (durch Änderung der Parkordnung)

Maßnahmen Konzepte

- Maßnahmen Konzepte
- Maßnahmen Konzepte
- Maßnahmen Konzepte

Besondere Maßnahmen

- Besondere Maßnahmen
- Besondere Maßnahmen
- Besondere Maßnahmen

Legende

- Tram-Linie
- Tram-Linie
- Tram-Linie

Plan view of a street layout with dimensions and labels:

- Overall width: 24,2
- Dimensions from left to right: 2,50, 3,40, 3,1, 3,15, 3,15, 3,1, 3,50, 2,30
- Labels from left to right: Gehweg, Multifunktionsstreifen, KFZ-Verkehr, Besonderer Bahnkörper, Besonderer Bahnkörper, KFZ-Verkehr, Multifunktionsstreifen, Gehweg
- Visual elements: Pedestrians, trees, cars, and trams are shown in their respective lanes.

The diagram illustrates a cross-section of a street with a total width of 24.25m. The lanes from left to right are: Gehweg (0.25m), Radweg (1.85m), Multifunktionsstreifen (2.00m), KFZ-Verkehr (3.15m), Besondere Bahnkörper (3.15m), KFZ-Verkehr (3.15m), Multifunktionsstreifen (2.75m), Radweg (2.00m), and Gehweg (1.85m). The street features a tram, cars, pedestrians, a cyclist, a tree, and a street lamp. A red diagonal watermark 'Beispielquerschnitt' is overlaid on the diagram.

[illegible]

Das Diagramm zeigt eine zweifeldrige Straße mit einer Gesamtbreite von 14,4 m. Die Verkehrsflächen sind symmetrisch angeordnet. Von links nach rechts sind folgende Bereiche und Breiten angegeben:

- Gehweg: 2,30 m
- Sicherheitsstreifen: 1,10 m
- KFZ-Verkehr (einseitig): 1 m
- KFZ-Verkehr (zweifeldrig): 6 m
- KFZ-Verkehr (einseitig): 1 m
- Sicherheitsstreifen: 1,20 m
- Gehweg: 1,80 m

Die Verkehrsflächen sind durch weiße gestrichelte Linien markiert. Die Gehwege sind durch graue Flächen dargestellt. Die Sicherheitsstreifen sind durch hellgraue Flächen dargestellt. Die Verkehrsflächen sind durch dunkelgraue Flächen dargestellt. Die Verkehrsflächen sind durch weiße gestrichelte Linien markiert. Die Gehwege sind durch graue Flächen dargestellt. Die Sicherheitsstreifen sind durch hellgraue Flächen dargestellt. Die Verkehrsflächen sind durch dunkelgraue Flächen dargestellt.

Das Diagramm zeigt einen Querschnitt einer Straße mit folgenden Elementen und Breiten (in m):

- Gehweg** (links): 3.30 m
- Sicherheits-trennstreifen**: 1.00 m
- KFZ-Verkehr Fahrradstraße**: 4.25 m
- Sicherheits-trennstreifen**: 0.75 m
- KFZ-Verkehr Fahrbahn-parken**: 2 m
- Sicherheits-trennstreifen**: 1.20 m
- Gehweg** (rechts): 1.80 m

Die gesamte Breite der Straße beträgt 14,3 m. Ein roter Text 'Beispielquerschnitt' ist über das Diagramm gelegt. Die Verkehrsflächen sind durch Linien und Symbole (Fußgänger, Auto, Fahrrad) dargestellt. Die Gehwege sind mit orangefarbenen Flächen markiert, die Trennstreifen mit blauen Flächen.

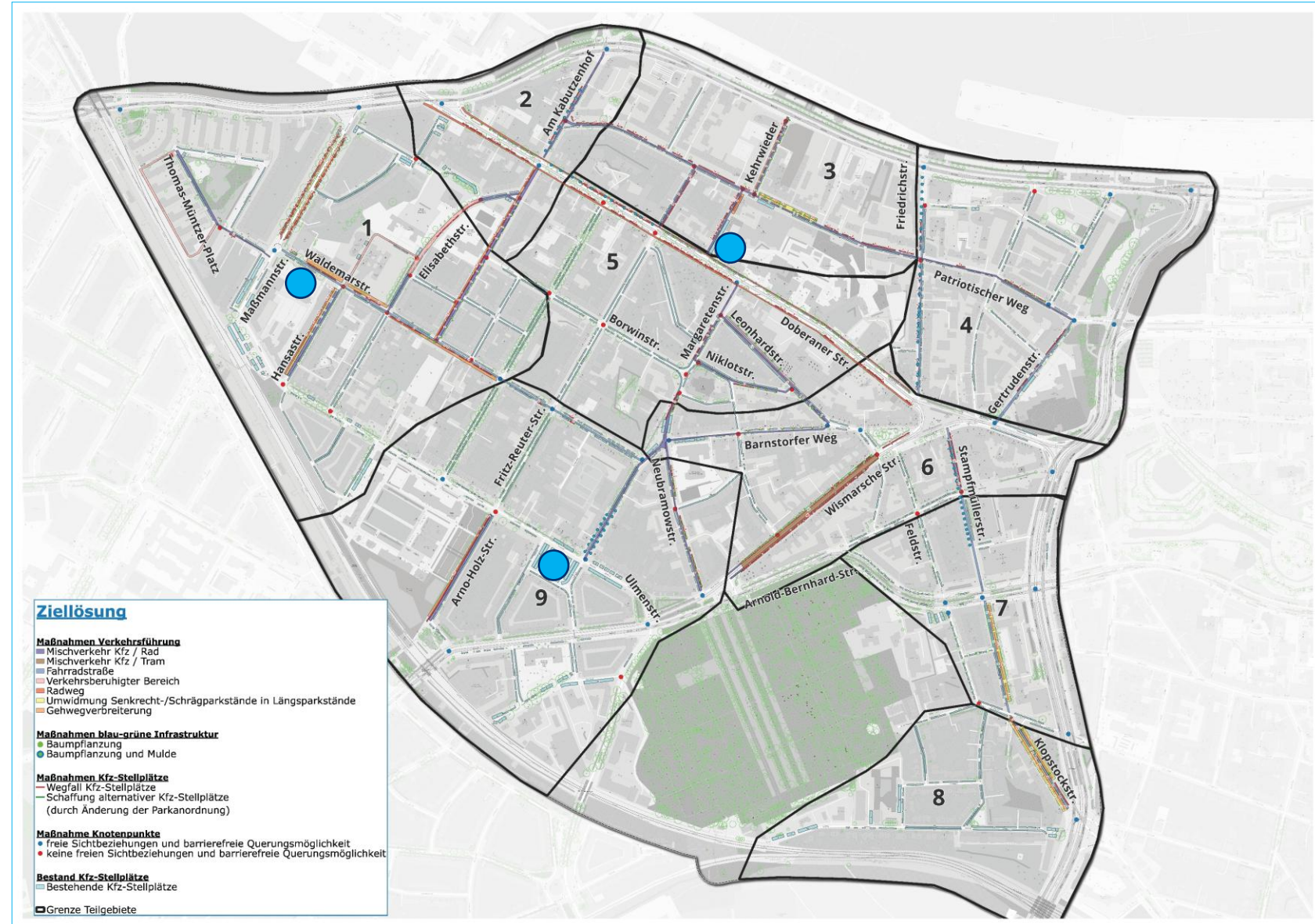
Strategischer Ansatz

Das Potenzial der Reduktion im ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt maßgebend die Anzahl der Straßen und Wege, die mit Maßnahmen bedacht werden können

Ziel: Öffentlichen Parkraum entlasten, dann Maßnahmen umsetzen

Entlastungspotentiale:

1. Einführung Bewohnerparken und Erhebung Parkgebühren stadtteilweit (ca. 5-10%)
2. Verhaltensänderung durch Angebotsplanung (ca. 5%)
3. Bau von 1-3 Quartiersgaragen (Verlagerung d. Stellplätze vom Straßenraum in Quartiersgarage)



Strategischer Ansatz

Stufenweise Vorgehen:

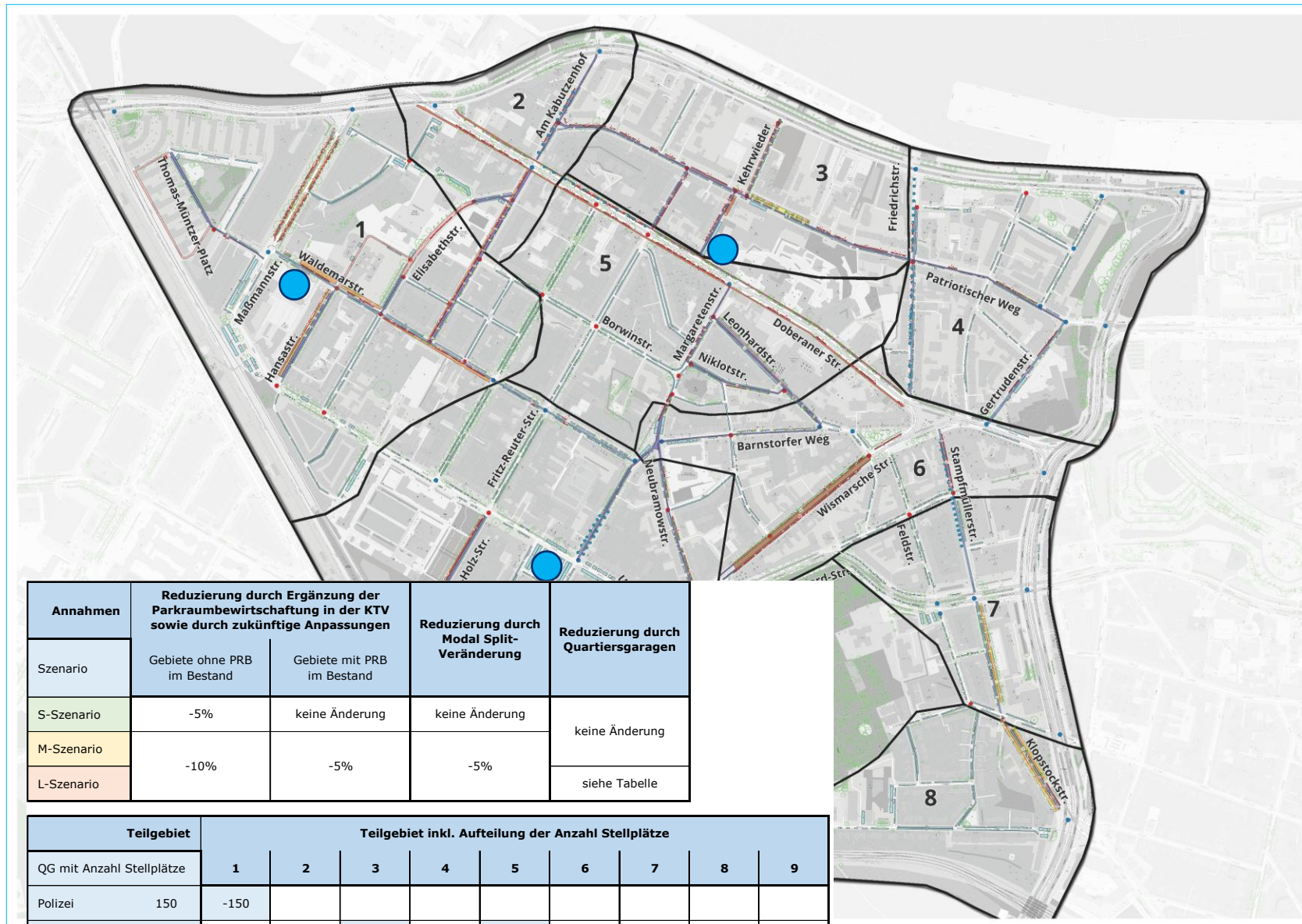
1. Szenario S:

Einführung Bewohnerparken und Erhebung Parkgebühren stadtteilweit

2. Szenario M:

3. Szenario L:

Wenn 1- 3 Quartiergaragen gebaut werden, können Maßnahmen umgesetzt werden



Dokumentation



Begehungen

Bestandsanalyse



Ergebnisse

2. Online-Beteiligung



rostock.de/ktv-aufdemweg

Marcus Göhring – Strategischer Verkehrsplaner
Lisa Wiechmann – Kommunale Mobilitätsmanagerin

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität



@HROrathaus

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

