



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Stadtteilentwicklungskonzept für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt

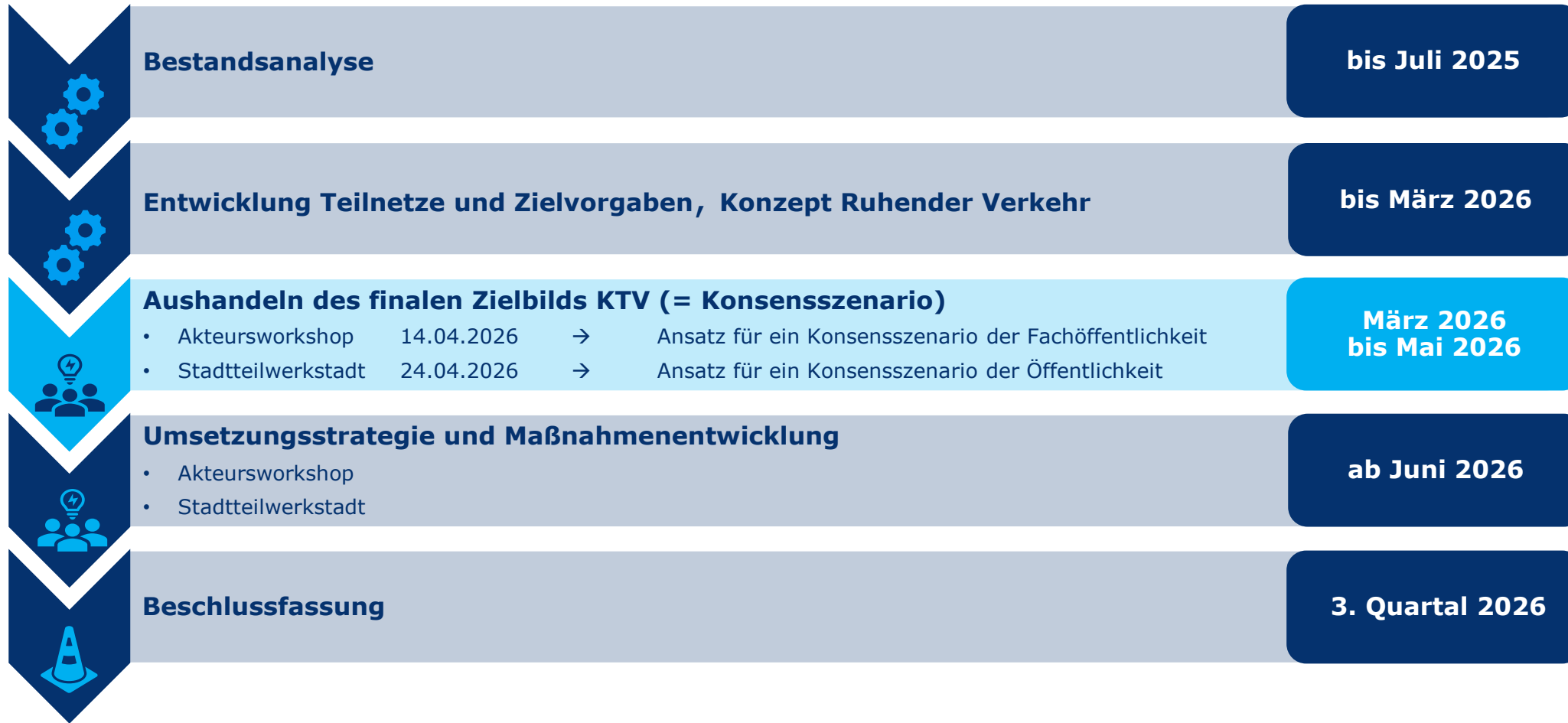
Stadtteilwerkstatt am 24.04.2026



Einführung

Stadtteilwerkstatt am 24. April 2026

Einführung - Projektzeitplan





KTV auf dem Weg Beteiligungsformate



Fotos: Hanse- und Universitätsstadt Rostock



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



Screenshot 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

Einführung - Konsensscenario

- Das am Ende des Prozesses stehende Stadtteilentwicklungskonzept für die KTV wird konkrete Maßnahmen (Was? Wie? Wo?) u.a. zu folgenden Aspekten beinhalten: Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs, Verträglichere Abwicklung des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs, Qualifizierung der „blau-grünen-Infrastruktur“ in der KTV, ...
- Unser Weg für den Gesamtprozess ist folgender:

– **Teilnetze definieren**

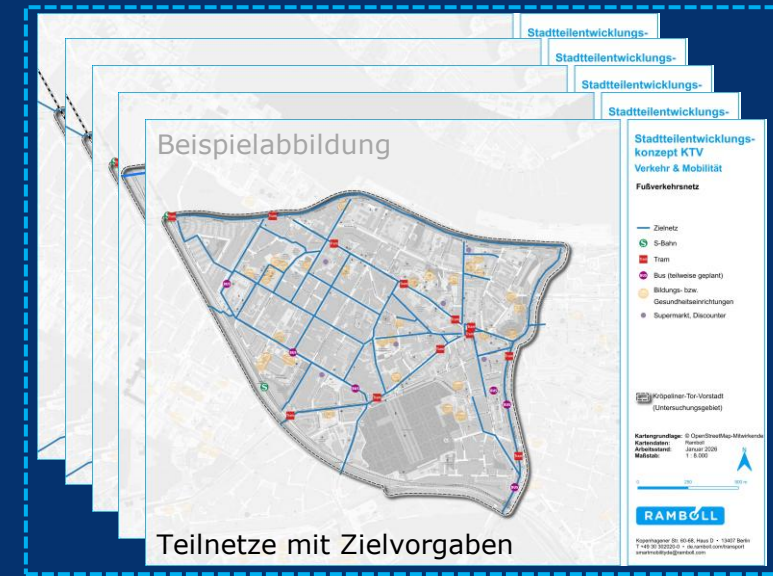
– **Ziele, Zielvorgaben, Umsetzungsprämissen geben**

– **aushandeln der Maßnahmen des Konzeptes ***

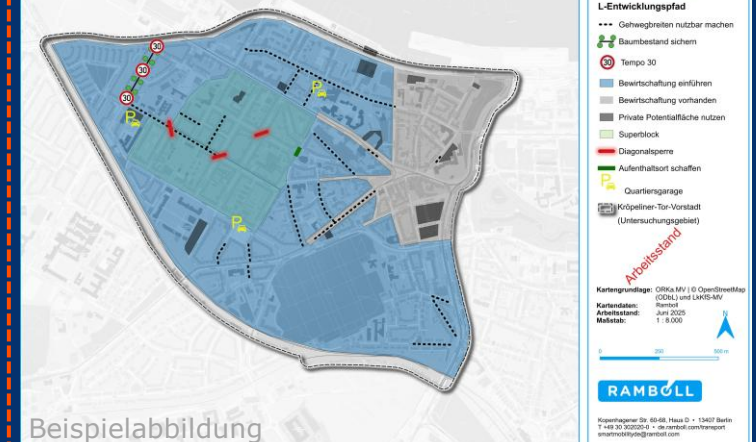
1. Quartal
Jahr 2026

2. Quartal
Jahr 2026

* 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.



unser abschließendes Stadtteilentwicklungskonzept für die KTV



Teilnetze

Stadtteilwerkstatt am 24. April 2026

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

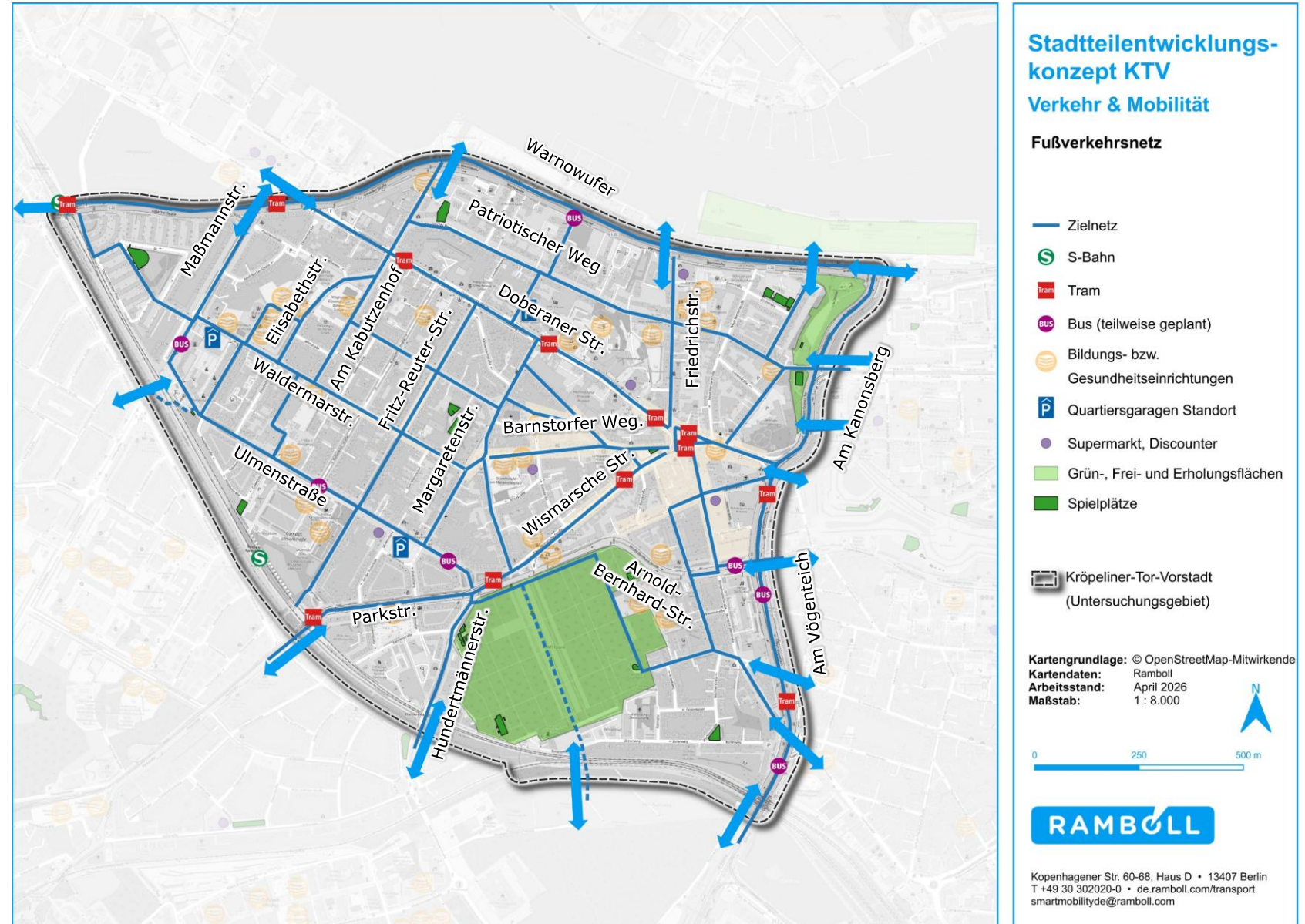
Lückenschluss

- 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.



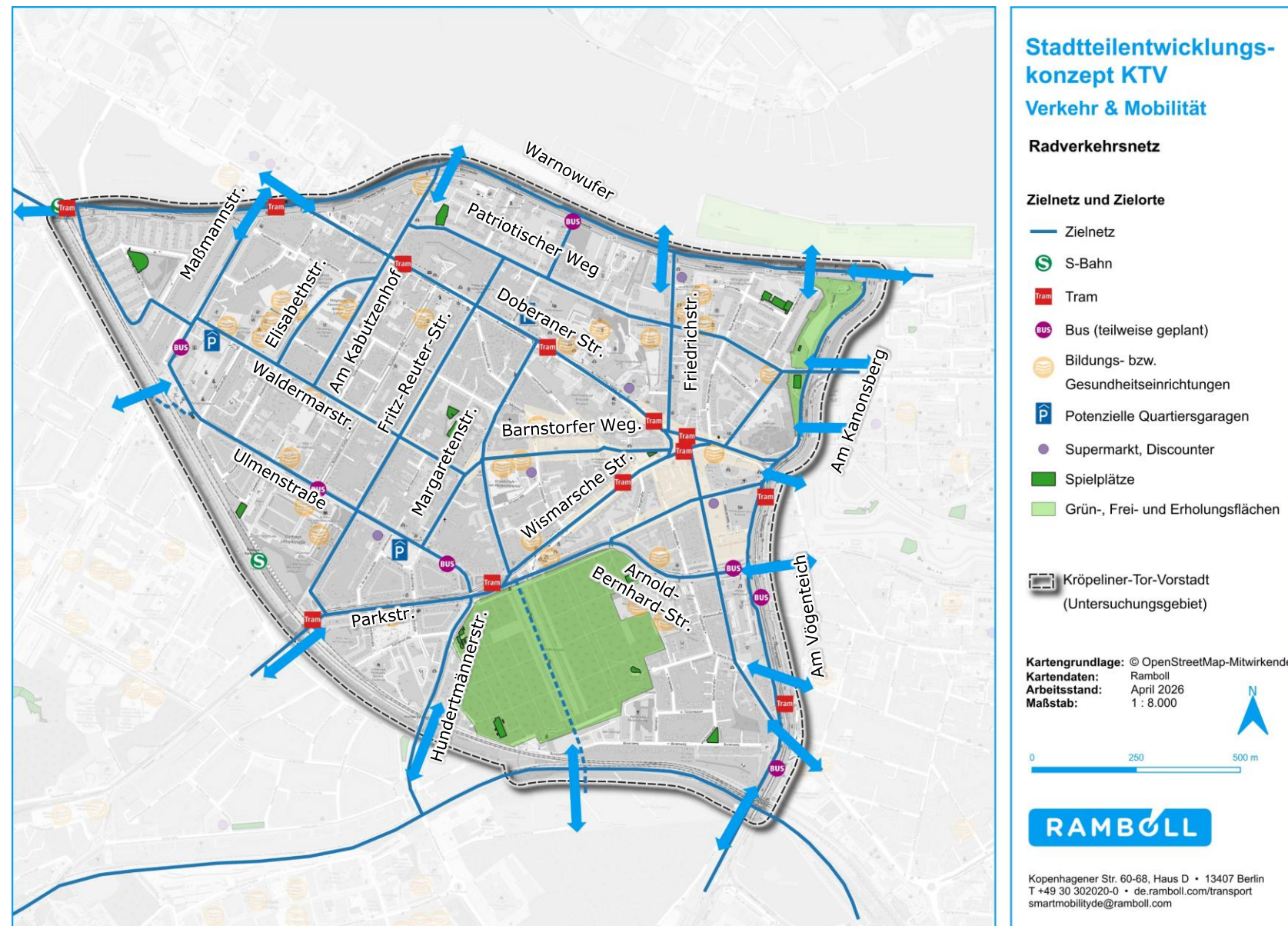
Teilnetz Radverkehr

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.



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.

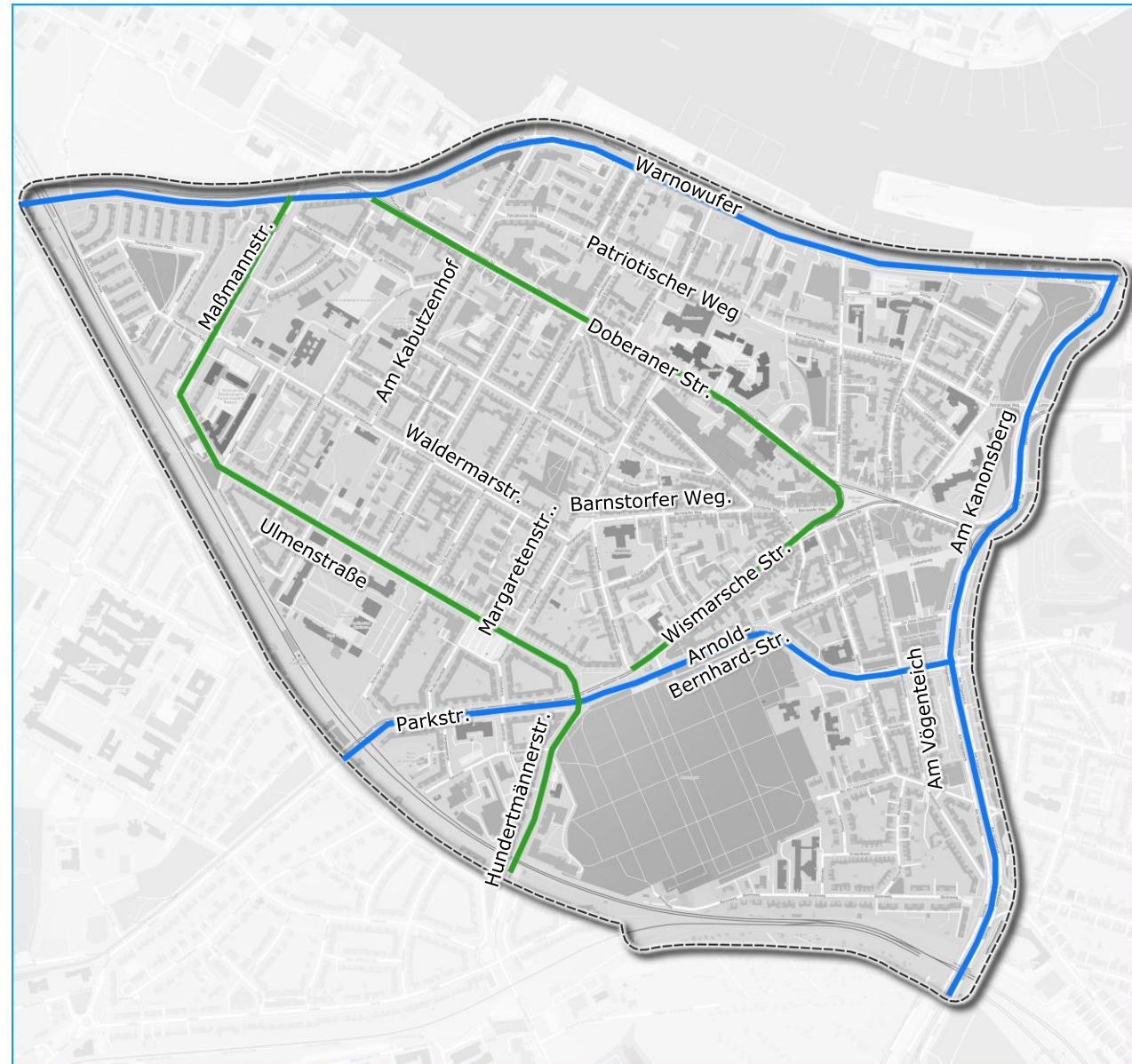
Teilnetz Kfz-Verkehr

Hauptverkehrsstraßen / Straßen mit gehobener Verkehrsfunktion

- Grundlage: MOPZ HRO
- Relevante Bedeutung für den gesamtstädtischen Verkehr

Sammelstraßen (eigene Definition)

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



Stadtteilentwicklungskonzept KTV

Verkehr & Mobilität

Straßennetzklassifizierung

- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße

 Kröpelin-Tor-Vorstadt
(Untersuchungsgebiet)

Kartengrundlage: ORKa.MV | © OpenStreetMap (ODbL) und LkKfS-MV
Kartendaten: Ramboll
Arbeitsstand: Juni 2025
Maßstab: 1 : 7.000

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

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.

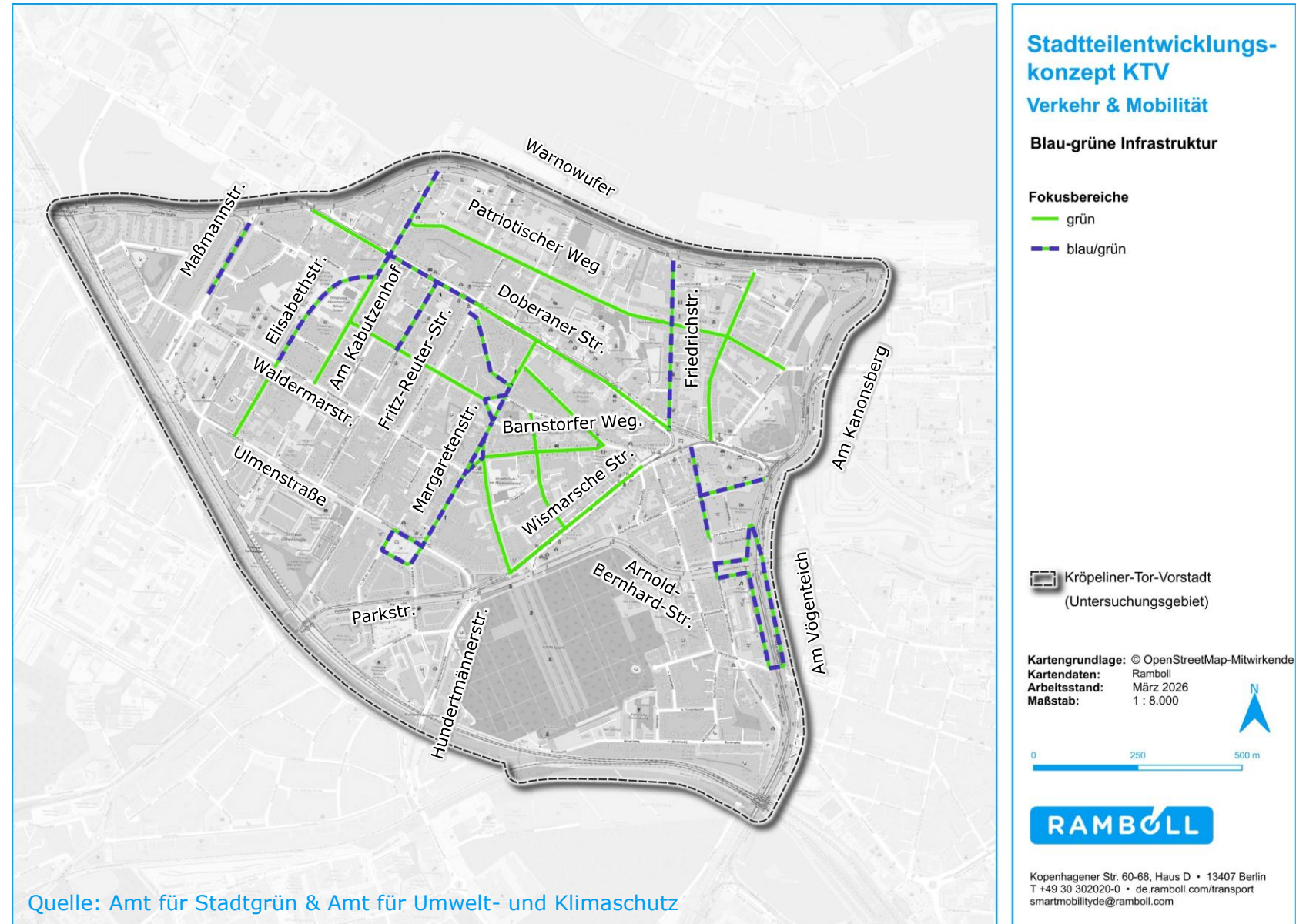
Teilnetz Blau-Grüne-Infrastruktur

Grüne Infrastruktur

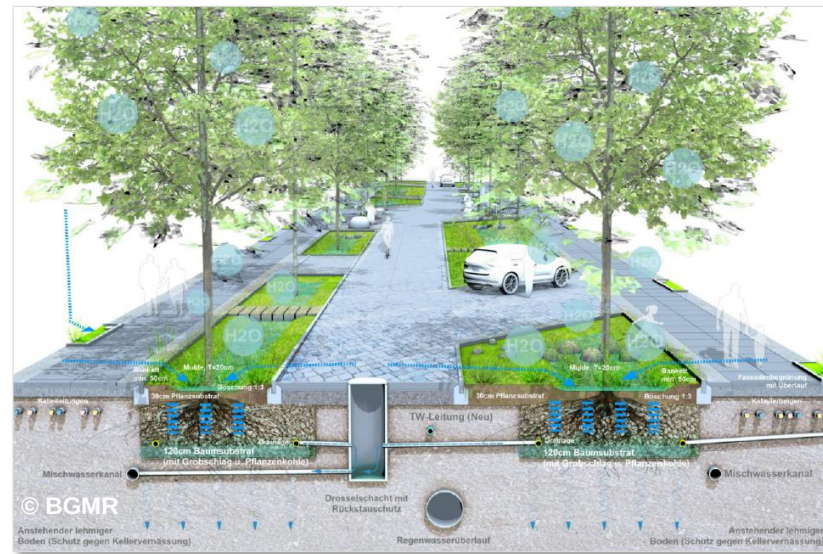
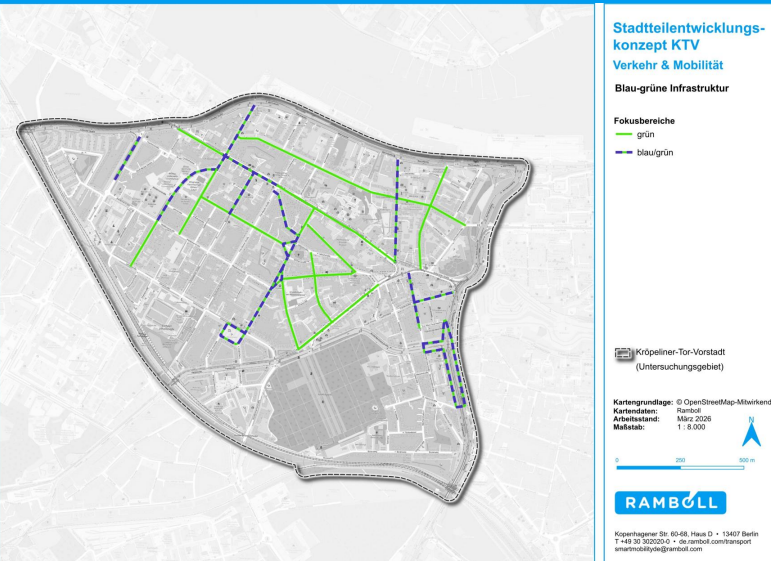
- Entsiegelungspotential prüfen
- Baumpflanzungen

Blau-grüne Infrastruktur

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



Teilnetz Blau-Grüne-Infrastruktur



Prinzipsskizze – Blau-/Grüne Elemente



Oberflächennahe Ableitung



Tiefbeete – Versickerungs- und Verdunstungsmulden



Unterirdische Speicherung,
Tiefenbeschickung/Versickerung (Rigolen)

Überlagerung der Teilnetze

- Fußverkehr
- Radverkehr
- blau-grüne-Infrastruktur



Herleitung des Konsensszenarios

Stadtteilwerkstatt am 24. April 2026

Aufgabenstellung

- Das am Ende des Prozesses stehende Stadtteilentwicklungskonzept für die KTV wird konkrete Maßnahmen (Was? Wie? Wo?) u.a. zu folgenden Aspekten beinhalten: Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs, Verträglichere Abwicklung des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs, Qualifizierung der „blau-grünen-Infrastruktur“ in der KTV, ...
- Unsere Idee für den Gesamtprozess ist folgende:

– **Teilnetze definieren**

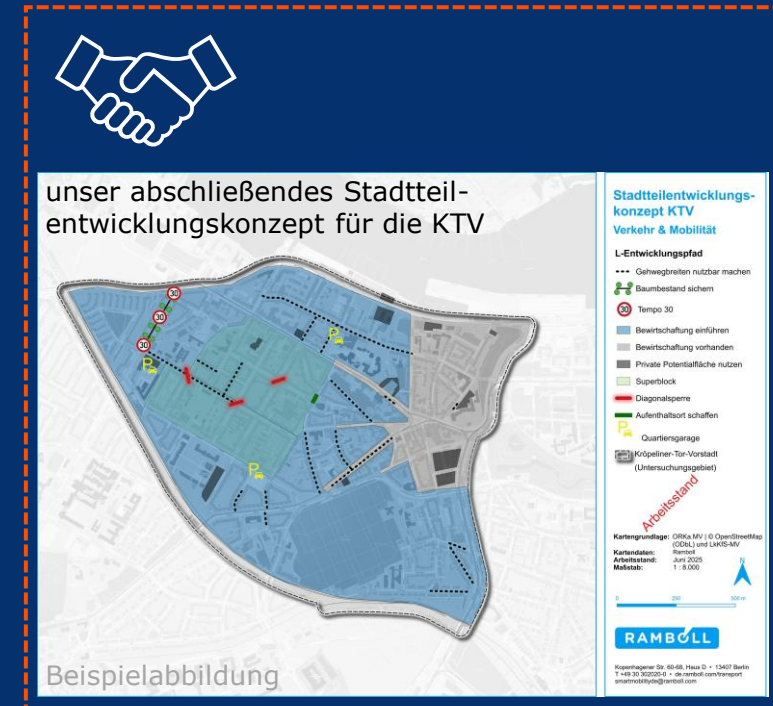
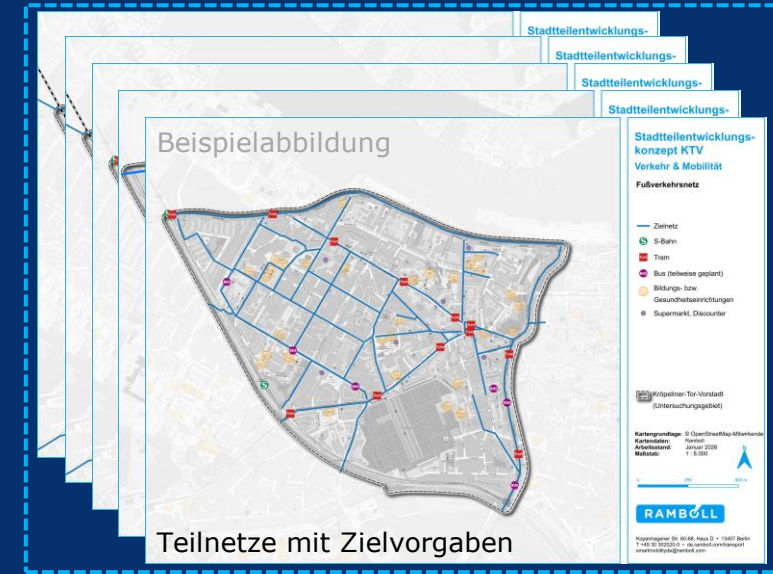
– **Ziele, Zielvorgaben, Umsetzungsprämissen geben**

– **aushandeln der Maßnahmen des Konzeptes ***

1. Quartal
Jahr 2026

2. Quartal
Jahr 2026

* 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.



Herleiten einer Ziellösung

Herleiten einer 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



Teilnetz Radverkehr

— Verlauf Radverkehrsnetz

Teilnetz Fußverkehr

— Verlauf Fußverkehrsnetz

Teilnetz blau-grüne Infrastruktur

— Straßenabschnitte mit grüner Infrastruktur
— Straßenabschnitte mit blau-grüner Infrastruktur

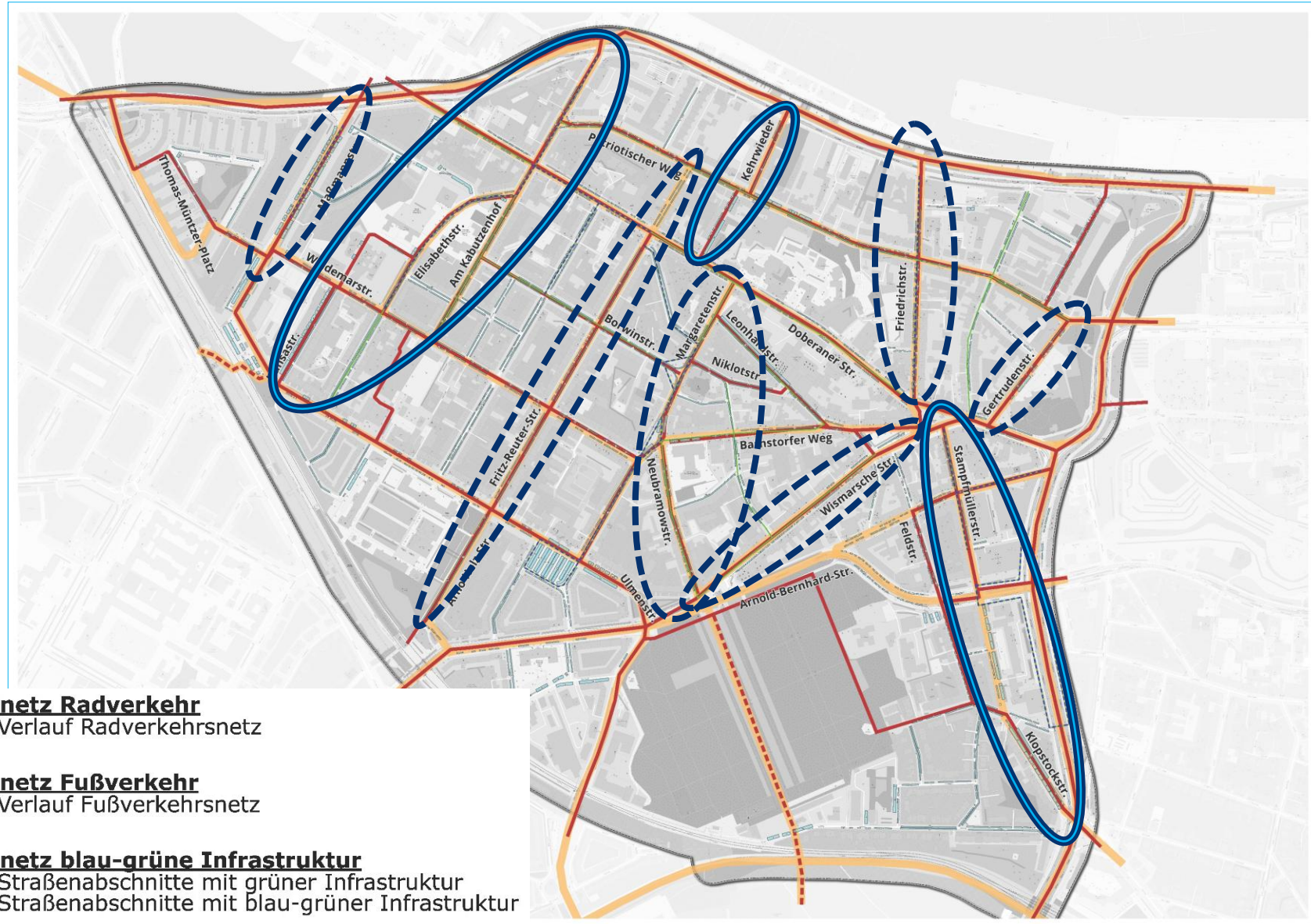
Bestand Kfz-Stellplätze

□ Bestehende Kfz-Stellplätze

Herleiten einer Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Ziele für die Straßen bzw. Straßenräume:

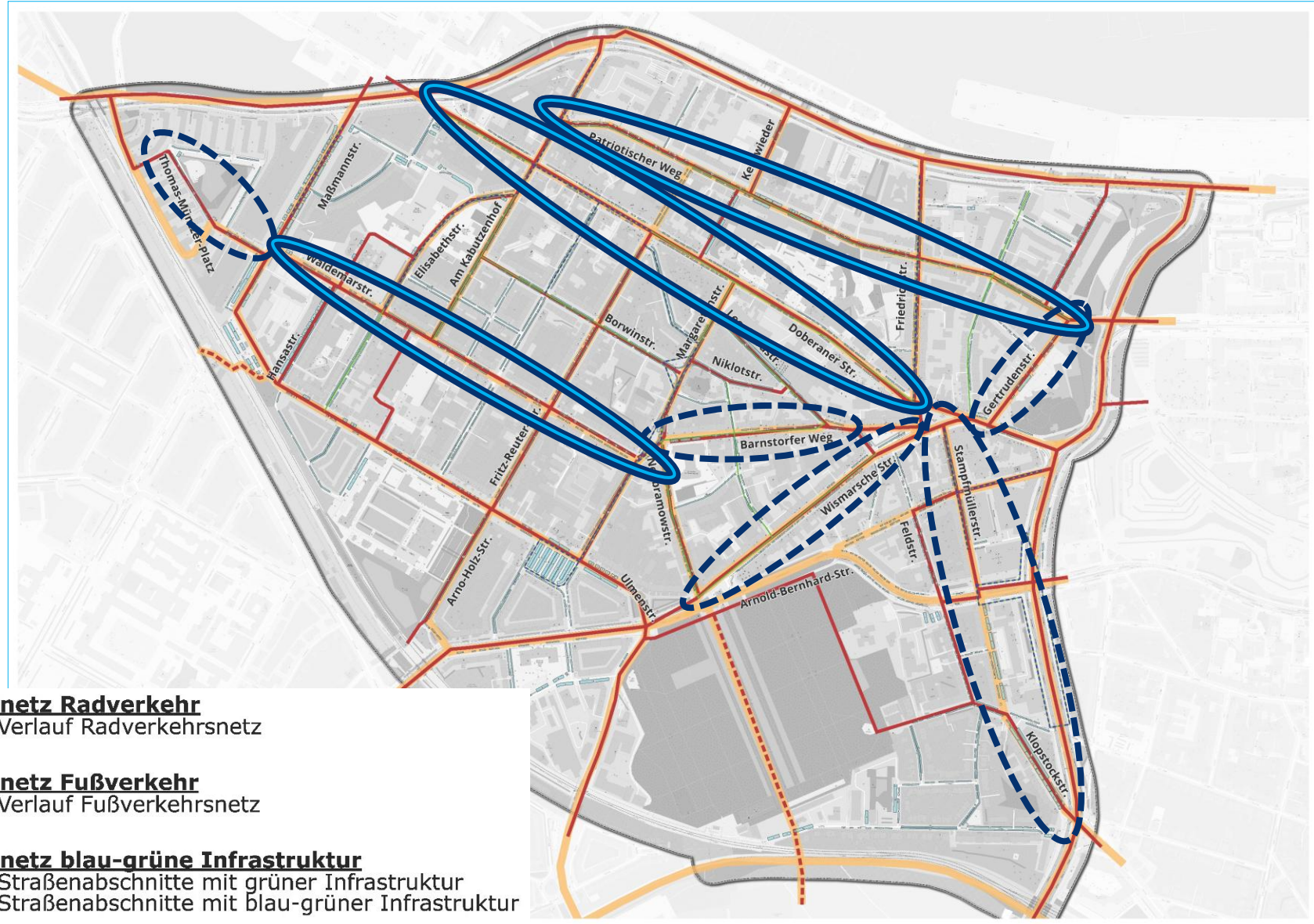
- Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs
- Verträglichere Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs
- Qualifizierung der blau-grünen-Infrastruktur



Herleiten einer 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



Teilnetz Radverkehr

— Verlauf Radverkehrsnetz

Teilnetz Fußverkehr

— Verlauf Fußverkehrsnetz

Teilnetz blau-grüne Infrastruktur

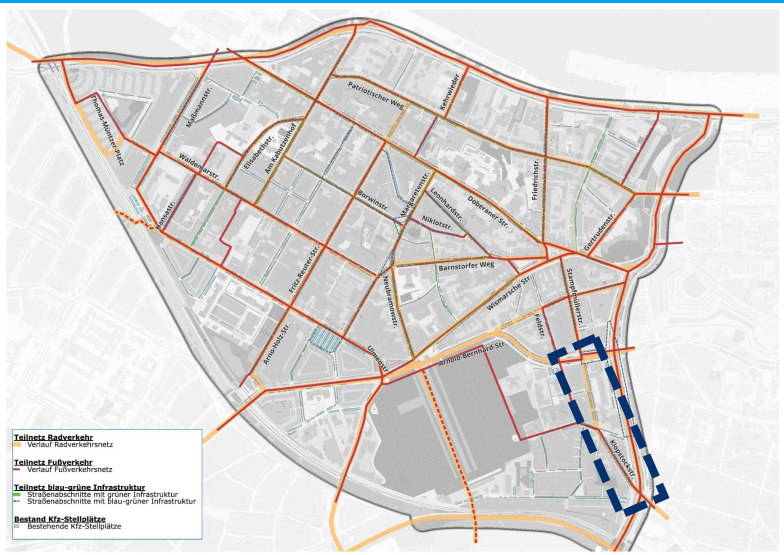
— Straßenabschnitte mit grüner Infrastruktur

— Straßenabschnitte mit blau-grüner Infrastruktur

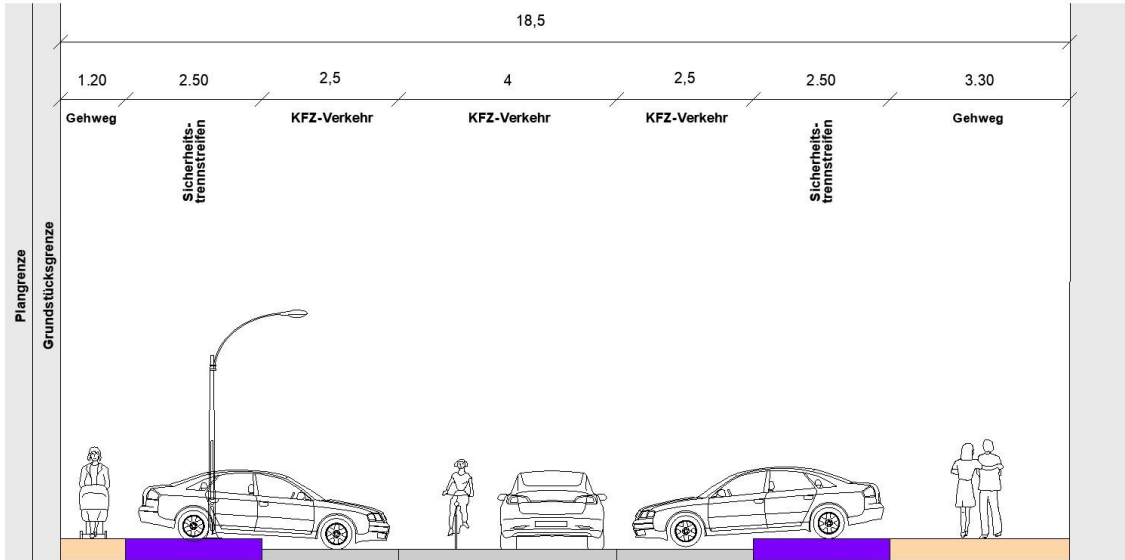
Bestand Kfz-Stellplätze

□ Bestehende Kfz-Stellplätze

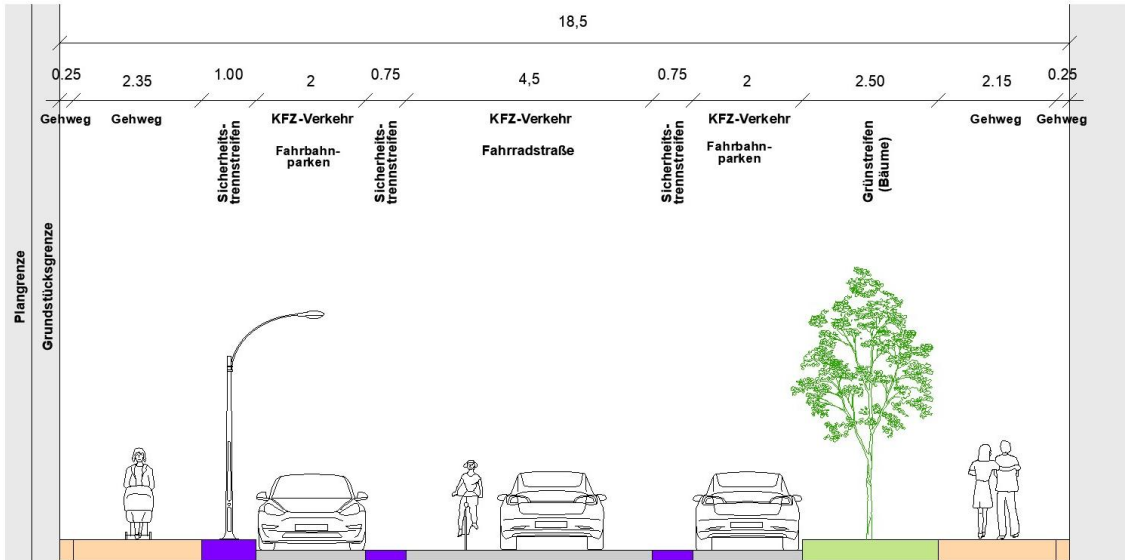
Ideen für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten



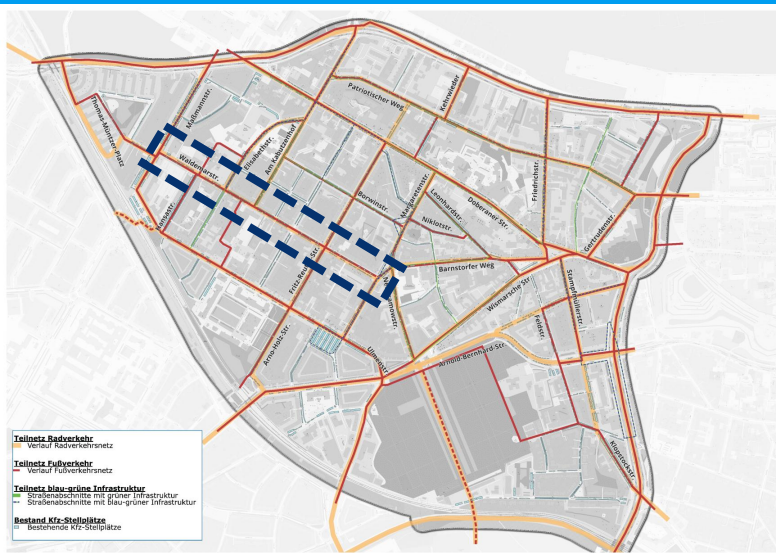
Klopstockstraße (Hausnummer 5 - St.-Georg-Straße) Bestand



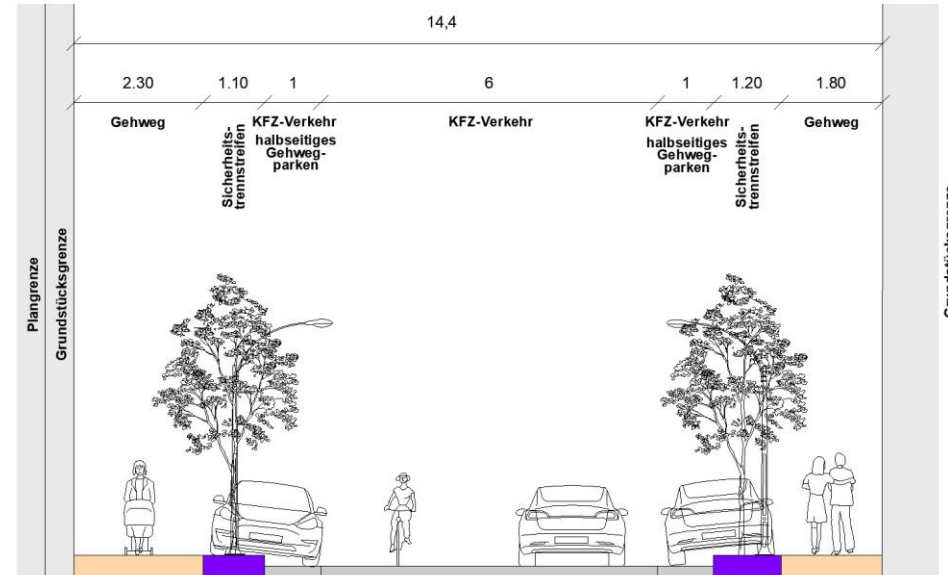
Klopstockstraße (Hausnummer 5 - St.-Georg-Straße) Maßnahme



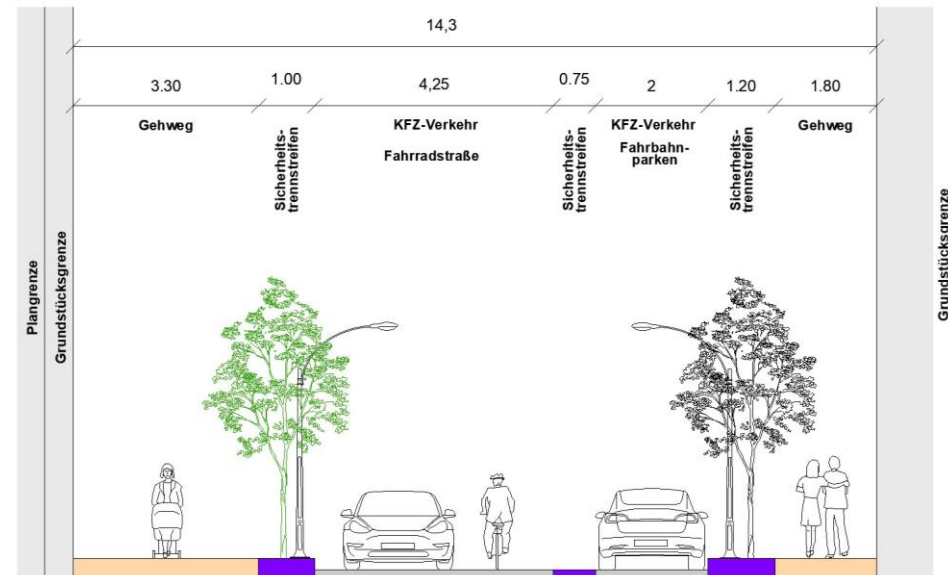
Ideen für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten



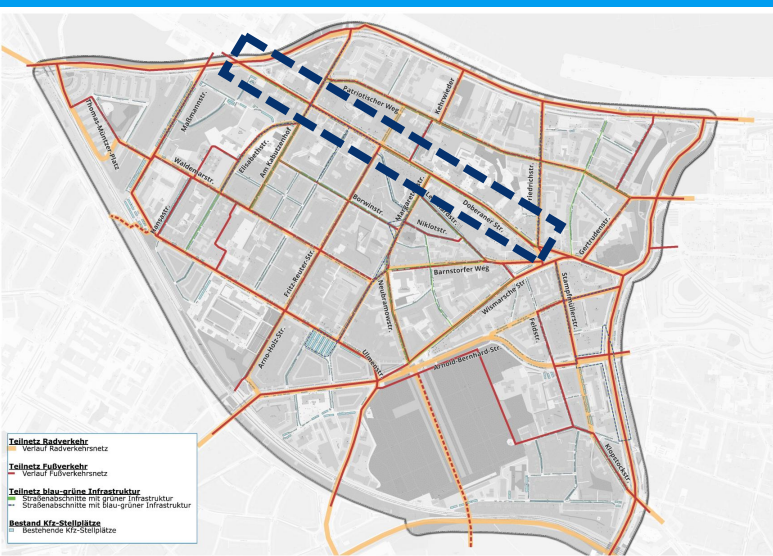
Waldemarstraße (Höhe Hort Waldemarhof 20b) Bestand



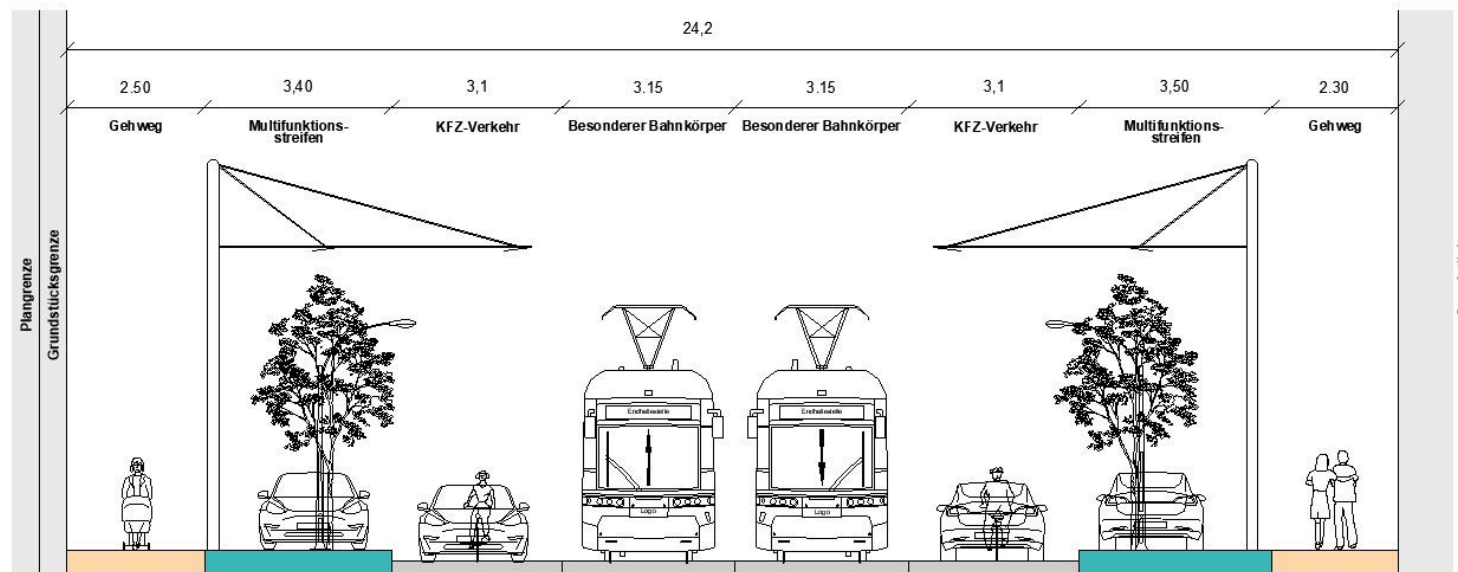
Waldemarstraße (Höhe Hort Waldemarhof 20b) Maßnahme



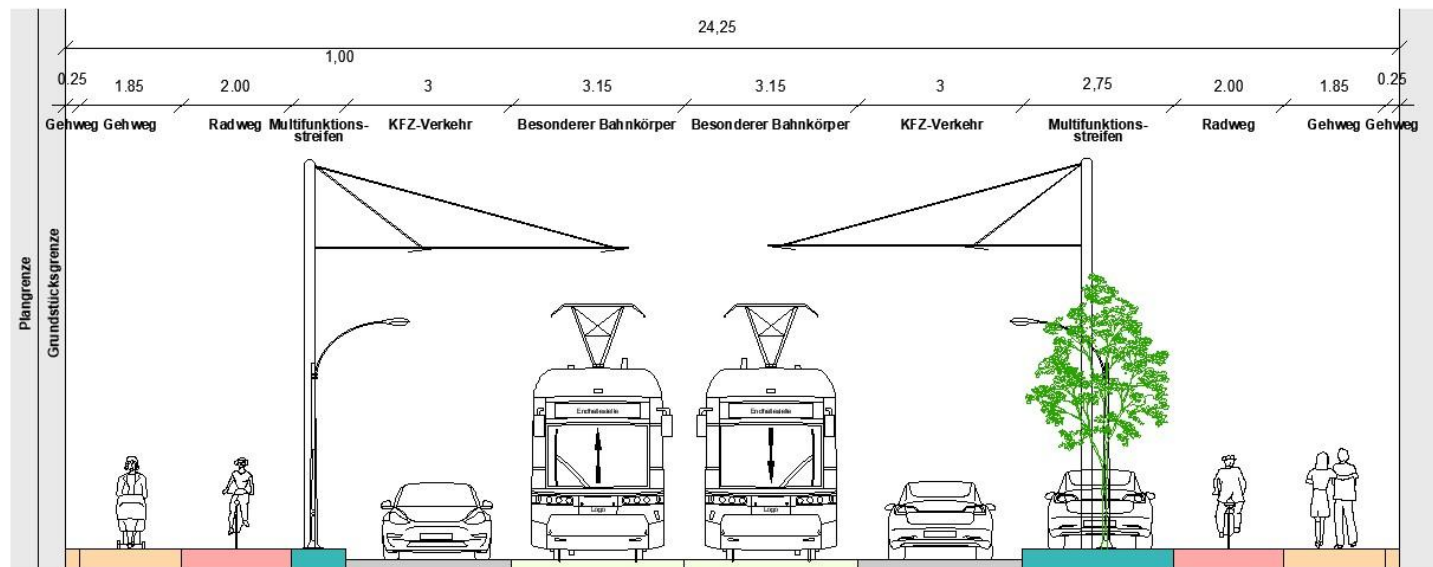
Ideen für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten



Doberaner Straße Bestand



Doberaner Straße mit Radweg (mit einseitigem Parken und Baumpflanzung)

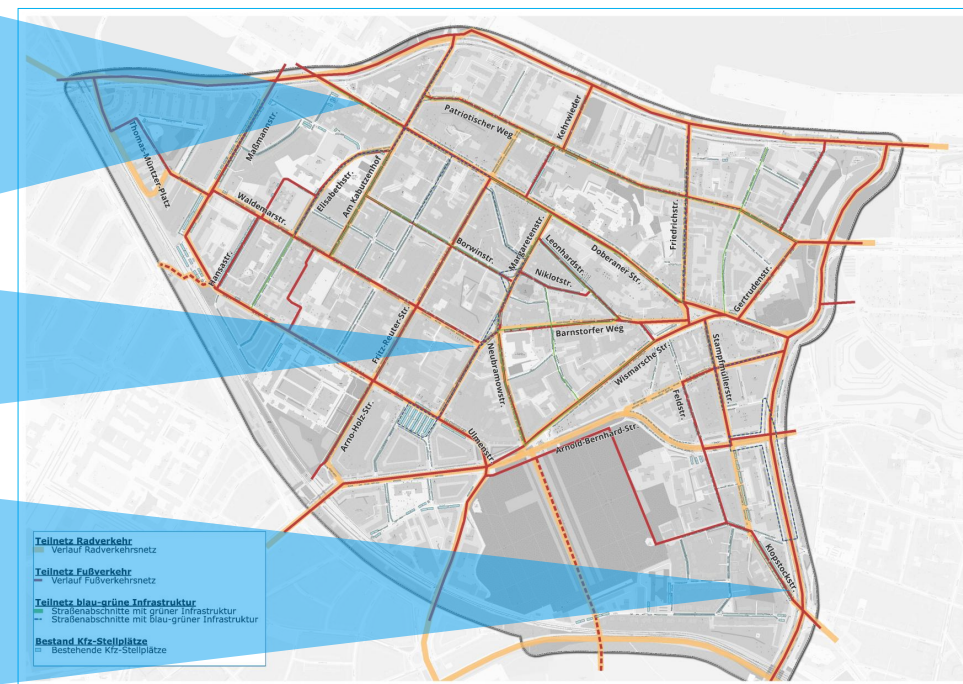
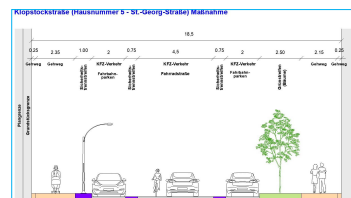
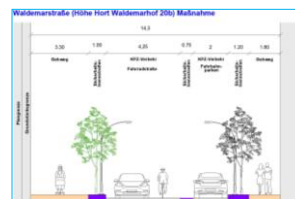
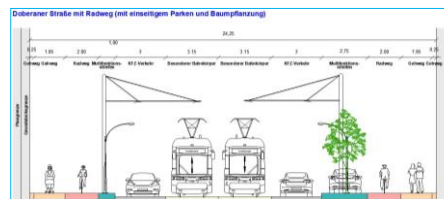


Ausblick auf die Szenarienentwicklung

Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Auswahl an Maßnahmen für die Szenarien gem. der Vorgabe

Der Freiheitsgrad bzw. die Anzahl der Straßen, die mit Maßnahmen bedacht werden können, wird maßgebend vom Potenzial der Reduktion im ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt.

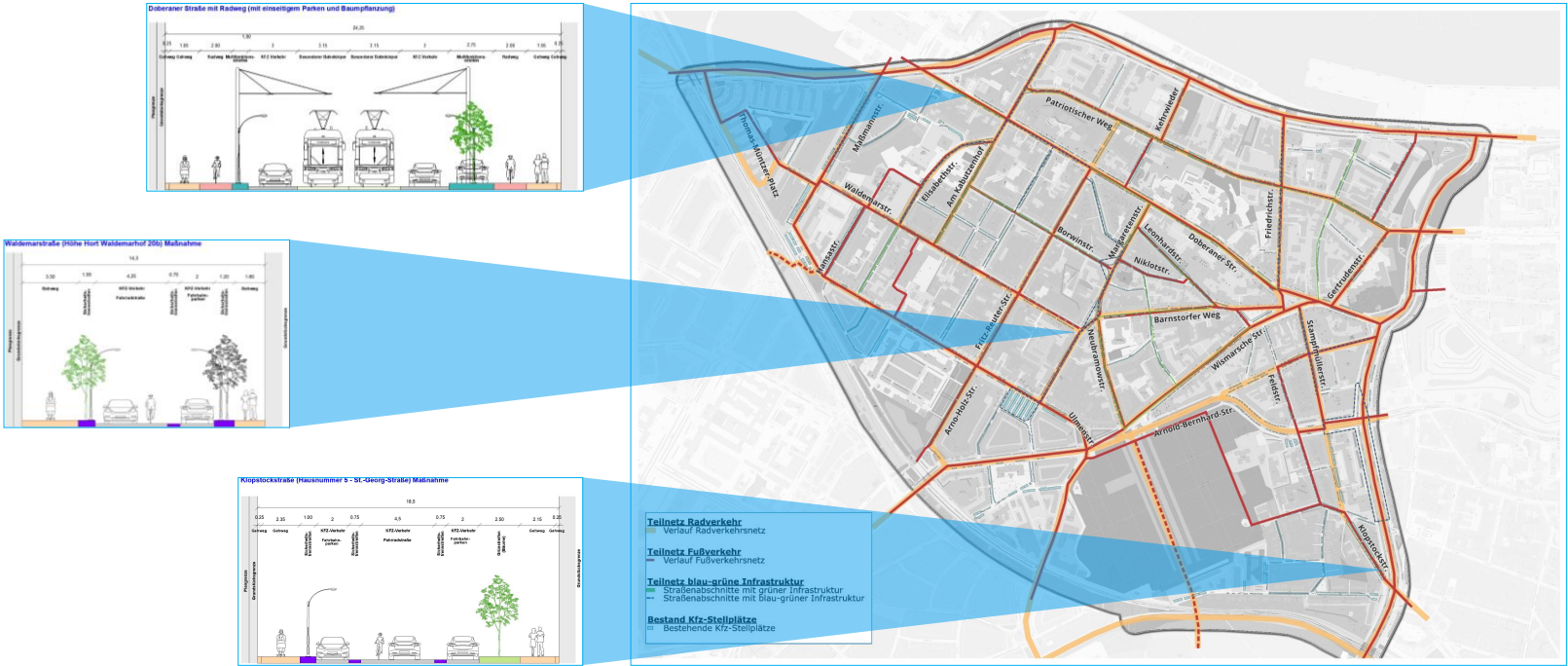


Szenario
(S) kurzfristig
(M) mittelfristig
(L) langfristig

Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Auswahl an Maßnahmen für die Szenarien gem. der Vorgabe

Der Freiheitsgrad bzw. die Anzahl der Straßen, die mit Maßnahmen bedacht werden können, wird maßgebend vom Potenzial der Reduktion im ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt.



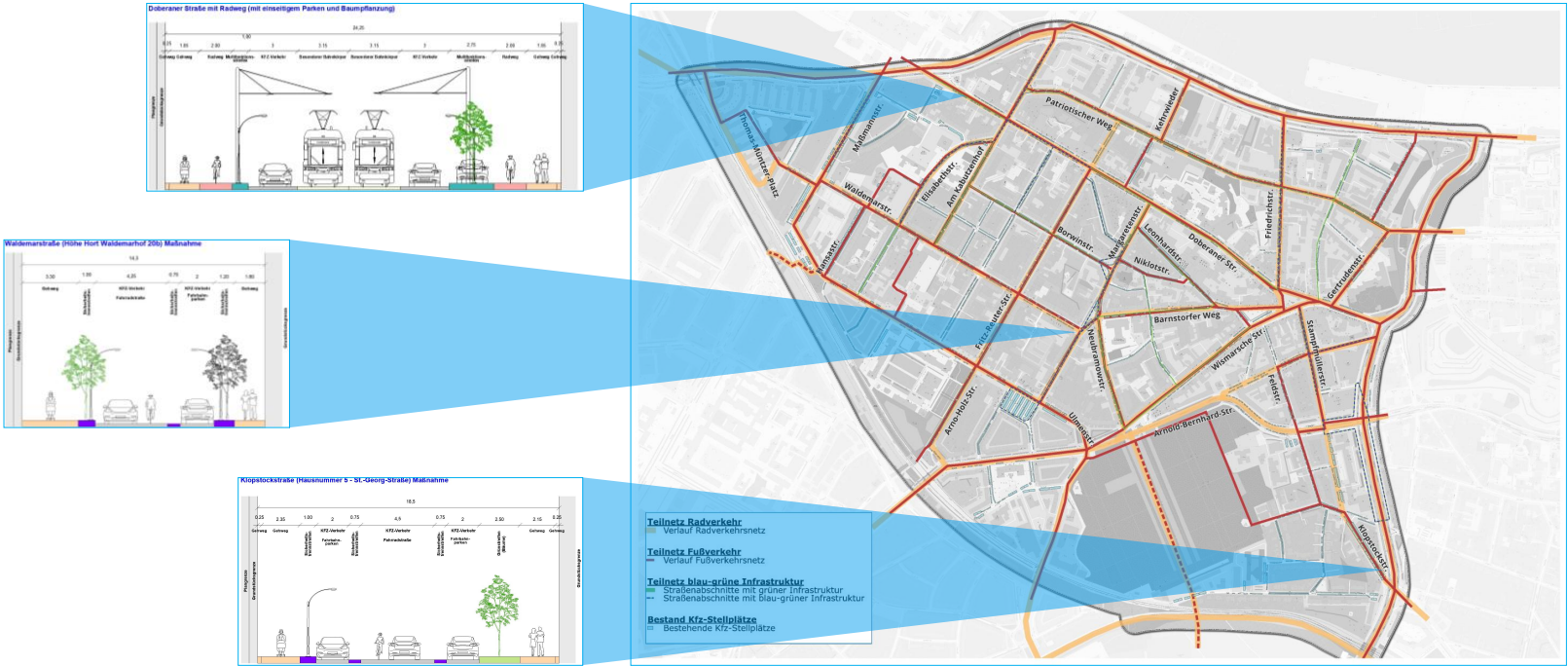
Potenzial zur Reduzierung der Anzahl an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

Annahmen	Reduzierung durch Ergänzung der Parkraumbewirtschaftung in der KTV sowie durch zukünftige Anpassungen	
	Gebiete ohne PRB im Bestand	Gebiete mit PRB im Bestand
(S) kurzfristig	-5%	keine Änderung
(M) mittelfristig	-10%	-5%
(L) langfristig		

Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Auswahl an Maßnahmen für die Szenarien gem. der Vorgabe

Der Freiheitsgrad bzw. die Anzahl der Straßen, die mit Maßnahmen bedacht werden können, wird maßgebend vom Potenzial der Reduktion im ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt.



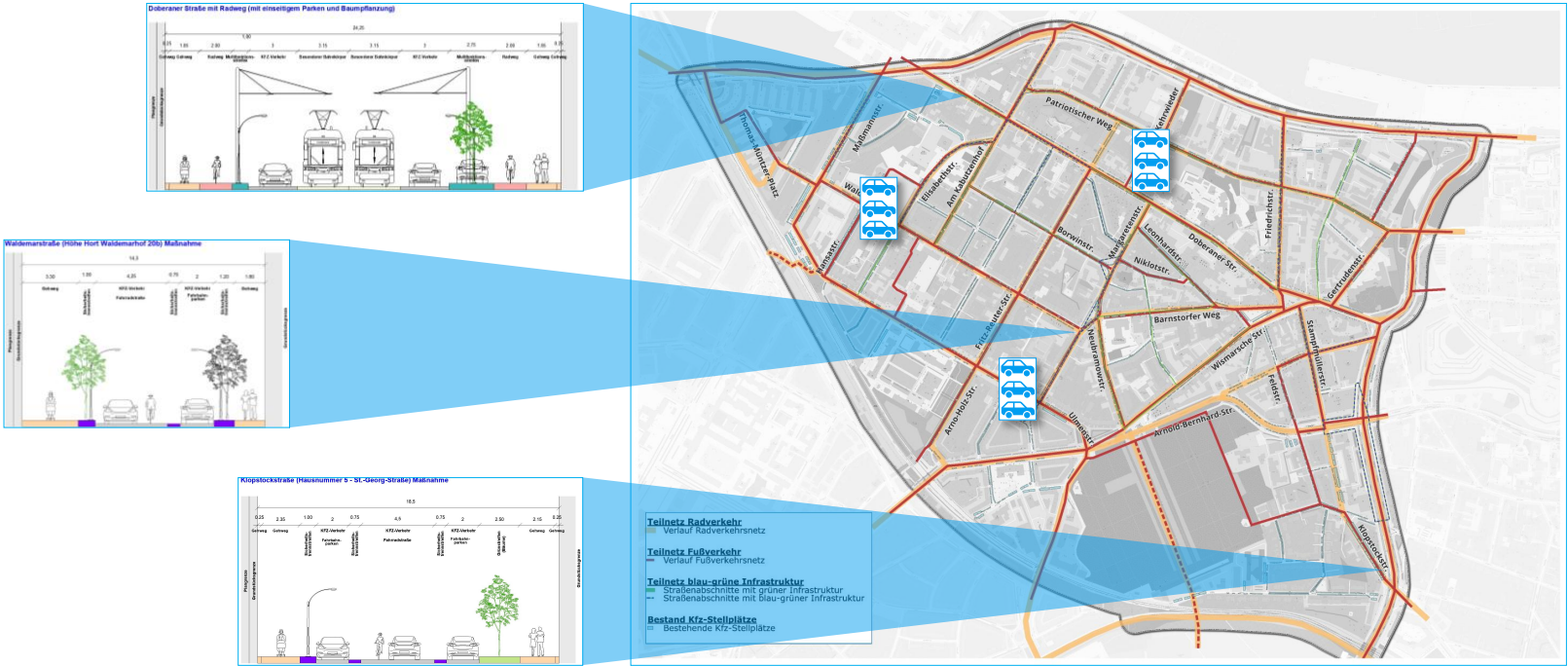
Potenzial zur Reduzierung der Anzahl an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

Annahmen	Reduzierung durch Ergänzung der Parkraumbewirtschaftung in der KTV sowie durch zukünftige Anpassungen		Reduzierung durch Modal Split-Veränderung
	Gebiete ohne PRB im Bestand	Gebiete mit PRB im Bestand	
Szenario			
(S) kurzfristig	-5%	keine Änderung	keine Änderung
(M) mittelfristig	-10%	-5%	-5%
(L) langfristig			

Ziellösung für den Straßenraum in den Teilnetzabschnitten

Auswahl an Maßnahmen für die Szenarien gem. der Vorgabe

Der Freiheitsgrad bzw. die Anzahl der Straßen, die mit Maßnahmen bedacht werden können, wird maßgebend vom Potenzial der Reduktion im ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt.



Potenzial zur Reduzierung der Anzahl an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

Annahmen	Reduzierung durch Ergänzung der Parkraumbewirtschaftung in der KTV sowie durch zukünftige Anpassungen		Reduzierung durch Modal Split-Veränderung	Reduzierung durch Quartiersgaragen 
Szenario	Gebiete ohne PRB im Bestand	Gebiete mit PRB im Bestand		
(S) kurzfristig	-5%	keine Änderung	keine Änderung	keine Änderung
(M) mittelfristig	-10%	-5%	-5%	
(L) langfristig				-550

Aufgabe in der Stadtteilwerkstatt

Stadtteilwerkstatt am 24. April 2026

Aufgabe in der Stadtteilwerkstatt

- Diskussion und Entwicklung von Ideen zur Straßenraumaufteilung ausgewählter Straßen
- Definition von Bereichen für vertiefende Planungen (spätere Ausarbeitung von „Lupen“)
- Benennen von Prioritäten für die spätere Bildung der Szenarien S – M – L



Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBOLL